

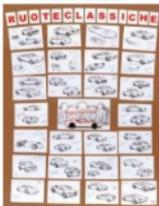
# RUOTECLASSICHE

**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  
**TOM  
TJAARDA**



## FERRARI F40 "ULTRAMODERNA"

**FERRARI 365 GT4 BB "TARGA"**  
E I 70 ANNI DEL CAVALLINO  
IN 70 ANEDDOTI MENO NOTI



**YOUNGTIMER**  
PEUGEOT 406 COUPÉ



**I FURGONCINI DI GIANNI IPPOLITI**  
MEZZI DA LAVORO  
IN USO TUTTI I GIORNI



**BERLINE DA CORSA**  
FIAT 1400 ABARTH  
VS ALFA ROMEO 1900 TI SUPER

**GARECLASSICHE** LA LEGGENDA DI BASSANO • PASSIONE CARACCIOLA • STELLA ALPINA  
**RADUNI** 140 BUGATTISTI "DOC" ALL'APPUNTAMENTO ANNUALE IN SARDEGNA



**RUOTECLASSICHE QUATTORRUOTE DUE RUOTE**



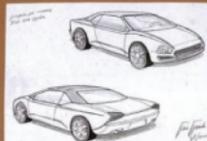
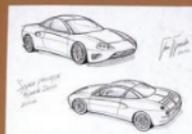
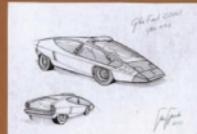
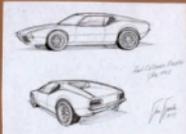
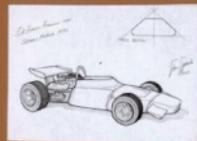
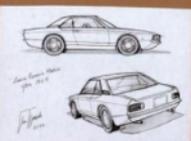
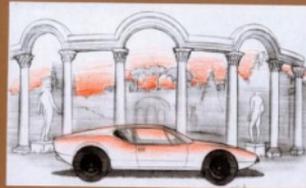
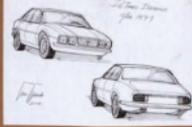
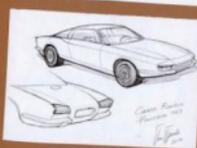
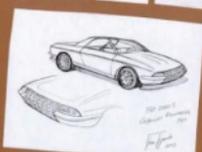
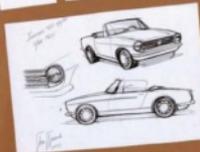
UTILIZZANO I CARBURANTI Q8 HI PERFORM  
PER LE LORO PROVE QUALIFICATE.

**“Q8 Hi Perform**  
**100 ottani**  
**migliora**  
**le prestazioni**  
**del mio motore.**  
**E i miei punti**  
**valgono doppio,,**

PIERGIORGIO  
SUPERSTARQ8 01234567



# RUOTECLASSICHE



# L'ULTIMO GESTO DEL GIGANTE TOM



**P**er uno - come chi scrive - cresciuto sul sedile posteriore di una Fiat 124 Sport Coupé 1800 terza serie, sognando la Spider durante l'intera fase adolescenziale, la notizia della morte di Tom Tjaarda è stata un colpo durissimo.

Ma lo è stata ancor di più perché Tom avrebbe dovuto chiudere la preziosa serie delle copertine d'auto che Ruoteclassiche sta proponendo mese dopo mese ai propri lettori. Verso fine maggio vengo a conoscenza dell'aggravarsi della condizione di salute di Tom, e poi arriva quel maledetto 1° giugno. Il rimpianto di non aver potuto fare con lui un'ultima chiacchierata, di non aver raccolto un documento preziosissimo da tramandare ai posteri, mi ha fatto rendere conto di quanto siamo fortunati ad avere ancora viva una generazione di enormi talenti dell'auto, che però sono in un momento per il quale il corso del destino non ci potrà garantire periodi di straordinaria durata per ascoltare dal vivo le loro voci, le loro limpide e appassionate memorie. Questa riflessione mi ha profondamente intristito. Commissionato per il numero di agosto un pezzo di

ricordo del grande stilista americano-torinese, padre tra le tante dell'ammirabilissima De Tomaso Pantera, ricevo una telefonata inaspettata: "Direttore, Tom Tjaarda ha lasciato una cosa per lei". Con ancora la pelle d'oca sulle braccia vengo informato che Paola, la moglie di Tom, lo ha insomma spronato gli ultimi giorni a fare quello che lui amava di più: cioè disegnare e creare. E così, Ruoteclassiche di agosto ha l'enorme privilegio di pubblicare una delle ultime - se non l'ultima - opera di Tjaarda. Oltre a un suo ricordo raccolto con un'intervista alla donna che lo ha accompagnato per una vita intera e al suo fedele e appassionato sostenitore, avvocato Filippo Disanto. Nulla abbiamo potuto contro la natura beffarda, ma almeno abbiamo profuso tutto il nostro impegno per pubblicare qualcosa per cui quell'allampanato straordinario talento ci avrebbe ringraziato nel suo italiano eternamente mastico con accento yankee. Ho conosciuto Tjaarda nel 2014 a Retromobile, introdotto da un comune amico. Aveva un modo di fare e un portamento da uomo di altri tempi. Ricorderò per sempre il suo volto, la sua voce e il suo gigantesco cuore. Che la terra ti sia lieve.

**"Ruoteclassiche ha l'enorme privilegio di pubblicare una delle ultime, se non l'ultima, opera di Tjaarda. Oltre a un suo ricordo raccolto con un'intervista alla donna che lo ha accompagnato per una vita intera e al suo appassionato sostenitore Filippo Disanto"**

David Giudici  
@davgiudi

## 4 DA NON PERDERE

### 38 ANNIVERSARI INCONFESSATO CAVALLINO

Settanta episodi, aneddoti e curiosità, tanti quanti gli anni della Ferrari, selezionati e raccolti da una grande firma del motorismo sportivo: Pino Aliievi. Un'avventura in pillole, per dire quello che non tutti (forse) sanno...



### 52 TEST A TEST LE CORSE NEL PEDIGREE

Altro che paciose berline da famiglia: la Fiat 1400 Abarth e l'Alfa Romeo 1900 TI Super mantengono tutto ciò che i loro potenti motori promettono. E le gare a cui hanno partecipato sono lì a dimostrarlo.



### 106 "MEETING", UNA TRIBU IN FESTA

Per i 60 anni del "cinquino" a Garlenda si ritrovano oltre 1200 equipaggi provenienti da 17 Paesi. Ricchissimo il programma della "tre giorni", che vive il suo momento clou nella parata in stile olimpico della domenica.



# MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

24 - 25 - 26 Novembre 2017

Fiera Milano Rho



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



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

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





## R RUBRICHE

- 3 Editoriale L'ultimo gesto del gigante Tom
- 8 Flashback Fangio nel 1957 al Nürburgring
- 10 Trentennale Ruoteclassiche
- 11 Digital
- 12 Posta
- 15 La memoria
- 17 Il pilota
- 19 Amarcord
- 20 Routine classiche
- 21 Motoring art
- 23 Libri
- 25 Tempo



84

## A AUTOMOBILI

### REGINE DEL PASSATO

28 Ferrari F40

### IMPRESSIONI

36 Ferrari F40 1991

62 Peugeot 406 3.0V6 Coupé 1999

### ANNIVERSARI

38 70 anni Ferrari

### PEZZI UNICI

46 Ferrari 365 GT4 BB "Targa" 1975

### TEST A TEST

52 Fiat 1400 Elaborata Abarth 1950  
Alfa Romeo 1900 TI Super 1975

### LA STORIA

60 Fiat 1400 Elaborata Abarth e  
Alfa Romeo 1900: le corse

### I LUOGHI DEL CULTO

68 Collezione Gianni Ippoliti

### CLASSICHE DOMANI

178 Audi TT RS

## T TUTTOCLASSICO

### VEICOLI COMMERCIALI

74 Fiat 508 3 Marce Furgoncino 1933

### TECNICA

80 Ponte De Dion

## F FATTI&PERSONE

83 Il corso per restauratori di Quattroruote Academy

### LA CONTROCOPERTINA

84 Il ricordo di Tom Tjaarda

### EVENTI

88 Trent'anni di Alfa Romeo 164

89 Circuito Storico Santa Marinella e Trofeo "La dolce vita"

96 Goodwood Festival of Speed

100 International Bugatti Meeting

106 Meeting Internazionale Fiat 500

110 Ultima ora

### RESTAURI

90 Preparazione al concorso d'eleganza di Pebble Beach

### CI VEDIAMO AL CLUB

112 Classic Days Berlino



74



46

# VALLI BIELLESI - OASI ZEGNA

5ª Gara di Regolarità per Auto Storiche

Trofeo Oasi Zegna



23-24 SETTEMBRE 2017



**CAMPIONATO ITALIANO  
REGOLARITÀ CLASSICA  
e REGOLARITÀ TURISTICA**

**[www.vallibiellese-oasizegna.it](http://www.vallibiellese-oasizegna.it)**

[info@vallibiellese-oasizegna.it](mailto:info@vallibiellese-oasizegna.it) | [www.oasizegna.it](http://www.oasizegna.it)

**SAMSUNG**

**LAURETANA**

L'acqua più leggera d'Europa

Courtesy of



**MASERATI**



## G GARE CLASSICHE

- 117 Gran Premio Nuvolari  
118 La Leggenda di Bassano  
122 Passione Caracciola  
126 Circuito di Pescara  
128 Stella Alpina  
130 Monza Historic  
131 Circuito di Avezzano  
132 La Corsa di Alcide

## M MERCATO

- 135 Le aste di Pebble Beach  
VENDITE ALL'ASTA  
136 Bonhams a Goodwood e Artcurial a Montecarlo  
IL POLSO DEL MERCATO  
138 Simca 1000 Rallye  
140 Dieci gradi di valore  
163 I prezzi dei veicoli industriali  
VENDO & COMPRO  
164 Un ponte fra domanda e offerta



## EDITORIALE DOMUS S.p.A.

**PRESIDENTE**  
Giovanna Mazzocchi Bordonone  
**AMMINISTRATORE DELEGATO**  
Sofia Bordonone  
**BRAND MANAGER & DIGITAL BUSINESS DIRECTOR**  
Nicola Lecci  
**MARKETING MANAGER**  
Alessandra Generali

## INTERNATIONAL DIRECTOR

Tommaso Vincenzetti

## LICENSING &amp; SYNDICATION

Carmen Figini  
figini@edidomus.it  
tel. +39 02 82472487

## UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prodomico  
ufficiostamp@edidomus.it  
tel. +39 538 5548515

Periodico mensile Agosto 2017

## DIRETTORE RESPONSABILE

David Giudici

## ART DIRECTOR

Stefano Tosi

## REDAZIONE

Fulvio Zucco (caporedattore)  
Gaetano Dentona (vice caporedattore)  
Fabrizio Greggio (caposettore)  
Dario Tonani

## IMPAGINAZIONE

Paolo Pedrozzi, Giusy Mammola  
**SEGRETERIA DI REDAZIONE**  
Roberta Ermoli, Mara Teresa Incanico

## HANNO COLLABORATO

Pinella Alessandrini Barletti,  
Giulio Boetto, Cohen, Hamza Bottini,  
Silvio Campione, Paolo Carlini,  
Savina Confalonieri, Giulietta Cozzi,  
Paolo De Vecchi, Marco Di Pietro,  
Laura Ferriccoli, Giuseppe Frustaci,  
Alessandro Giudice, Elna Latella,  
Arturo Merzani, Gilberto Milano,  
Paolo De Vecchi, Marco Di Pietro,  
Laura Ferriccoli, Giuseppe Frustaci,  
Alessandro Giudice, Elna Latella,  
Maurizio Schifano, Silvio J. Suoppa,  
Giorgio Terruzzi, Marco Visani,  
Claudio Zan

## FOTOGRAFIE

Allfredo Albertini, Archivio Bianchi  
Andelino, Archivio Quattromonte,  
Archivio Ruoteclassiche, Federico Bajetti,  
Alessandro Barletti, Alessandro Bianchi,  
Silvio Campione, Paolo Carlini,  
Omar Cartulano, Silvio Corcella,  
Dirk De Jager, Alberto Drebe,  
Laura Ferriccoli, Photorigrafico,  
Nere Photo Collection,  
Massimiliano Pasetto, Massimiliano Serra,  
Wolfgang, Zanella-Rallyreport  
Cepertina: Paolo Carlini

## DISEGNI

Archivio Quattromonte, Archivio Ruoteclassiche,  
Marco Scuto

In questo numero la pubblicità non supera il 45%  
Titolare del trattamento dei dati personali  
raccolti nelle banche dati di uso redazionale  
è Edizionale Domus SpA.  
Gli intervistati potranno esercitare i diritti  
previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di  
protezione dei dati personali scrivendo a:  
responsabilita@edidomus.it.

118



122



Via Gianni Mazzocchi 1/7  
20089 Rozzano (Milano)  
Telefono 02 824771  
Fax 02 57500416  
redazione@ruoteclassiche.it  
www.edidomus.it

Editoriale Domus pubblica anche  
*Autopilot, Domus, Due Ruote,  
Mondadori, Meridiana Montagne,  
Quattromonte, Top Gear,  
Tuttoautoporti, X Off Road*

DIREZIONE PUBBLICITÀ  
MASSIMO BERGIA ZINA  
RESPONSABILE DI TESTATA  
ALBERTO GIARDINICI

## Segreteria Pubblicità

pubblicita@edidomus.it  
tel. 02 82472255, fax 02 82472385

## AGENZIE PUBBLICITÀ

**Piemonte-Vale d'Aosta** D&A Communication S.p.A.  
via S. Francesco d'Assisi, 27 - 10121 Torino  
tel. 011 5690205, fax 011 5907794  
**Liguria** Comunicazione Alessandro Monti  
Via Belfiore 108 - 16158 Genova  
monti@comunicazionemonti.it, 010 218183

**Veneto-Friuli V.G. e Trentino Alto Adige** Zucchi & Zan  
via Zanfanello Padova C. 46 - 35139 Padova  
37018 Verona tel. 0461200249, fax 0461200249

**Emilia-Romagna** Maxima News Pubblicità, via San'Elia  
Torreancastrini, 39/194 - 41013/Bologna  
tel. 051 514251, fax 051 502620

**Toscana** Marche & Umbria L'Communication, via San'Elia  
Nell'Orto 15, 53100 Firenze, tel. 055 4800023, fax 055 4800023

**Lazio** Campania Interpass, via Lorenzo Valla 38/A  
00152 Roma, tel. 06 5202058-051955, fax 06 5202058  
**Sardegna** Campana Aperta, via Cagliari, 29  
09102 Cagliari, tel. 070 45497

Per le risposte rispetto copyright, tel. 02 82472255

## AGENZIA GENERALE PERLESTERO

Lib Media s.r.l. Tel. 02 3494446 e-mail:  
sales@lib-media.com - libmedia@lib-media.com

## ABBONAMENTI ITALIA

Numero verde 800-09199  
[abbonamenti a € 9,90 (iva inclusa) da fine 17/10]  
[a € 12,90 (iva inclusa) per gli abbonamenti esteri]  
Abbonamento annuale (12 numeri) € 14,90 (+€ 8,90  
costo di spedizione) [per corrispondenza]

Modalità pagamento  
Carta di credito (American Express, Cartasì, Union Pay,  
Visa) o per tramite servizi di pagamento (Domus SpA,  
Veramento) sul c/c postale: 5395232 intestato  
a Edizionale Domus - Circolo Abbonamenti  
via Gianni Mazzocchi 1/7 - 20089/Rozzano (MI)

## SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

tel. +39-028302259 - fax +39-028302285  
subscriptions@edidomus.it  
Annual subscription (12 issues) Ordinary rate € 19,40  
Annual rate for subscribers in Canada, USA, Mexico &  
Africa, North & South America/Australia € 38,00,  
[£ 20,00] e [€ 17,00,  
[£ 10,00] e [€ 13,00]  
[payment method]

Per credit card American Express, Domus, Mastercard, Visa  
North transfer via Inter-Sanpaolo SpA, via Caltanissetta 4/6  
20084 Corsico (MI), IBAN/IT04 0081 0362 0000  
1000002234, Swift Code ICTITM34

## L'UFFICIO VENDITE ITALIA

l.vent@edidomus.it  
tel. 02 5750445, fax 02 5750411

Numero € 550 - Fascicolo annuale € 1300  
Modalità di pagamento:  
Contante/assegno/contato (specie di quattrini € 1,00)  
Carta di credito (American Express, Cartasì, Union Pay,  
Visa) o per tramite servizi di pagamento (Domus SpA,  
Veramento) sul c/c postale: 5395232 intestato  
a Edizionale Domus SpA, via Gianni Mazzocchi 1/7  
20089 Rozzano (MI), indirizzo per le chiamate numerate  
02 57504453 (chiamata gratuita)  
Spese di accantonamento alla consegna  
dipendenti dal tipo.

## FORDEEN SALES/DPT.

sales@fordeen.it  
tel. +39-028247259 - fax +39-028247250

Back issues: 1/90 (gestiti e venduti individualmente)  
Partner method:  
Per credit card American Express, Domus, Mastercard, Visa  
North transfer via Inter-Sanpaolo SpA, via Caltanissetta 4/6  
20084 Corsico (MI), IBAN/IT04 0081 0362 0000002234, Swift  
Code ICTITM34

Il logo ADP Logo 196/2003, simbolo che l'Ente Servizi  
Abbonamenti e vendita è completamente gestito da M&C  
Service SpA, via Petrarca 14 - 20140 Milano, che è responsabile  
del trattamento dei dati. Titolare dell'abbonamento è Edizionale  
Domus SpA, domus@edidomus.it, via Gianni Mazzocchi 1/7,  
20089 Rozzano (MI).

Tel. 02 82472. Gli interessati possono esercitare i diritti previsti  
dall'art. 7 del D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei  
dati personali scrivendo a: libmedia@lib-media.com, email:  
responsabilita@edidomus.it.

## PERITALIA

Direzione: 02 8247 "Angelo Pulzani" S.p.A., via Venezia, 18  
20090 Corsico (Milano) - tel. 02 8247259  
info@edidomus.it

## SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

S.I.E. - Agenzia Italiana Edizionale Domus SpA,  
via Merloni 12 - 20099/Rozzano (MI)  
tel. 02 5750191 - fax 02 5750188

## Fotografie: AG Media

Via Lucrezia Di Spagna, 11 - 33015 Merano  
Stampa: Roberto Lombardi SpA  
Via Sandoni, 1 - 20096 Segrate di Pieve (MI)

## Copyright 2017 - Edizionale Domus SpA - Milano

Il web è un mezzo di informazione che, al momento della  
pubblicazione senza autorizzazione dell'editore,  
registrazione del Tribunale di Milano, 109-4626/26/1961.

## Associato IRU S.P.A.

Edizionale Domus SpA,  
via Merloni 12 - 20099/Rozzano (MI)  
Parco Italia (Italia)



**R**

FLASHBACK



## L'ASSOLO DI FANGIO

**4 agosto 1957**, si corre al Nürburgring, in Germania, la sesta gara di una stagione destinata a essere ricordata negli annali motoristici come una gara piena di... traguardi importanti: ultima vittoria di una monoposto Maserati e prima apparizione in un gran premio per la Porsche. Ma a fare davvero la storia sono l'ultimo trionfo di Juan Manuel Fangio e soprattutto la modalità con cui questo successo matura. L'asso argentino, su Maserati 250 F, opta per partire "agile e leggero" con metà serbatoio, scelta che già al terzo giro gli regala la testa della corsa. Alla tredicesima tornata, quando è in vantaggio di una trentina di secondi su Hawthorn e Collins (entrambi su Ferrari), è però costretto a un pit stop, che si rivelerà disastroso: quando rientra in pista ha 48 secondi di svantaggio su Collins, che al momento è secondo. Comincia il suo show, un inseguimento mozzafiato che lo porterà a segnare per 9 volte il record sul giro (di cui 7 consecutive); alla 21ª tornata, la penultima, infila prima Collins e poi, mettendo entrambe le ruote interne sull'erba, anche il pilota di testa, Mike Hawthorn. Per la Casa del Tridente è la nona e ultima vittoria nel Circus, per Fangio quella che gli blinda il quinto titolo Piloti. "Non ho mai corso così velocemente in tutta la mia vita - dichiarerà a fine corsa. - E penso che non sarò mai più in grado di farlo". Profetico!

**Dario Tonani**

# NUOVI LISTINI E UN VOLUME PREZIOSO

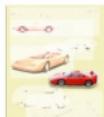
**Arriva a settembre** l'allegato "Guida al mercato", evoluzione rinnovata nella struttura e arricchita nei contenuti dei tre precedenti speciali "Affari & Mercato", (2014, 2015 e 2016). Il volume, di 240 pagine, offrirà le quotazioni di ben 5500 auto, organizzate su 7 livelli di prezzo, con 500 schede di modello, ciascuna corredata con una foto e una breve descrizione. Ma l'ampia sezione dedicata alle valutazioni non esaurirà il bouquet di argomenti volti a orientare collezionisti e appassionati nella scelta dell'automobile storica: la guida offrirà una panoramica dei 50 marchi più famosi e appetibili presentando i consigli degli esperti per muoversi al meglio sul mercato; tratterà delle aste e delle loro dinamiche, come pure dei fondi d'investimento che propongono auto classiche di pregio, nonché di polizze assicurative pensate specificamente per i veicoli storici. La guida sarà disponibile a richiesta con il numero di settembre, sul quale debutterà anche il nuovo listino (prezzo con allegato 11,40 euro; solo rivista, 5,50). Negli stessi giorni, sul sito [ruoteclassiche.it](http://ruoteclassiche.it), debutteranno, consultabili a pagamento, le nuove quotazioni arricchite di nuove informazioni: anni di produzione, codice Infocar, breve scheda tecnica, indice di disponibilità e grafico dell'andamento delle quotazioni degli ultimi anni. Le nuove valutazioni, frutto di un laborioso lavoro "sul campo" di un pool di esperti coadiuvato da Quattro ruote Professional, saranno articolate su diversi livelli, sulla base dello "stato d'uso" del veicolo, e terranno conto di una serie di elementi specifici e mirati sull'esemplare: eventuali proprietari importanti del mezzo, modifiche apportate nel periodo di utilizzo, sostituzione di parti della meccanica, eventuale palmarès sportivo o pubblicazione su prestigiose riviste di settore.

↓ A SETTEMBRE FLAVIO MANZONI

## LE NOSTRE COVER D'AUTORE



**Dopo l'omaggio**, questo mese, a Tom Tjaarda, la cui intervista - con relativa "copertina d'autore" - era prevista a dicembre, la nostra iniziativa legata ai grandi car designer riprende la sua sequenza alfabetica d'origine. Dopo le uscite dedicate ad Aldo Brovarone (gennaio), Chris Bangle (febbraio), Walter De Silva (marzo), Leonardo Fioravanti (aprile), Marcello Gandini (maggio), Giorgetto Giugiaro (giugno) e Roberto Giolito (luglio), a settembre sarà la volta di Flavio Manzoni (foto sopra), "senior vice president" del design Ferrari. A seguire, gli ultimi tre nomi: Paolo Martin (ottobre), Lorenzo Ramaciotti (novembre) ed Ercole Spada (dicembre). Ricordiamo che in aggiunta alle quattro pagine di rivista che dedicheremo a ciascuno, sul sito [ruoteclassiche.it](http://ruoteclassiche.it) e sulla nostra pagina Facebook sarà possibile visionare la loro videointervista esclusiva.





**IL DESIGN VOLA ALTO**

facebook.com/RuotclassicheIT

**Confronti impossibili**

Profilo a confronto: nasone all'ingù per il Concord; corpo vettura rialzato per la Citroën DS.



**La (colorata) tribù di Garlanda**

Impossibile non riconoscersi nella simpatia del "cinquino".



**Altro che Bianchina**

Un inedito Fantozzi al volante di una Maserati Ghibli, il video è virale. "Vadi ragioniere, vadi!"



**TWITTER**



**Parte il master**

twitter.com/Ruotclassiche/

Al via lunedì 10 luglio, nella sede della Domus a Rozzano (MI), il master per restauratori di auto depoca, a cura di #Ruotclassiche.



**IL NOSTRO SITO**

**BUON COMPLEANNO PICCOLO MITO**

ruotclassiche.it

Luglio 1957 - luglio 2017: il "cinquino" compie sessant'anni. Per l'occasione il numero di luglio di Ruotclassiche gli dedica la copertina e uno speciale di una trentina di pagine di storia, curiosità, aneddoti, "impressioni", tecnica e guida al restauro. Link diretto: [goo.gl/LBi8Ku](http://goo.gl/LBi8Ku)



**INSTAGRAM**

**TUTTI I MESI CON NOI**

Pubblichiamo alcune immagini scelte dalla redazione tra quelle inviate a [redazione@ruotclassiche.it](mailto:redazione@ruotclassiche.it). Altre, fra le più belle, saranno postate su [instagram.com/ruotclassiche](http://instagram.com/ruotclassiche)



**1. Chevrolet Corvette Stingray (1970)**

Gianluca Tedeschi  
Con l'americana di papà.

**2. Fiat 600**

Loris Boggio  
Fresco di patente nel 1964 con la 600 di terza mano.

**3. Ford Cortina Mk2 (1967)**

Daniele Bagnara  
Weekend a Cortina...

**4. VW 1303 Cabriolet (1978)**

Roberto Gregori  
Asi Targa Oro e testimone di nozze.

**5. Mercedes-Benz SL 500-350 SL-350 SL**

Paolo Pedersini  
Una vita tra le Stelle.

**DIGITAL EDITION**



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

## SFIDA AMERICANA

**Vorrei avere delle informazioni**  
a proposito della Vector W8.

**Aurora Cascino**

Gerald Wiegert, giovane ingegnere e designer nato a Dearborn (Michigan, Usa) nel 1945, ha un sogno nel cassetto: realizzare la prima supercar americana in grado di rivaleggiare con Ferrari e Lamborghini. Nel 1971 inizia quindi a sviluppare il suo progetto; il prototipo della Vector W2, questo il nome della vettura, viene svelato al Salone di Los Angeles nel 1976 e due anni dopo è ultimato il primo esemplare funzionante. Ma la sfavorevole congiuntura economica e l'accoglienza a dir poco tiepida della stampa di settore congelano le ambizioni di Wiegert, il quale però non si perde d'animo. Lo studio viene costantemente rivisto, aggiornato, migliorato e nel 1990 la Vector Aeromotive Corporation, la cui sede è a Wilmington, in California, presenta la Vector W8 Twin Turbo. Si tratta di una super sportiva distinta da soluzioni meccaniche e stilistiche raffinate. La struttura è una semi monoscocca costituita da un traliccio in tubi 4130 al cromo-molibdeno, integrato da un pianale in alluminio a nido



d'ape e da elementi scaturiti in lega leggera incollati e rivettati allo chassis per formare zone a cedimento programmato in caso d'urto. L'insieme origina un telaio estremamente rigido e resistente. Le sospensioni prevedono all'avantreno bracci oscillanti sovrapposti, mentre al posteriore viene adottato lo schema DeDion. Alle spalle dell'abitacolo è collocato in posizione trasversale un poderoso V8 di 5973 cm<sup>3</sup> sovralimentato da due turbo Garrett: eroga una potenza di ben 625 CV. Il propulsore viene assemblato e testato al banco dalla Shaver Specialties di Torrance, California; a questo è accoppiata una trasmissione automatica a tre rapporti di derivazione GM Turbo Hydra-Matic, ma di fatto

ogni componente interno del cambio è rivisto per sopportare una coppia di ben 854 Nm. La carrozzeria, il cui disegno ricorda in alcuni trattamenti quello della Lamborghini Countach, è formata da pannelli in fibra di carbonio, kevlar e fiberglass. L'interno è dominato dai due sedili Recaro rivestiti in pelle regolabili elettricamente; nella plancia spicca a sinistra del piantone un grande display elettroluminescente di chiara ispirazione aeronautica nel quale vengono visualizzati tutti i parametri di funzionamento della vettura. Il sogno di Wiegert si è avverato: la Vector ha prestazioni da far impallidire, almeno sulla carta, le blasonate supercar del Vecchio Continente. La velocità di punta dichiarata è di 350 km/h,

mentre le canoniche 60 miglia orarie (circa 96 km/h) vengono raggiunte in 4,2 secondi. Il prezzo però per entrare in possesso di questa sportiva estrema è lievitato dai previsti 250.000 dollari fino a quota 378.000. Tanti, troppi per una macchina decisamente di carattere, ma priva di nobiltà. Le vendite infatti stentano. Tra i primi clienti (marzo 1991) vi è il tennista Andre Agassi. Sono solo 19 le Vector prodotte (compresi due esemplari preserie) prima dell'uscita di scena, avvenuta nel 1993. A titolo di curiosità, la W8 appare nel film "Sol Levante" (titolo originale "Rising Sun", 1993), tratto dall'omonimo romanzo di Michael Crichton e interpretato da Sean Connery e Wesley Snipes.

### LA LETTERA DEL MESE

## I SIGNORI DELLA GOMMA

**Sono un lettore di Ruoteclassiche** sin dal primo numero. Appartengo a quella folta schiera di piccoli collezionisti-ristoratori fai da te, fanatici dell'originalità a tutti i costi, che spendono infinito tempo e denaro per il ripristino di automobili che dal punto di vista commerciale non rappresentano certo un investimento, anzi. Ma non è di questo che voglio parlare. Da quasi due anni mi sto adoperando per restaurare una Fiat 850 Coupé Vignale anno 1966. Arrivato al momento della sostituzione delle guarnizioni in gomma (lunotto, parabrezza, volet, portiere ecc.) mi sono rivolto alla ditta Cicognani di Alfonsine (RA), consapevole che, essendo il punto di riferimento per clienti di ben altro lignaggio, avrei dovuto mettermi pazientemente "in fondo alla fila". E invece le mie

previsioni si sono rivelate del tutto errate! Con mia grande sorpresa ho constatato una squisita disponibilità, un generoso interessamento e una grande professionalità. Ho sempre pensato che il mondo dei restauri fosse un empireo tanto algido quanto inaccessibile; invece devo ricredermi. Desidero esprimere la mia gratitudine nei confronti del signor Cicognani e del suo valentissimo collaboratore, il signor Alex. (Nella foto, una Fiat 850 Coupé Vignale)



**Rinaldo Ceruti**

## COMPAGNA BERLINA

**In zona Navigli**, a Milano, mi sono imbattuta in questa berlina, sicuramente di produzione russa. Vorrei avere, se possibile, qualche informazione al riguardo.

**Giovanna Conti**

### Si tratta di una Moskvitch

412, berlina basata sulla 408 del 1964, dalla quale si distingueva per il motore (1500 anziché 1400) e per alcuni dettagli stilistici e di allestimento interno. Venne prodotta a Mosca dalla MZMA (ribattezzata AZLK nel 1968) dal 1967 al 1975 e a Lzhevsk con marchio IZH dal 1967 fino al 1997. Le due versioni si differenziavano grazie ad

alcuni particolari, il più eclatante dei quali erano i proiettori anteriori, che nella MZMA/AZLK avevano forma rettangolare, mentre sulla IZH rimanevano quelli rotondi della 408.

La vettura immortalata nella foto in basso, con targa Kiev (Ucraina), è quindi una IZH, costruita prima del restyling del 1982, quando la 412 venne aggiornata nel frontale mediante una inedita calandra nera e una diversa configurazione dei gruppi ottici anteriori. Dal punto di vista meccanico vantava un motore a quattro cilindri in linea di 1478 cm<sup>3</sup> (alesaggio 82 mm; corsa 70 mm) in lega leggera da 80 CV SAE, con albero a camme in testa; il cambio era a quattro marce, tutte sincronizzate, la trazione posteriore. Lavantreno prevedeva uno schema a ruote indipendenti con molle elicoidali, mentre dietro figurava un tradizionale ponte rigido con balestre semiellittiche longitudinali. La



L'economicità per chi lavora in automobile

vettura, a scocca portante, aveva le seguenti dimensioni: passo di 2400 mm, lunghezza 4090 mm, larghezza 1550 mm e altezza 1470 mm. La 412 (assieme alla versione station wagon denominata 427) ebbe una certa diffusione anche in Europa: pur con diverse denominazioni, venne infatti commercializzata per esempio in Finlandia, in Belgio, in Gran Bretagna, in Francia e anche in Italia, importata dalla Sias (Società Italiana Autoveicoli Sovietici); la 412 comparve nei listini di Quattroruote alla fine del 1970: costava 1.280.000 lire. Era disponibile anche con motore diesel Perkins di 1760 cm<sup>3</sup> da 62 CV SAE; il prezzo lievitava a 1.750.000 lire. La versione familiare (427) arrivò nel nostro Paese nell'autunno del 1971. In alto, il depliant italiano della 412 di inizio anni Settanta.



### IL PELO NELL'UOVO

## ORIGINALE

**Nel servizio** dedicato al Concorso d'Eleganza Villa d'Este pubblicato sul numero di luglio, nella didascalia apparsa a pagina 91 si legge: "...Dino Cognolato, star del restauro, autore della ricostruzione della Giulietta SS". Per fugare ogni dubbio, il prototipo dell'Alfa Romeo Giulietta SS (telaio numero AR10120-00001), esposto al Salone di Torino del 1957 e ritrovato in pessime condizioni da Corrado Lopresto, è stato meticolosamente restaurato da Dino Cognolato e non ricostruito. La vettura ha vinto il titolo di "Vettura chiusa più elegante" al concorso di Pebble Beach nel 2016.



### PRINCIPE GIOVANNI PIGNATELLI

## RECORD E NOBILTÀ

**Sul numero di luglio** ho letto l'avvincente storia della Fiat Nuova 500 Sport appartenuta al principe Giovanni Pignatelli; vorrei qualche ulteriore informazione su questo gentleman driver.

**Luca Crescentini**

**La nobile famiglia** napoletana Pignatelli fu protagonista di importanti vicende storiche avvenute nell'Italia meridionale sotto la dinastia angioina, godendo del prestigio di coniare una propria moneta con lo stemma nobiliare di famiglia. Ottenne dal re Carlo d'Angiò alcune contee e numerosi feudi, alcuni dei quali ancora oggi appartengono alla famiglia Pignatelli della Leonessa, tra i quali il castello di Monteroduni, dove il principe Giovanni portò avanti una importantissima azienda agricola fino alla sua dipartita, avvenuta nel 2015. Tra gli avi di maggior rilevanza, papa Innocenzo XII (1691-1700), 242° papa della Chiesa cattolica e ultimo papa dell'Italia meridionale, e San Giuseppe Pignatelli (1737-1811), dell'ordine dei Gesuiti. In possesso della famiglia Pignatelli si possono contare 18 contadi, 22 marchesati, 17 duchi, 14 principati. Don Giovanni Pignatelli della Leonessa, VIII principe di Monteroduni, conte di Tuhegl, barone di Gallo e Patrizio napoletano, nacque a Napoli il 13 marzo 1920; agronomo e imprenditore, diresse come accennato una importante azienda agricola a Monteroduni (Semia-Molise). Fu un talentuoso gentleman driver della scena romana nonché collezionista di splendide automobili; partecipò a svariate competizioni nazionali (tra cui alcune Mille Miglia) con risultati di rilievo. Da ricordare il primato di velocità sul km lanciato (oltre 238 km/h) al volante di una Mercedes 300 SL nel 1955 alla Roma-Castel Fusano e quello nella Coppa d'Oro del Bolide Rosso (km da fermo alla media di 109,091 km/h) su Lancia Aurelia, sempre nel 1955.



**LEGGENDA E PASSIONE**

# FERRARI

9 SETTEMBRE · MARANELLO, ITALIA



1964 Ferrari 250 GT/L Berlinetta Lusso  
Coachwork by Scaglietti; Chassis no. 5783  
Certificati Ferrari Classics

**NELL'INTERA STORIA DELLE ASTE DI AUTOMOBILI, LA PIÙ IMPORTANTE  
VENDITA MAI DEDICATA AD UN SOLO MARCHIO**

**ISCRIVETE OGGI STESSO LA VOSTRA FERRARI**



RM AUCTIONS

**Sotheby's**

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

Car collectors gather here.

# NOMEN OMEN

“M

a come, si è messo a correre anche il figlio di Villeneuve?

Possibile che non abbia trovato nulla di meglio da fare?": le parole di Candido Cannavò, mio direttore alla "Gazzetta dello Sport", risuonano ancora nitide nella mente, durante una riunione di tanti anni fa. Risposi con sarcasmo: "E tuo figlio Alessandro che lavora al "Corriere" e ha scelto pure lui di diventare giornalista? O Enrico Mentana, figlio di Franco, che è stato assunto alla Rai? Possibile che anche loro non abbiano trovato nulla di meglio che seguire le orme del padre?".

**"Bruciante l'opinione di Bernie Ecclestone: "Un figlio pilota? Sarebbe stato imbarazzante, ma di sicuro avrei cercato di non incentivarlo. Il Padreterno mi ha tolto questo imbarazzo, dandomi tre figlie: però, facendo il bilancio, non so se mi siano costate di meno!"**

Candido scoppiò a ridere. Ma adesso che le griglie di partenza della Formula 1 e della Formula E sono intasate da cognomi noti, la domanda di Cannavò torna d'attualità. Perché è grottesco che i nomi non cambino mai.

E quando si potrebbe, ecco che due nipoti come Bruno Senna ed Enzo Fittipaldi, invece di utilizzare i cognomi paterni, fanno ricorso a quelli dei parenti per trovare una scorciatoia con le squadre e gli sponsor. Non è finita: sono infatti in arrivo Enzo Trulli, Lorenzo Patrese, Jonathan Cecotto e chissà quanti altri.

"A furia di sentir parlare di corse, i figli restano contagiati: appena vedono un kart, che è come un giocattolo, vogliono provarci", mi ha raccontato Jarno Trulli aggiungendo una battuta: "Io adesso mi occupo di vini, ma per lui che è un bambino, gli alcolici sono meno indicati del kart...". E Patrese? Lorenzo è figlio di Francesca, appassionata di equitazione come Riccardo. Ma i cavalli che piacciono a Lorenzo sono quelli dei motori: "E cosa potrei fare se non accompagnarlo alle gare e stargli accanto affinché non commetta gli errori che feci io? Un domani vedremo...", dice il papà. Lorenzo non ha mai visto correre suo padre, a differenza di Matteo, figlio della prima moglie Susi, spesso presente ai gran premi da ragazzino. Però Matteo Patrese oggi si occupa di finanza e non è mai stato affascinato dalla velocità. Idem i due figli di Emanuele Pirro, il re di Le Mans, i quali vorrebbero fare una gara di durata col padre a bordo di un Maggiolino, ma per puro divertimento. Curiosamente i figli di Johnny Cecotto, campione del mondo di moto, hanno imitato il padre solo nella seconda

parte della carriera, quella in auto, disdegnando le due ruote. Nel motociclismo i casi di trasmissione diretta di passione si sono riscontrati solo in Rossi e Bradl, a livelli alti. "Io - racconta Niki Lauda - ho ovviamente dato una mano a mio figlio Mathias quando si mise in testa di correre, ma la cosa più bella è che suo fratello Lukas, con alle spalle studi di Economia, però mai fanatico di auto, è subito intervenuto a fargli da manager, guidandolo nella parte finanziaria. Così il loro rapporto si è cementato ancora di più e io, come padre, ne sono stato felice, a prescindere dai risultati della pista".

Bruciante l'opinione di Bernie Ecclestone: "Un figlio pilota? Sarebbe stato imbarazzante, ma di sicuro avrei cercato di non incentivarlo. Il Padreterno mi ha tolto questo imbarazzo, dandomi tre figlie: però, facendo il bilancio, non so se mi siano costate di meno!".



**Meglio di papà**

A livello di titoli, Jacques Villeneuve è riuscito a fare persino meglio di papà Gilles, diventando campione del mondo di Formula 1 nel 1997 e vincendo il titolo Indy Car del 1995 (nello stesso anno si aggiudicò la 500 Miglia d'Indianapolis).

*The Padua Auction*  
Importanti automobili da collezione

**1962 LANCIA FLAMINIA SPORT 3C COUPÉ**  
Carrozzeria Zagato

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**

# ARTURO MERZARIO

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

## IL GIOIELLO DI GOODWOOD

M

i trovo a scrivere queste righe appena rientrato dalla grande manifestazione di Goodwood.

È un'emozione unica farne parte perché - e non ho dubbi nel dirlo - è il più grande evento di questo tipo al mondo. Per le auto, per i personaggi e per l'organizzazione.

Proprio parlando di personaggi, quest'anno ho avuto il piacere di vedere per la prima volta a Goodwood anche Luca Cordero di Montezemolo e Bernie Ecclestone, a cui è stata dedicata la manifestazione: a un certo punto, in mezzo allo spettacolo pirotecnico e ai giochi di laser, sono state proiettate immagini e filmati che ne celebravano la carriera. Confesso però che mi ha fatto

un certo effetto vedere Bernie durante il giorno girare "quasi" come un visitatore normale. Sì, al suo arrivo è stato accolto e accompagnato da Lord March che ha fatto gli onori

**"Guidare con rispetto non significa però non rendersi conto di che cosa significasse essere pilota a quei tempi: i freni, il cambio, la frizione, la misura delle gomme... Oggi risulta quasi inconcepibile"**

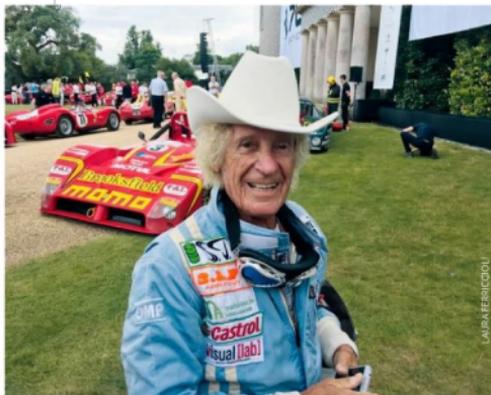
di casa, ma poi era lì che scorrazzava come un appassionato qualunque, senza la coda di folla intorno e le guardie del corpo al seguito che era abituato ad avere. La stessa impressione l'ho avuta con Montezemolo. E - parlo come Arturo Merzario - ho provato un certo

rammarico nel constatare questo scarso interesse nei riguardi di due personaggi che fino a poco tempo fa erano dei veri e propri "capi supremi" del motorsport.

Ho incontrato poi Niki Lauda, Nick Mason, i piloti americani della Nascar, Giacomo Agostini e il figlio di Mike Hailwood, che è la fotocopia del padre. Io quest'anno ho avuto a disposizione l'unico esemplare superstite della Ferrari 156 di Formula 1 con motore "a 65 gradi", quello messo a punto dall'ingegner Carlo Chiti. Calarsi in un abitacolo così importante è un'emozione forte perché ci si lascia trasportare da tutta una serie di suggestioni. Il fatto di guidare una Ferrari, innanzitutto, e farlo nel settantesimo del Cavallino. E poi perché con questa monoposto l'americano Phil Hill vinse nel 1961 il campionato del mondo permettendo a Maranello di ottenere anche quella che all'epoca si chiamava Coppa Costruttori: la combinazione vincente di un americano su un'auto europea a quei tempi non era un fatto così scontato.

La Ferrari 156 F1, che mi è stata messa a disposizione da un collezionista americano, è stata uno dei fori all'occhiello di tutta la manifestazione. E fai fatica a non lasciarti prendere la mano quando la guidi, ma devi essere sempre concentrato se stringi tra le mani un volante del genere. In queste vetture le rispetto, perché sono consapevole di avere sotto il sedere un oggetto dal valore inestimabile. Non solo in termini economici, ma per l'importanza storica. Certo, tutto si rimette a posto, ma sarebbe un peccato se quella che oggi è la testimonianza di un'epoca venisse ricostruita e perdesse la sua originalità. Guidare con rispetto non significa però non rendersi conto di che cosa significasse essere pilota a quei tempi: i freni, il cambio, la frizione, la misura delle gomme ti proiettano in una dimensione che anche per uno come me, che si è fatto le ossa sulle non proprio addomesticate monoposto degli anni Settanta, risulta quasi inconcepibile.

È anche questa la magia di Goodwood: mentre tu hai il privilegio di guidare un'auto campione del mondo di oltre cinquant'anni fa, e nella tua testa scorrono tutti questi pensieri, anche il pubblico si sente di un'altra epoca e si gode tutto il fascino di uno spettacolo che non esiste più. **R**



LAURA RICCIARDI

500  
FOREVER YOUNG  
SINCE 1957



# HAPPY *Anniversario*



NUOVA  
**500**  
*Anniversario*

500 compie sessant'anni. Per celebrare questa icona intramontabile, simbolo del design italiano, Fiat ha pensato ad un'edizione speciale ispirata agli anni '60. Vieni a scoprire la nuova **500 ANNIVERSARIO**.

Consumi ciclo combinato gamma 500: bz/ds da 3,4 a 4,9 (l/100km); GPL 6,5 (l/100km).  
Emissioni CO<sub>2</sub> ciclo combinato gamma 500: da 89 a 115 (g/km).



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

## ADDIO RAGIONIERE



**C**io che leggete qui ha a che fare con la memoria di Paolo Villaggio, inteso nello specifico come ragioniere Ugo Fantozzi.

Ogni abbandono, ogni lutto, in estate, assume una dimensione più rilevante, resta nell'aria calda come un angolo in ombra carico di immagini e malinconia. Fantozzi, ecco, per dire della Bianchina. Fa sorridere rivederla per le strade, non so dire se solo a causa di Fantozzi. Di certo venne scelta come ammiraglia di una classe. Non proprio o non solo classe operaia, visto che rappresentava una sorta di passo in più rispetto alla 500, una specie di "vorrei ma non posso, eppure vorrei". In aggiunta, abbiamo un anniversario da celebrare causa data di nascita, 16 settembre 1957. Bianchi, vale a dire Milano, in opposizione cronica e automobilistica a Torino. Il

**"Dentro quella che oggi pare una scatola colorata, non si muove soltanto la nostra storia. Si agita la percezione esatta di un patrimonio. Il valore del poco, l'ordine rassicurante che produce una piccola conquista, il prezzo e il premio di un prezioso sacrificio"**

diminutivo: inevitabile, date le dimensioni. Che risultano quasi paradossali ora, eppure declinate in varie versioni, compresa una "cabrio" buona per fare i ganassa ai minimi termini; compresa una Panoramica, che poi era la base del Furgoncino. Dunque, cosa abbiamo? Una vettura per impiegarci un po' s'figati, certo, alle prese con soltanto un'ipotesi di benessere, quindi giovanotti intenzionati a fare una certa figura, eliminata la capote;

quindi famiglie compresse, in partenza per vacanze al mare fatte di cabine e pizza da spiaggia; quindi commercianti che caricano e scaricano, portano, consegnano con un'automobile che è un mezzo da lavoro. La Bianchina più ricorrente nella mia memoria è proprio questa: la utilizzava il fruttivendolo davanti a casa, colore verde come le zucchine. Un mulo, due muletti instancabili. Lui e il suo "Furgoncino".

Si, il sorriso è inevitabile. Eppure tra le forme di questa inconsapevole utilitaria, c'è un intero mondo prezioso. Ci sono donne e mamme bellissime nella loro semplice dignità. Gonne sotto il ginocchio e un orgoglio da vita finalmente affrancata.

Ci sono bambini con il cappottino scuro, il collo di pelo, i berretti con i paraorecchie di lana. Cartelle come non ne esistono più, quaderni e libri di scuola ricoperti con carta plastificata e risvolti fissati con lo scotch da quelle donne là, così compresse in una solida concretezza. Ci sono uomini che fumano in continuazione, con il vestito da lavoro e il vestito della festa. Sagrati per la messa, la domenica; eccezioni rare, centellinate, come occasioni preziosissime. La Saint Honoré, intesa come torta, una volta all'anno, casomai.

I pasticcini per una festa, una sola e basta. Così, dalle immagini comiche del ragioniere Ugo che arranca e patisce insieme con la sua Bianchina, siamo passati a un universo animatissimo e caro, anche per chi la Bianchina... mai avuta, pensa!

Il motivo? Presto detto: dentro quella che oggi pare una scatola colorata, non si muove soltanto la nostra storia. Si agita la percezione esatta di un patrimonio. Il valore del poco, l'ordine rassicurante che produce una piccola conquista, il prezzo e il premio di un prezioso sacrificio. **R**



### Gloria imperitura

Fedele compagna del ragioniere Fantozzi in tutti film della saga, dal 1975 al 1999, la Bianchina si è guadagnata una visibilità che - forse - da sola non avrebbe avuto...

# QUESTIONE DI NUMERI

## Nel mondo degli automodelli,

la scala 1:18 sta godendo da anni di un notevole successo. Le dimensioni adeguate consentono di ottenere un elevato grado di fedeltà, al quale contribuiscono le parti apribili, le ruote sterzanti e le sospensioni funzionanti, riprodotte con perizia sempre maggiore e con materiali idonei, in modo da evitare spiacevoli rotture. Tutto ciò riguarda i "diecast", ovvero i modelli con scocche in zama pressofusa, realizzati con stampi costosi, il cui ammortamento richiede numeri (leggasi tirature) di diverse migliaia di pezzi. A tale proposito, la scelta dei soggetti è fondamentale per garantire un'adeguata vendibilità del prodotto: tra le novità più recenti in questo comparto ci sono la monoposto di F.1 Lotus 72E del 1973, nella tipica livrea JPS, e la DeLorean DMC-12,

in un'insolita livrea nero opaco, entrambe dell'AutoArt. Quando le riproduzioni riguardano soggetti di nicchia e quindi le tirature sono decisamente più limitate, i modelli in resina, senza parti apribili o funzionanti ma comunque con un grado di fedeltà elevatissimo, rappresentano la scelta migliore. Tra le novità più interessanti in questo campo ci sono i tre "speciali" della Tecnomodel illustrati a fondo pagina.

Maurizio Schifano

### 1 AUTOART LOTUS 72E 1973 PREZZO ONLINE € 207,40

Diecast, con parti apribili, ruote sterzanti e sospensioni funzionanti, della F.1 guidata da Ronnie Peterson, col figurino del pilota. Disponibile anche la n. 1 di Emerson Fittipaldi, sempre col pilota al volante. Entrambi i modelli sono offerti anche senza piloti, a 183 €.



### 2 AUTOART DELOREAN DMC-12 PREZZO ONLINE € 244,00

Insolita e suggestiva livrea per l'ultima versione del modello dell'ormai leggendaria DeLorean. Scocca in zama pressofusa, con porte e cofani apribili, dettagli in plastica stampata, ruote sterzanti e sospensioni funzionanti.

### 3 TECNOMODEL MCLAREN M6 GT PREZZO € 229,00

La Sport Prototipo pilotata alla 24 Ore di Le Mans del 1981 da Regout e De Dryver. Modello non apribile, con scocca in resina, particolari in plastica e in metallo fotoinciso. Riproduzione dettagliata dell'abitacolo e del motore.



### 4 TECNOMODEL ALFA ROMEO GIULIETTA SZ '62 PREZZO € 229,00

Vettura guidata da Fischbacher alla Friburgo-Schauslainland del 1962. Riproduzione in resina, plastica e fotoincisioni, senza parti apribili né ruote sterzanti. Disponibili anche altre quattro versioni da corsa e due versioni stradali.

### 5 TECNOMODEL MASERATI A6 GCS PREZZO € 229,00

Modello in resina, con parti in plastica e dettagli in metallo fotoinciso, della Sport che ha partecipato alla Mille Miglia del 1953 guidata da Ciletti e Bertocchi. Disponibili altre tre versioni da competizione e due versioni senza numeri di gara.



# PREZIOSI PEZZI UNICI

**Tutto è iniziato** in un ristorante di Mosca, un paio di anni fa. I quadri d'ispirazione pop di Massimiliano Robino, artista di Vigevano (PV) che vive tra la capitale russa, Milano e la provincia di Trapani, non si sposavano con le pareti del locale densamente occupate da cibi e bottiglie. Perché, allora, non creare opere su misura, magari con soggetti come Vespa e auto vintage italiane? Risultato: un successo, replicato poco dopo per iniziativa di un gallerista russo. Ora, però, con la bellezza di 42mila follower su Instagram, di gallerie "Max" può anche farne a meno. E, altro effetto del world wide web, nelle sue opere non ci sono più solo le adorate Alfa Romeo e le Ferrari legate ai ricordi d'infanzia in Sicilia e al padre alfista, ma compaiono pure vetture straniere. "Sono impressionato dalla quantità di richieste dei ragazzini francesi, per i quali disegno in prevalenza Renault", racconta lui, che nel 2001 ha interrotto gli studi all'Accademia di Belle Arti di Brera per iniziare il suo percorso professionale. "Finora ho lavorato spesso per i

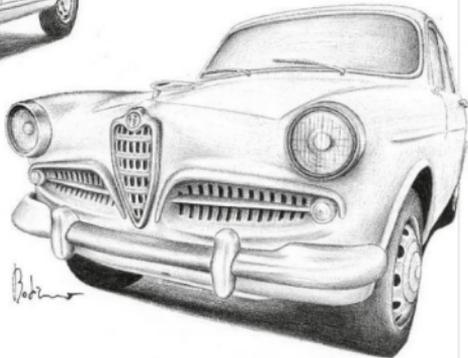
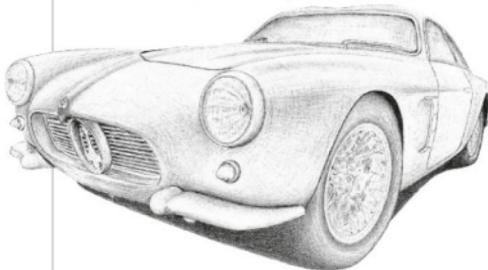
club di automobilismo storico di Dubai e, in genere, con le associazioni di proprietari di Porsche. In Russia, poi, vanno molto anche le BMW". I suoi bestseller assoluti rimangono comunque l'Alfa Romeo Giulia GT 1300 Junior "scalinio", la Giulietta prima serie berlina e la Ferrari 250 GT SWB. E, naturalmente, non c'è un disegno uguale a un altro. Sono tutti pezzi unici, in bianco e nero, accomunati dalla tecnica a penna a sfera e pastello, su una carta particolarissima che arriva al formato massimo di 45 x 60 cm. Il tutto per 4-5 ordini a settimana. "Oltre ai tre o quattro che mi arrivano quando posto t-shirt con le mie opere", riprende l'autore, 43enne, che sta progettando una mostra a Torino per il prossimo anno. L'ultima novità? Le carte da parati. Presentate al Fuori Salone 2017, sono create in collaborazione con Geco Wallpaper&More, vengono studiate di volta in volta dall'artista e realizzate su misura. E chi, oltre che in garage, non vorrebbe una bella oldtimer in salotto o in ufficio? [maxrobino.it](http://maxrobino.it)

**Laura Ferricelli**



**Pallino per le italiane**

Dubai, Usa e Regno Unito sono i Paesi dove Robino (foto in alto) vende di più. Fra le sue opere Alfa Romeo 2600 Sprint (a sinistra), GTA (sopra), Disco Volante (in alto), Giulietta berlina prima serie (sotto) e Maserati A6 G54 Zagato (in basso a sinistra).





# VOLVO XC90 T8 TWIN ENGINE

## HYBRID MEETS LUXURY

Scopri il vero lusso svedese: tecnologia e stile al servizio di sicurezza, ambiente e piacere di guida.

INNOVATION MADE BY SWEDEN



### PILOT ASSIST\*

La tecnologia esclusiva che ti assiste alla guida.

### TWIN ENGINE

40 km di autonomia in puro elettrico e 407 CV dei 2 motori elettrico e benzina.

### SMARTPHONE INTEGRATION

Sempre connesso con Smartphone Integration.



Volvo XC90 T8 Twin Engine. Valori nel ciclo combinato: consumo 2,1 L/100KM. Emissioni CO<sub>2</sub> 49 G/KM.

\*Autoveicolo dotato di Pilot Assist di serie. Il Pilot Assist assiste il conducente a guidare all'interno della propria corsia di marcia purché individuata dalle linee di carreggiata e a mantenere simultaneamente una distanza predefinita dal veicolo che precede. Il Pilot Assist funziona fino a 130 km/h. Ciò non esonera tuttavia il conducente dal prestare la massima attenzione durante la guida e a mantenere il controllo costante dell'autoveicolo, nonché una distanza e una velocità adeguata nel rispetto del Codice della Strada.

# SCORPIONI IN PISTA

**La storia agonistica** del marchio dello Scorpione, dall'anno della sua costituzione ufficiale, il 1949, fino al 1971, quando l'Abarth confluisce nel gruppo Fiat. Una panoramica delle Gran Turismo "da corsa" Abarth, ufficiali e non, che si sono cimentate in circuito, su strada e nelle corse in salita. L'obiettivo del volume, oltre a fornire la storia sportiva - gara per gara - di ciascun modello, è quello di dare spazio ai ricordi dei protagonisti (piloti, progettisti, direttori sportivi) e di descrivere attraverso le immagini dell'epoca le evoluzioni estetiche e meccaniche di ogni esemplare. Il risultato è una suggestiva cavalcata (quasi tutta in bianco e nero) attraverso un'epoca delle competizioni ormai tramontata, quando correre significava rischiare davvero, talvolta non solo per una vittoria ma anche per un semplice piazzamento. Con la prefazione di Roberto Giolito, attuale direttore della divisione Heritage di FCA.

**ABARTH (1949-1971)  
GRAN TURISMO "DA CORSA"**

Renato Donati  
Giorgio Nada Editore  
216 pagine - 40 euro



## PIÙ FORTI DI TUTTO

**Storie di lacrime** e di gioia di tanti piloti e centuriani che hanno saputo risollevarsi dalla malasorte con tenacia e abnegazione, guidati dal dottor Costa e dalla voglia di tornare a correre. A raccontarcelo il leggendario creatore della clinica mobile, dal 1972 medico di pista sui circuiti di mezzo mondo. Alex Zanardi, Loris Capirossi, Mick Doohan... piloti feriti nel corpo e nello spirito, straordinari esempi di resilienza.

**L'EROE CHE È IN TE**  
Claudio Marcello Costa

Fucina  
264 pagine - 25 euro

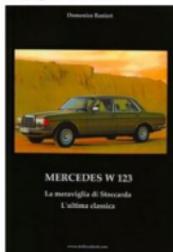


## MERAVIGLIA DI STOCCARDA

**Qualcosa come 2.697.178** vetture prodotte (in quattro varianti di carrozzeria) dal 1976 al 1985: dieci anni di vita per una pietra miliare della produzione Mercedes, che ha saputo guadagnarsi l'approzzamento dei proprietari di allora, come l'interesse dei collezionisti di oggi. Il volume ne rivisita la genesi progettuale, la storia delle varie serie, la tecnica e le personalizzazioni. Una guida all'acquisto, preziosa e riccamente illustrata, per imparare a individuare l'esemplare giusto e preservarne l'originalità nel tempo, scegliendo gli accessori, i rivestimenti interni e i colori della carrozzeria come da gamma d'origine. Con le brochure e le pubblicità dell'epoca di quella che, nel sottotitolo, viene definita "L'ultima classica di Stoccarda".

**MERCEDES W 123**

Domenico Ranieri  
www.stellectadenti.com  
166 pagine - 39,90 euro

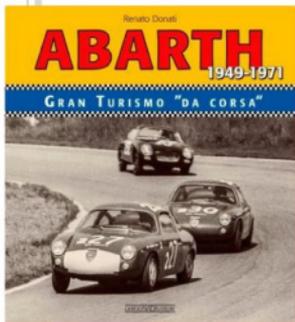


## "CINQUINO" SENZA SEGRETI

**Tutto quello** che bisogna sapere prima di affrontare il ripristino della "più amata dagli italiani"; un prezioso manuale che guiderà l'appassionato e il collezionista, attraverso sequenze fotografiche e disegni, negli interventi di meccanica o di carrozzeria. Ma anche per individuare i "falsi" documentandosi prima dell'acquisto. Nuova edizione per un volume diventato un piccolo classico per ogni estimatore dell'iconica vetturetta Fiat.

**FIAT 500  
GUIDA AL RESTAURO**

Marcello Le Vetere e Iolo Grossi  
Giorgio Nada Editore  
96 pagine - 25 euro



# Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924

ASTA AUTO CLASSICHE | 27 SETTEMBRE 2017 | FIRENZE, VILLA LA MASSA

PER INFORMAZIONI E CATALOGHI

**Pandolfini Casa d'Aste**

Tel. +39 055 2340888-9 | [info@pandolfini.it](mailto:info@pandolfini.it)

**CAPO DIPARTIMENTO MILANO**

Marco Makaus

[marco.makaus@pandolfini.it](mailto:marco.makaus@pandolfini.it)

**ESPERTO FIRENZE**

Claude Benassai

[automobilia@pandolfini.it](mailto:automobilia@pandolfini.it)



1937 LANCIA AUGUSTA BALBO

**FIRENZE**

Palazzo Ramirez Montalvo  
Borgo Albizi, 26 | Tel. +39 055 2340888-9  
[info@pandolfini.it](mailto:info@pandolfini.it)

**MILANO**

Via Manzoni, 45  
Tel. +39 02 65560807  
[milano@pandolfini.it](mailto:milano@pandolfini.it)

**ROMA**

Via Margutta, 54  
Tel. +39 06 3201799  
[roma@pandolfini.it](mailto:roma@pandolfini.it)

SCARICA L'APP  
PANDOLFINI



SEGUICI SU  
Facebook, Twitter, Instagram icons

Giornalista, appassionato d'auto storiche, collezionismo e design: scrive per mestiere d'orologeria.

## IL DAYTONA SI FA IN TRE



**L**a presentazione di un nuovo Daytona, così come chiamano con compiaciuta confidenza gli appassionati della bella orologeria da polso il cronografo che Rolex ha battezzato per esteso Oyster Perpetual Cosmograph Daytona, è sempre un fatto che suscita aspettative e fa notizia, trattandosi - almeno per quanto riguarda il mondo degli oggetti - di uno dei maggiori miti del nostro tempo.

E quest'anno il marchio con la corona, di Daytona - e non era mai successo - ne ha presentati tre, uno per ogni colore dell'oro, quindi con identico motore (il movimento con rotore a carica automatica bidirezionale Perpetual) e telaio (la cassa impermeabile con fondo e corona a vite Oyster), ma con carrozzerie rilucenti di giallo, bianco o rosa. Questo exploit segue quello dello scorso anno e del 2013, quando Rolex aveva rispettivamente presentato un Daytona in acciaio, che mancava sul mercato da molto tempo, e uno in platino, in occasione del 50° della nascita del modello.

È infatti a quel momento che bisogna risalire per comprendere le ragioni della nascita di un mito: gli ingredienti del successo furono certe innovazioni dell'orologio unite a un nome evocativo. Impossibile non attirare l'attenzione degli appassionati d'orologeria e d'automobilismo, visto che si parla

della marca con la maggior notorietà mondiale e di un circuito di gara leggendario. L'orologio nasce nel 1963 con indicazioni ben leggibili, grazie ai contatori contrastati e alla scala tachimetrica riportata sulla lunetta invece che sul quadrante, impermeabilità e affidabilità meccanica, costruzione interamente d'acciaio, design moderno e di tipo sportivo.

Le corse sulla sabbia compatta e piatta di Daytona Beach avevano invece avuto inizio nei primi anni del 1900, facendo registrare innumerevoli record di velocità, per poi entrare in un autodromo costruito nel 1959 e denominato Daytona International Speedway. Nel 1962 nacque la Daytona 24 Hours, sull'idea di "Le Mans", gara battezzata con tanto di sponsorizzazione nel 1992 Rolex 24 at Daytona; in palio per i vincitori un cronografo del marchio con la corona. Grazie a questi elementi, ma anche alle proprie caratteristiche, questo orologio nasce e vive in simbiosi con il mondo delle gare automobilistiche, diventando esso stesso simbolo d'eccellenza meccanica e di design. **R**

**"A contribuire al mito del Daytona ci si mise pure Paul Newman, appassionato d'automobili e valente pilota, che indossava spesso una rara versione di questo Rolex, poi battezzata dai collezionisti direttamente con il nome dell'attore americano"**



### QUANDO UN ORO NON BASTA

Le nuove versioni dell'unico cronografo del catalogo di Rolex, l'Oyster Perpetual Cosmograph Daytona, si distinguono per il contrasto tra la classicità dei metalli preziosi delle casse e la tecnologia degli elastomeri utilizzati per i bracciali. Gioca invece su un grande equilibrio il diametro di 40 millimetri, che offre volume senza nulla concedere alla moda degli orologi extralarge. Oro bianco o giallo (nelle foto), cui si aggiunge

una particolare tonalità d'oro rosa, è il materiale scelto per la cassa. Il bracciale è formato da una maglia flessibile ricoperta da elastomeri ad alte prestazioni; la lunetta con la scala tachimetrica è in ceramica. Al pregio dei materiali corrisponde l'alta qualità funzionale tipica di Rolex, in particolare l'impermeabilità a 100 metri e il movimento automatico con certificato ufficiale di cronometria.



## UN GRANDE EVENTO, QUALSIASI COSA TU ABBAI IN PROGRAMMA



### 100 AUTO DA PROVARE PER TUTTA LA FAMIGLIA

Ritorna nella pista di Vairano l'imperdibile evento firmato Quattroruote dedicato ai SUV e ai CROSSOVER. Un'occasione unica per **provare**, affiancati dai driver di Quattroruote, **le ultime novità** della categoria sia su pista che su tracciato off road. In più tante **attività per coinvolgere tutta la famiglia**: aree relax con street food e **spazi dedicati ai bambini**. Infine lezioni teoriche di guida sicura off road. Una giornata originale e coinvolgente, il miglior modo per scoprire **la tua prossima auto!**





## 16 SETTEMBRE 2017 PISTA DI **QUATTORRUOTE** VAIRANO DI VIDIGULFO (PV)

### ✓ AREA TEST DRIVE

- Test di guida su circuito handling
- Test di accelerazione con diverse alimentazioni
- Test dotazioni di bordo per la sicurezza attiva
- Test infotainment
- Test parcheggio (sfida il park assistant)
- Test su pista off road

### ✓ AREA CONTENUTI E SERVIZI

- Lezioni teoriche di guida off road

### ✓ AREA FOOD E FAMIGLIE

- Area bimbi con educational stradale e minipista con automobili a pedali.
- Aree food and beverage con Street Food da gustare nelle zone relax
- Test di carico per il trasporto di biciclette, valigie, passeggini, etc.
- Test della vista gratuiti ad adulti e bambini, effettuati da ottici e medici oculisti, a cura di Commissione Difesa Vista



Commissione Difesa Vista

PER SCOPRIRE DI PIÙ SULL'EVENTO E PER ISCRIVERTI  
AI TEST DRIVE VAI SU **SUVCROSSOVER.QUATTORRUOTE.IT**

Jeep



# ICONA HYPERCAR

Nasceva nel 1987 una delle Rosse più celebri di sempre che, ancora oggi, è una delle più ricercate dai collezionisti. Debuttò per celebrare i 40 anni del Cavallino, attingendo a piene mani dalle corse. Un mito inossidabile, costruito in 1311 pezzi. L'ultimo lancio di Ferrari in vita

Testo di **Giulietta Cozzi** - foto di **Paolo Carlini**

**E**ra il 1987. Gli U2 pubblicavano "The Joshua Tree", destinato a divenire il loro album di maggior successo. Sempre nel 1987, la Windows inaugurò la sua versione 2.0. Il 19 ottobre di quello stesso anno è conosciuto come il "lunedì nero" di Wall Street che, chiudendo con il Dow Jones a -22%, scatenò il panico generale. Ep-

pure per molti il 1987 vuol dire una cosa sola: Ferrari F40. Perché dal giorno del debutto ufficiale, quel lontano 21 luglio, presente il "Drake", il mondo dei motori e i sogni degli appassionati non sono stati più gli stessi.

La storia insegna che certe aziende, nel loro corso di vita, hanno un momento in cui sono nella condizione ideale per dimostrare al mondo che cosa sono in grado di fare, schierando un'enorme potenza di fuoco tutta in una volta. I risultati di queste alzate





Doveva essere una tiratura limitata a 1000 esemplari ma alla fine le F40 prodotte a Maranello sono state 1311



di cresta sono spesso capolavori assoluti di ingegneria meccanica, destinati a diventare leggenda fin dal minuto zero di vita. Ed era esattamente questa la situazione in cui si trovava la Casa di Maranello a metà degli anni Ottanta. Quando nasce, la F40 (voluta per celebrare il quarantesimo anno di attività del Cavallino) viene preceduta da una serie di indiscrezioni che ne preannunciano l'arrivo: sono 5 i prototipi, derivati dalla 288 GTO, chiamati "Evoluzione", che scorrazzano per le strade modenesi, pesantemente camuffati, ma felicemente immortalati dai "paparazzi". Quello che si intuisce è che si tratta di una supercar ancora più estrema della GTO. E quando debutta ufficialmente, alla presenza del Commendatore (sarà l'ultima volta, perché Enzo Ferrari scomparirà il 18 agosto del 1988), la febbre dell'attesa è ormai giunta a temperature stratosferiche. Centinaia di appassionati si mettono in

fila disposti a tutto pur di non rinunciare a quella che si preannuncia la supercar più incredibile di tutti i tempi.

#### NATA PER STUPIRE TUTTI

La F40 ha caratteristiche fuori da qualsiasi schema, a cominciare dal design, opera di Pininfarina. Stupisce tutti per la sua modernità anche se, sotto sotto, si scopre che il corpo centrale è poi quello, opportunamente modificato con rinforzi specifici nella zona centrale dei brancardi, della 308 GTB. Il frontale è basso, una reinterpretazione in chiave moderna del "muso" della 512 Sport Prototipo degli anni Settanta, con una marea di prese d'aria (anche di tipo Naca). Tutto il guscio anteriore si solleva, incernierato davanti, per dare accessibilità alla ciclistica anteriore. Il posteriore, larghissimo, è sormontato da un alettone enorme. Il lunotto a cupola mette in bella vista la grintosissima

motorizzazione. Tutta la parte posteriore dell'auto si può alzare a ribalta, con le cerniere infulcrate sul tetto. Anche in questo caso la citazione della parte posteriore della 512 Sport è evidente.

Il cuore della F40 è stretto parente dell'8 cilindri della GTO, con minime variazioni di alesaggio e corsa che portano la cilindrata complessiva sopra i 2,9 litri. Il rapporto di compressione cresce a 7,7:1 e viene maggiorata la pressione dei due turbocompressori, grazie a uno studio specifico condotto in collaborazione con la IHI. La potenza raggiunge un vertice di 478 CV a 7000 giri/min e la coppia massima sale a 58,8 kgm a 4000 giri. Differenziale e cambio sono in blocco; a richiesta è disponibile un selettore con innesti frontali, per i clienti super sportivi che vogliono saggiarne le qualità in pista. L'abitacolo è in effetti di derivazione corsaioia: a parte il condizionatore d'aria, di serie, l'in-

#### Fari a scomparsa

I caratteristici fari a scomparsa, assieme all'imponente spoiler posteriore sono alcuni tra i più riconoscibili tratti estetici della F40. Il design si deve a Leonardo Fioravanti e Aldo Brovarone, quando entrambi erano in forze alla Pininfarina.





#### **Abitacolo racing**

L'anima sportiva della F40 passa anche attraverso l'essenzialità degli interni. A parte il climatizzatore non sono presenti e disponibili altri confort; i primi 50 esemplari montavano finestrini con apertura scorrevole, i successivi erano dotati di manovella. La maniglia per aprire le portiere era stata sostituita da una cinghia di gomma.



### Omologazione riuscita

Un grandissimo lavoro, sia ingegneristico sia di design, fu richiesto per risolvere i problemi di raffreddamento e per consentire che la F40 riuscisse ad ottenere l'omologazione americana, rispettando le normative per le emissioni.



terno è spartano e così simile, per la disposizione dei comandi, a quello di un'altra gloriosa Sport Prototipo, la 312 PB. I sedili sportivi sono ricoperti di tessuto rosso e nero, padiglione, plancia e tunnel invece di materiale fonoassorbente. Non sono previsti gli alzacristalli elettrici: a manovella posizionata sul pannello porta azzione i cristalli laterali, mentre nei primi esemplari addirittura ci sono dei semplici scorrevoli in plexiglas. L'apertura delle porte dall'interno viene affidata a un cavetto. Nel corso della produzione viene reso disponibile il controllo elettronico delle sospensioni e dal 1990 entrano

in produzione gli esemplari dotati di catalizzatore. La potenza specifica è di ben 163 CV/litro: possiamo dirlo oggi con tutta tranquillità, trattasi di valore mostruoso. E, di conseguenza, lo sono le prestazioni: 324 km/h di punta massima e da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi. Ovviamente senza alcun tipo di controllo elettronico.

### COLLABORAZIONI INTERESSANTI

Furono molte le aziende italiane "amiche" che collaborarono per sviluppare componenti ad hoc per la F40: in un modo o nell'altro tutti volevano far parte di quel so-

gno che si stava costruendo nelle officine di Maranello. La Pirelli, per esempio, sviluppò le PZero, per dare alla berlina la possibilità di scaricare a terra tutta la sua potenza, con un pneumatico fuori dagli schemi. Il tallone delle PZero era rinforzato con il kevlar, materiale che consentiva di ridurre il peso di circa il 10% e di avere una maggior stabilità anche in condizioni di forte surriscaldamento. Il battistrada era asimmetrico e utilizzava due mescole diverse. Le misure, infine, erano straordinarie: l'F40 calzava davanti dei 245/40 R17 e dietro i giganteschi 335/35 R17. Anche l'Agip contribuì a rendere la F40

L'aerodinamica venne studiata nella galleria del vento di Pininfarina, sulla pista di Nardò e nel centro prove Michelin di Clermont Ferrand



#### IL DESIGNER

## ALDO BROVARONE: COSÌ PIACQUE A FERRARI

“È l'ultima macchina che ho disegnato. La vettura è arrivata da Scaglietti già fatta, ma non era piaciuta al Commendatore, che l'ha mandata a Pininfarina per darle una forma più aggraziata. In origine aveva un muso molto differente, spiovente, brutto da vedere. E anche l'alettone separato dalla carrozzeria era sgradevole. Pininfarina ha così chiesto alla sua équipe di stilisti di studiare delle proposte e tra tutte è stata scelta la mia. Poi ho avuto dei consigli da Leonardo Fioravanti per migliorare l'aerodinamica, soprattutto ampliando alcune uscite d'aria e per lo spoiler, ma la mia linea non è stata stravolta. Si è trattato di un profondo face lifting perché la base era quella della vettura

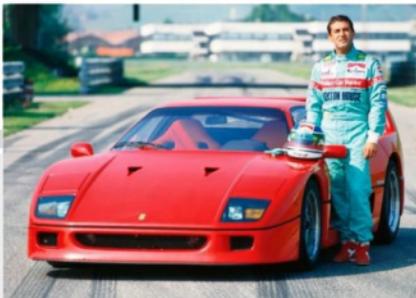
realizzata da Scaglietti. Il padiglione è rimasto lo stesso e anche gli ingombri sono rimasti più o meno quelli. Io ho modificato l'anteriore con una linea più marcata, più moderna, mentre il lavoro più impegnativo è stato quello di integrare lo spoiler con i parafranghi e con i fianchi della vettura molto dritti. Il taglio verticale della coda è stato l'intervento conclusivo. In sostanza, ho dato una impronta stilistica molto più forte al tutto. E così modificata è piaciuta molto a Enzo Ferrari”. G.M.



## ↓ IL TEST DI IVAN CAPELLI

### “DAVVERO FANTASTICA”

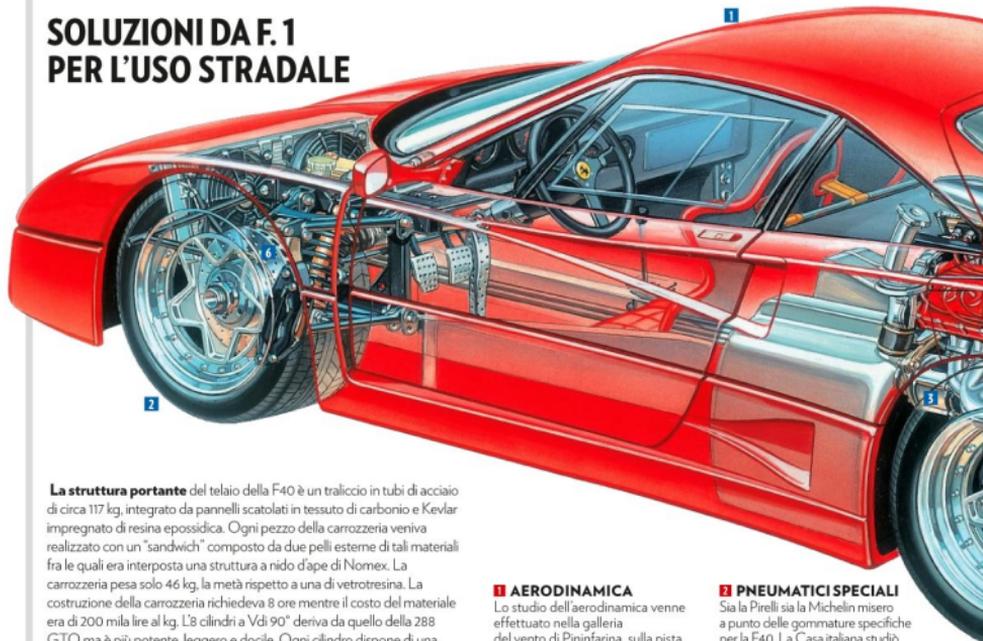
**Febbre a quaranta:** questo il titolo dell'articolo che Quattroruote pubblicò nel mese di settembre 1989, mettendo alla frusta la F40 nella pista di casa Ferrari a Fiorano. Al volante un tester d'eccezione, Ivan Capelli, che in quel periodo era in forze alla March, sponsorizzata Leyton House, nel Mondiale di Formula 1. “È davvero fantastica e ora capisco perché - spiegava nella prova il pilota lombardo - c'è gente disposta a spendere oltre un miliardo di lire per averla. È l'auto più simile a una F1 che abbia mai guidato. Procura le stesse forti emozioni e lo stesso divertimento, senza doverla spingere a velocità proibitive. Mi hanno colpito il suo comportamento e il feeling corsaiolo che i tecnici di Maranello hanno saputo darle. L'abitacolo essenziale, caratterizzato da materiali, rivestimenti e comandi simili a quelli di una monoposto, ha un fascino irresistibile. I pregi del motore sono la straordinaria coppia motrice



e la grande flessibilità. Non ha problemi neppure a 1000 giri/minuto. Basta sfiorare l'acceleratore perché la vettura balzi in avanti con una progressione sconosciuta alle altre sportive concorrenti. La potenza sembra non avere mai fine, aumenta progressivamente sino a 7500 giri/min senza le mancanze tipiche dei turbo, anche in pista, nessuna incertezza, il motore è sempre pieno e disponibile. Penso sia proprio il massimo che un vero sportivo, amante della bella guida, possa desiderare.”

## ↓ LA TECNICA

### SOLUZIONI DA F.1 PER L'USO STRADALE



**La struttura portante** del telaio della F40 è un traliccio in tubi di acciaio di circa 117 kg, integrato da pannelli scaturati in tessuto di carbonio e Kevlar impregnato di resina epossidica. Ogni pezzo della carrozzeria veniva realizzato con un “sandwich” composto da due pelli esterne di tali materiali fra le quali era interposta una struttura a nido d’ape di Nomex. La carrozzeria pesa solo 46 kg, la metà rispetto a una di vetroresina. La costruzione della carrozzeria richiedeva 8 ore mentre il costo del materiale era di 200 mila lire al kg. L’8 cilindri a Vdi 90° deriva da quello della 288 GTO ma è più potente, leggero e docile. Ogni cilindro dispone di una farfalla, due iniettori e quattro valvole, con due cinghie dentate per quattro alberi a camme in testa. Ognuno dei due gruppi di collettori di scarico delle due bancate alimenta un turbo IHI. La pressione dei gas di scarico viene regolata da una wastegate (aria compressa fino a 1,3 bar) e prima di entrare nei condotti di aspirazione l’aria viene raffreddata da due intercooler.

#### 1 AERODINAMICA

Lo studio dell’aerodinamica venne effettuato nella galleria del vento di Pininfarina, sulla pista di Nardò e nel centro prove della Michelin di Clermont Ferrand, l’unico impianto che consentiva di rilevare le forze aerodinamiche agenti sulle ruote mentre l’auto viaggiava ad alte velocità.

#### 2 PNEUMATICI SPECIALI

Sia la Pirelli sia la Michelin misero a punto delle gommature specifiche per la F40. La Casa italiana studiò le PZero, asimmetriche, con zona di raccordo tra gomma e cerchio con l’aggiunta di kevlar. La Casa del Bibendum mise a disposizione gli MXX nelle misure specifiche, da montare sul cerchio scomponibile.

**↓ CARATTERISTICHE**

<b>Motore</b>	Posteriore-centrale, longitudinale - V8 di 90° Allesaggio 82 mm - Corsa 695 mm Cilindrata 2956 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 7,7:1 Potenza 478 CV a 7000 giri/minuto Coppia 58,8 kgm a 4000 giri/minuto 4 valvole per cilindro Accensione e iniezione integrate Weber Marelli JAVV Due turbocompressori IHI Lubrificazione a carter secco Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.
---------------	---

<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce Pneumatici anteriori 245/40ZR 17, posteriori 335/35ZR 17.
---------------------	---

<b>Corpo vettura</b>	Coupe 2 posti Telajo tubolare in acciaio con elementi in composito Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barre stabilizzatrici Freni idraulici a disco Sterzo a pignone e cremagliera Serbatoio carburante 120 litri.
----------------------	---

<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2450 mm Carreggiata ant. 1594 mm, post. 1606 mm Lunghezza 4358 mm - Larghezza 1970 mm Altezza 1124 mm - Peso a vuoto 1100 kg.
------------------------------	--

<b>Prestazioni</b>	Velocità 324 km/h.
--------------------	--------------------

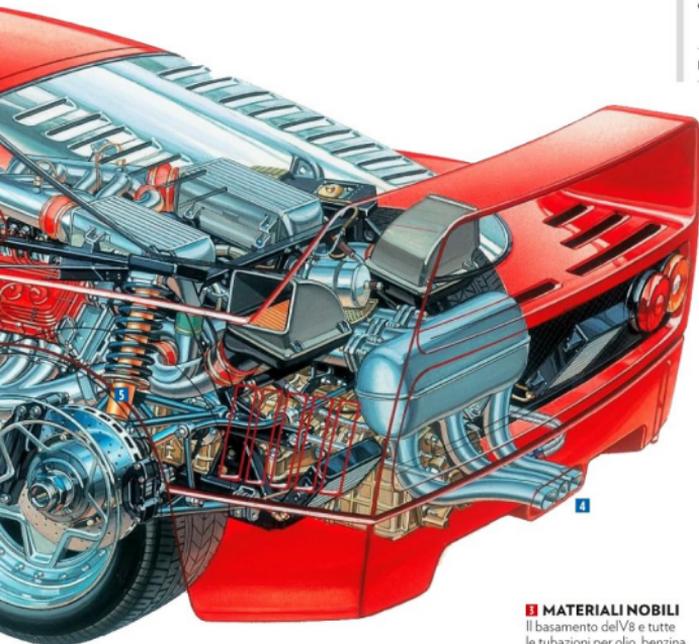
più leggera. Venne infatti presa la decisione d'eliminare il ruotino di scorta, sostituito con una bomboletta del "Cane a sei zampe", circa un litro d'aria compressa che riusciva a gonfiare anche i pneumatici posteriori, consentendo la marcia per qualche km.

**PREZZI FOLLI, ORA COME ALLORA**

Dopo la presentazione ufficiale, si scatenò la "F40 mania": tutti ne volevano una, e il prezzo dei 1000 esemplari programmati per la produzione (poi diventati 1311) schizzò alle stelle raddoppiando ancora prima che le auto uscissero dalla fabbrica. La F40 veniva infatti venduta a un prezzo di 347 milioni di lire, ma non furono in pochi quelli che acquistarono prenotazione e relativa vettura sul mercato parallelo per più di un miliardo. I 1311 esem-

plari vennero prodotti in circa cinque anni, tutti nel classico color Rosso Corsa. L'esemplare fotografato è stato riverniciato secondo il volere del proprietario, Mauro Raccanello (uno dei fondatori del Ferrari Club Italia), in Giallo Modena, ed è l'unica F40 ad avere un documento ufficiale di Maranello che certifica il suo benestare per il cambio del colore.

La caccia alla F40 è continuata negli anni e ancora oggi rimane una delle Ferrari più desiderate dagli appassionati. Le sue quotazioni non sono mai scese, per averne una la cifra da sborsare, ormai in euro, è a sei zeri; posto che si trovi qualcuno disposto a separarsene. Il punto è che l'F40 già quando era stata prodotta si poneva al di fuori di ogni schema. Come si conviene a una vera, unica e irripetibile opera d'arte... **R**


**3 MATERIALI NOBILI**

Il basamento del V8 e tutte le tubazioni per olio, benzina e acqua sono di alluminio; i carter della distribuzione, i coperchi delle testate e dei collettori d'aspirazione e la coppa dell'olio sono di magnesio.

**4 PRESTAZIONI "MONSTRE"**

Nel corso della prova su strada di Quattorrote (settembre 1989) l'F40 riuscì a raggiungere una velocità massima superiore a quella dichiarata (326,193 km/h). I 400 metri con partenza da fermo vennero raggiunti in soli 11,9 secondi a una velocità di uscita di 201,8 km/h.

**5 ASSETTO SPECIALE**

A richiesta veniva fornito un sistema, messo a punto dalla Koni, con speciali ammortizzatori collegati tramite tubazioni e una pompa idraulica. L'impianto veniva gestito elettronicamente e consentiva di variare l'altezza da terra in funzione della velocità.

**6 SENZA AMIANTO**

L'impianto frenante prevede pinze in alluminio con pastiglie Pagid RS4-2. Anche la parte centrale dei dischi freno è in alluminio mentre solo le due fasce laterali, su cui agiscono i materiali d'attrito, sono in ghisa. Come i dischi della frizione, anche le pastiglie sono senza amianto.

# AUTENTICO PUROSANGUE PER PILOTI ESPERTI

Nata in pista, sulle strade di tutti i giorni va guidata con grande attenzione, perché l'esuberanza del carattere può tradire anche i più smaliziati

Testo di Giuletta Cozzi - foto di Paolo Carlini





#### Biturbo senza buchi

La straordinaria potenza del motore della F40 sembra non avere mai fine. Aumenta progressivamente senza le mancanze tipiche dei turbo. Che in questo caso sono due...

**G**uidare una Ferrari F40, nel 2017, è come ascoltare un concerto live dei Rolling Stones... nel 1972, però. Tutto è potente e delicato al tempo stesso. Ogni cosa ha un

suono che emoziona e, soprattutto, lavora in modo meccanico; in perfetta sincronia e armonia. L'eccellente lavoro svolto sul propulsore V8 biturbo da 478 CV, con coppia possente ai bassi regimi e una potenza straordinaria a quelli più elevati, è ciò che impressiona maggiormente al volante di questa supercar.

Ciò consente in pratica di potersi spostare sulle strade di tutti i giorni con una facilità che davvero non ci si aspetta. Il "biturbo" è ben addomesticato ed è piacevole anche per i piloti meno esperti, che solo con un po' d'attenzione sul gas possono dominarlo e apprezzarne l'indole sportiva. Un po' di riguardo per il pedale destro è appunto dovuto, essendo la F40 un'auto dall'accelerazione possente, basti pensare al fatto che è capace di raggiungere i 200 km/h in soli 11,3 secondi.

#### PRECISIONE SOPRAFFINA

Una dose elevata di potenza richiede altrettanto controllo, e i freni sono un altro capitolo da studiare con attenzione. L'impianto frenante montato infatti non prevede né ABS, né servofreno, ma è lo stesso progetto utilizzato sulle F. 1 del tempo. Ciò nonostante, quando si prende un po' di confidenza, si percepisce come un sistema meccanicamente ben pensato e costruito possa essere comunicativo e per certi aspetti più affidabile dell'ausilio di controlli elettronici. Questo stesso concetto lo si può applicare alla parte telaistica. L'esperienza dei tecnici e dei collaudatori Ferrari ha reso possibile mettere a punto un'auto che risponde con precisione sopraffina ai comandi del pilota, che può allargare o stringere le traiettorie a piacimento, controllando il sovrasterzo.

La F40 è neutra nella dinamica di marcia, e la si governa con sterzo e acceleratore; con il primo si imposta la traiettoria mentre calibrando il secondo si riesce a creare un adorabile e naturale sovrasterzo che, nell'uscita di curva, è d'aiuto e sa divertire moltissimo. Alcuni test dell'epoca criticavano il cambio per una certa lentezza nell'innesto, soprattutto in rapporto all'agilità del motore. Questo lo scriviamo per trovare il classico "peło nell'uovo". Ma non è certo sufficiente per incrinare neppure leggermente il desiderio di possederne una... **REDAZIONE**

# INCONFESSATO CAVALLINO

Uomini, macchine, corse e segreti di Maranello. Una storia per episodi, per curiosità e aneddoti che ripercorre gli epici settant'anni di un marchio leggendario, creato e portato al successo e da lì al mito da una figura altrettanto leggendaria: il "Drake"

Testo di **Pino Allievi**

**1** Enzo Ferrari è nato il 18 febbraio 1898 nell'abitazione attigua all'officina di lavorazioni meccaniche del padre, in via Paolo Ferrari 85 a Modena. Ma Paolo Ferrari non c'entrava nulla con la famiglia.

**2** Quando è nata la Ferrari? Nel 1947, il 12 marzo, data di uscita dai capannoni della 125 S, oppure dobbiamo andare indietro al 1937, quando venne completata a Modena l'Alfa Romeo 158? O, ancora, al 1935, cui risale la realizzazione presso la Scuderia Ferrari della Bimotore? O magari al 1940, anno della Auto Avio Costruzioni 815? Ogni interpretazione è valida...

**3** Nella storia della famiglia Ferrari non ci sono solo umani ma anche cani. Il primo fu Dick, un bellissimo danese di grandi dimensioni, che fece compagnia a Enzo negli anni delle scuole elementari. Ci fu poi un altro Dick, un Labrador nero, che venne regalato a Ferrari dal colonnello Hoare negli anni Cinquanta.



**4** La prima vittoria a Le Mans risale al 1949, con Chinetti e Selsdon sulla 159. Luigi Chinetti importava le Ferrari negli Usa e si deve a lui il successo del Cavallino rampante in America. Era amico di lunga data

di Enzo Ferrari, ma sino a un certo punto, con un certo distacco, con qualche distinguo.



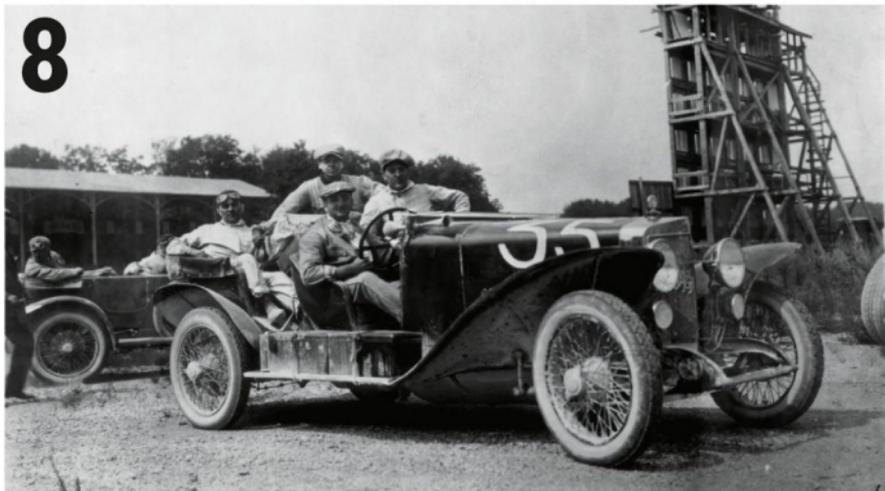
**5** La Ferrari nasce sulle basi delle esperienze e dalle realizzazioni delle Alfa Romeo da corsa. Dopo la rottura traumatica con la Casa milanese nel settembre del 1939, Enzo Ferrari portò però con sé solamente una persona: il fidatissimo braccio destro Luigi Bazzi.

**6** Due i Villorosi che hanno corso per Enzo Ferrari: Gigi che gareggiò nei primi anni del Mondiale di F. 1 con le monoposto del Cavallino e suo fratello Emilio, che corse con l'Alfa 158 e vinse la Coppa Ciano del 1938, salvo poi perdere la vita, sulla stessa macchina, il 20 giugno 1939 a Monza. Quattro invece i Marzotto che hanno guidato Ferrari, talvolta ufficiali talvolta private: Giannino, Paolo, Umberto, Vittorio.

**7** Cuore contrastato: la Fiat nel 1969 ha salvato la Ferrari quando era evidente che servisse un partner industriale di alto livello per accompagnare la produzione di serie. La Fiat disse no a Ferrari quando questi, nell'inverno del 1919, andò a cercare un posto di lavoro a Torino.



8



**8** Trentanove sono le gare che Enzo Ferrari ha disputato come pilota fra il 1919 e il 1931, ottenendo sette successi assoluti e cinque di categoria. Un mistero come si potesse pagare le corse, soprattutto agli inizi.

**9** A 23 anni, in primavera, Enzo Ferrari sposa Laura Garelo, torinese, impiegata. A ostacolare le nozze fu Ramiro Munaron, padre di Gino (che poi sarebbe diventato pilota del Cavallino), il quale non voleva che la bella Laura seguisse le sorti di quel ragazzino modenese già autoritario e con troppe idee balzane nella testa.

**10** Non poteva chiamarsi Ferrari, ma Enzo Ferrari la guardò sempre con molta simpatia: parliamo dell'Asa 1000, progettata a Maranello per conto dell'industriale De Nora. Aveva un motore di 1000 cm<sup>3</sup>, potenza di ben 91 cavalli e raggiungeva i 190 orari. Ne vennero realizzati circa 100 esemplari.





**11** Mino Amorotti è un altro dei nomi legati a Ferrari sin dalla prima ora. Facoltoso ingegnere modenese, con un passato in Alfa, ricoprì vari ruoli in Ferrari, tutti importanti e delicati. Lo stipendio che riceveva spesso lo devolveva ai meccanici: non ne aveva bisogno.



**12** È l'uomo che ha firmato tutte le Ferrari campioni del mondo con Schumacher: Rory Byrne, sudafricano, classe 1944, oggi consulente della Gestione Sportiva del Cavallino, è stato anche campione del mondo di aeromodellismo.

**13** Enzo Ferrari amava farsi desiderare. Le ore d'attesa che hanno fatto in antichità i suoi piloti e i suoi fornitori sono diventate leggenda. Gino Valenzano, convocato nel 1955 in vista di un probabile contratto con Maranello, dopo otto ore trascorse in una saletta aspettando di essere ricevuto, decise di averne abbastanza: salutò il segretario del celebre costruttore e se ne andò.

**14** Ferrari fascista, Ferrari amico dei comunisti? Si è sempre tentato di dare una colorazione alle idee del celebre costruttore. Che in realtà non si legò mai a nessuno. Ma alla fine del 1945, per celebrare il termine del grande conflitto, diede un premio di 1500 lire a tutti i suoi dipendenti.

**15** A Ferrari sarebbe piaciuto lanciarlo nel mondo delle grandi corse. Non ci riuscì ed Ernesto Brambilla detto Tino, abortita per un incidente in moto la partecipazione al G.P. d'Italia del 1969, dovette rassegnarsi a correre solo in F. 2 e a svolgere infiniti collaudi su auto di serie come la Dino. Il che non gli fece venir meno la stima del "Grande Vecchio".

**16** Quasi tutti i piloti che sono transitati da Maranello, una volta passati ad altre squadre hanno poi versato dosi più o meno consistenti di file su quella esperienza. Salvo uno: Jacky Ickx, che ha sempre parlato benissimo dei momenti in Ferrari, definendo Enzo "una persona molto tenera".



**17** La "Grande Fuga" coinvolse otto tra dirigenti e tecnici della Ferrari che era appena reduce dal Mondiale di F. 1 del 1961, conquistato da Phil Hill. Quasi tutti passarono alla ATS di Bologna, che aveva grandi ambizioni nei G.P., poi drasticamente ridimensionate; due tornarono all'ovile: Ermanno Della Casa e Federico Giberti.

**18** Niki Lauda è uno dei piloti che più hanno dato lustro alla Ferrari, ricorrendo altrettanto in cambio. Ma nel 1977, conquistato il secondo titolo, se ne andò sbattendo la porta, memore del fatto che Ferrari, credendolo finito dopo l'incidente del Nürburgring, ingaggiò Reutemann. La pace tra Enzo Ferrari e Lauda avvenne durante un test a Imola nel 1982.

**19** Enzo Ferrari? "Uno che ha voluto fare qualcosa di memorabile, ma soltanto per lui": le parole secche di Phil Hill risuonarono come macigni quando ci fu il divorzio alla fine del 1962. Poi la riconciliazione, dodici anni dopo.



**20** Michael Schumacher ha dato cinque titoli mondiali alla Ferrari, uno più bello dell'altro. Ma sarebbe piaciuto a Enzo Ferrari? "Io dico di sì - rivelò una volta Franco Gozzi - perché Schumacher è un uomo di squadra che non ha mai avvocato solo a sé il merito dei successi".

**21** John Surtees è morto da poco e non ha mai rivelato sino in fondo i motivi della rottura con la Ferrari nel weekend della 24 Ore di Le Mans del 1966. Resta in piedi l'ipotesi che "Big John" parlasse un po' troppo (la parola spionaggio è fuori luogo) di vendita Sport di Maranello con l'amico Eric Broadley, proprietario della Lola e concorrente.

**22** Pesante la storia della "spy story" che ha coinvolto la McLaren ai danni della Ferrari nel 2007, con sentenza aversa al team britannico emanata dal Consiglio Mon-





diale Fia il 13 settembre. Per contro quell'anno si festeggiavano le 60 primavere del Cavallino e Raikkonen conquistò il Mondiale.

**23** Quarantacinquemila furono gli spettatori che parteciparono al Ferrari Day a Monza, il 29 ottobre 2006, per l'addio di Schumacher al Cavallino. Smentito poi dal ritorno in pista nel 2010 con la Mercedes: un ripensamento che non piacque affatto ai tifosi della Rossa.

**24** L'ultimo anno del motore a 12 cilindri sulla Ferrari è stato il 1995, montato sulla 412 T2 progettata da John Barnard nell'eremo di Shalford, in Inghilterra. Una sola vittoria durante quella stagione, con Alesi in Canada. A fine anno, quando "Schumi" provò la macchina, definì il propulsore V12 "eccezionale", e lo rimpianse.



**25** L'ultimo Mondiale sfiorato da una Ferrari, col fondatore ancora in vita, è quello del 1985, quando Alboreto nell'estate pareva vicinissimo al titolo, ma dovette rinunciare a causa dei numerosi guasti alla turbina della 156/85.



**26** Era il 21 luglio quando venne presentata la Ferrari F40, dedicata al quarantennale di Maranello. Una macchina fortemente voluta da Piero Ferrari, che ne curò anche - con la dovuta distanza, come ha sempre fatto nella sua vita - la relativa industrializzazione con l'acquisizione di opportuni robot.



**27** Ha impiegato un po' di tempo, la Ferrari, ad accettare la cultura delle quattro ruote motrici. Ricordiamo che la prima Ferrari a trazione integrale, la 408 4RM, porta la firma di Mauro Forghieri e venne concepita dalla struttura della Ferrari Engineering. Era il 1987 e la macchina per motivi mai chiariti non andò in produzione.



**28** Un papa a Maranello: incredibile ma vero. La data storica è il 4 giugno 1988, quando il pontefice Karol Wojtyła si recò a far visita a Fiorano a Enzo Ferrari. Il quale, già debilitato, non poté presenziare all'evento e parlò col papa per telefono. Wojtyła fece un giro di pista su una Mondial Cabriolet accompagnato da Piero Ferrari.



**29** La società individuale Auto Avio Costruzioni, preludio alla Ferrari, venne registrata il 2 ottobre 1939 e iniziò la costruzione di macchinari utensili poco dopo. Con i proventi venne finanziata la 815 realizzata in due esemplari, dei quali uno venduto ad Alberto Ascari e l'altro al nobile Lotario Rangoni Macchiavelli. Entrambi corsero la Mille Miglia "in scala ridotta" del 1940.



**30** Il primo "circuitino" dove vennero celebrate le Ferrari, subito dopo la guerra, fu la strada dell'Abetone che da Maranello porta in collina sino a San Venanzio, con relativo ritorno. La gente ai lati dell'asfalto restava impaurita dal rumore di quelle auto tanto veloci che quasi non si vedevano.

**31** La Ferrari nel 1948 ha 170 dipendenti ma non ha ancora una fonderia e questo crea dei problemi. Finalmente si decide di realizzarla all'interno, con opportuni prestiti da parte delle banche, per accelerare i processi produttivi. Prima le fusioni si facevano alla Cempa e alla Flastam.

**32** Giuseppe Santi fu il primo a vendere le Ferrari a Roma, all'inizio degli anni 50, con il finanziamento occulto del produttore Carlo Ponti e dell'amico Mambretti. Il primo concessionario in Italia fu invece Gastone Crepaldi, a Milano.

**33** Vip, politici, giornalisti, attori, star della finanza: da Maranello è passato di tutto ed Enzo Ferrari è stato un grande venditore, oltre che un grande costruttore. Il primo cliente di fama? Il principe Bernardo d'Olanda, seguito da Leopoldo del Belgio.

**34** Si sono molto mitizzati i viaggi giornalistici di Enzo Ferrari fra la sua abitazione di Modena e la fabbrica di Maranello.

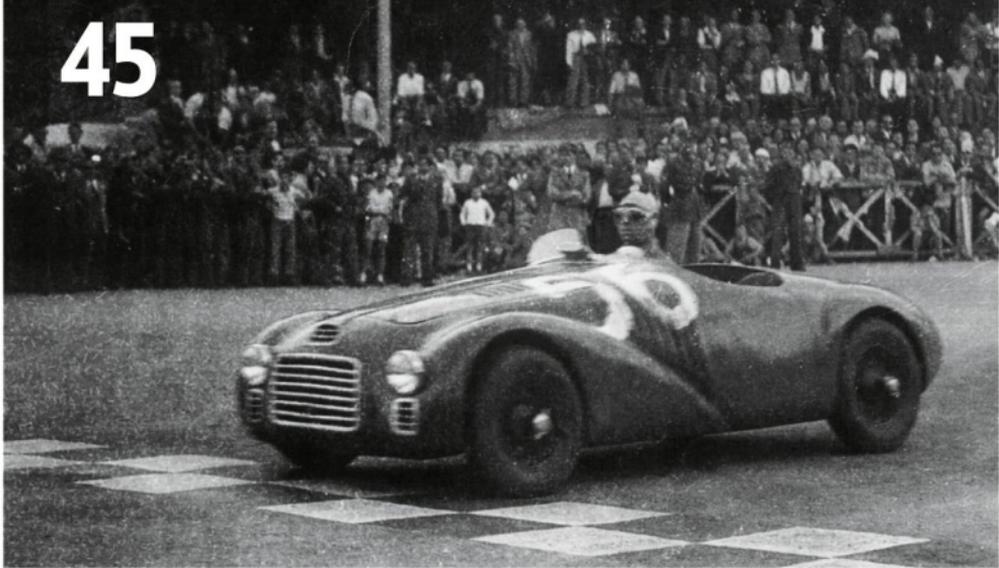
lo. Sempre rigorosamente in auto. Ma sin dal 1937 - dieci anni prima della fondazione della Ferrari - il "Grande Vecchio" possedeva una villetta a due passi da Fiorano, in mezzo ai terreni che acquistò e sui quali oggi c'è la pista. Pochissime tuttavia le volte che vi si è fermato a dormire.

**35** Vacanze? Parola tabù sin quando c'è stato Enzo Ferrari. Il quale, come

amava dire, faceva le ferie in fabbrica, salvo concedersi qualche pomeriggio di sole nella villetta che possedeva a Viserba e che era intestata alla moglie Laura Garelo.

**36** Abbiamo visto spesso dei motociclisti equipaggiati da motori Ferrari. Tuttavia pochi sanno che tra i mille progetti che vennero realizzati durante la guerra dalla Auto Avio Costruzioni ci fu anche un





motore diesel marino. Forse (ma non si sa mai!) l'unico diesel della storia Ferrari.

**37** Ferrari non aveva alcuna intenzione di vendere alla Ford, ma nel 1958 accettò di buon grado che venisse fatto un inventario della sua azienda, col risultato che la valutazione della fabbrica (la cosa che più lo interessava) venne stimata in 5 miliardi di lire. Poi sappiamo come è finita...

**38** Enzo Ferrari non ha mai voluto parlare troppo di sé in relazione alla storia. Per lui l'automobilismo ha avuto tre grandi e inarrivabili punti di riferimento: Vincenzo Lancia, Ettore Bugatti e Amedeo Gordini.



**39** Ricordate la storia dei buoi che trainano il carro e non viceversa, raccontata quando dei monoposto inglesi a motore posteriore cominciarono a imporsi? Bene, la marcia indietro porta la data del 22 maggio 1960, quando una monoposto 246 col motore dietro

debuttò sul circuito di Modena per un test. Andò così bene che il 29 maggio esordì nel G.P. di Monaco.



**40** Ferrari comunque non si è mai tirato indietro di fronte alle innovazioni. E quando a metà degli anni 70 si diffuse la moda delle sei ruote, trainata dalla Tyrrell, la Ferrari cominciò seriamente a pensare a una soluzione del genere. Ma diversa. E nacque una 312 T2 con sei ruote, delle quali quattro posteriori, che girò con Lauda a Fiorano nel 1977. Poi non se ne fece nulla.

**41** La Formula 1 ancora oggi è retta dal Concord Agreement, scadenza 2020, un patto segreto tra i costruttori che regola tutte le questioni commerciali con sconfinamenti nella tecnica. Il primo Concord Agreement venne firmato a Maranello, con Ferrari a dirigere i lavori accompagnato da Bernie Ecclestone, il 19 gennaio 1981.

**42** Ferrari sono bellissime così come sono. Ma a qualcuno non basta e le vuole personalizzate o le desidera realizzate in esemplare unico. Una mania, molto provinciale e decisamente kitsch, che parte da lontano. Difficile risalire alla primogenitura, ma molti a Maranello ancora ricordano la vettura di Omar Sharif, attore, con le sigle "O.S." in oro sulle portiere. Appunto...

**43** Non c'è mai stato un film sulla Ferrari ma ci hanno provato in molti. E tanti, ancora in questi giorni, insistono sperando di strappare un'autorizzazione o una liberatoria. Bellissime, a prescindere da questo, le scene girate all'interno di Maranello da John Frankenheimer per il suo "Grand Prix". Era il 1966.

**44** È il 16 giugno 1973 quando Luca di Montezemolo entra per la prima volta in Ferrari. Il 2 luglio venne assunto con la nomina di "assistente alla direzione per il prodotto e la squadra corse". Rientrato in Ferrari nel 1991, è stato presidente sino al 2014 ed è uscito con una liquidazione di 27 milioni di euro.

**45** Incalcolabile (ma c'è chi ci sta provando...) il numero di successi delle Ferrari nelle corse. Il primo è invece accertato e resta indelebile: 25 maggio 1947 con Franco Cortese al G.P. di Roma, su 125 S. Il debutto era avvenuto il giorno 11 dello stesso mese a Piacenza, senza fortuna.

46



**46** Sergio Marchionne è presidente della Ferrari dal 13 ottobre 2014 e possiede numerose granturismo col marchio del Cavallino. Divertente un suo racconto: "Quando conobbi Montezemolo avevo un'Audi 4x4, dopo pochi minuti mi convinse ad acquistare una Ferrari".

**47** La prima affermazione di rilievo di una Ferrari avviene alla Mille Miglia del 1948 grazie a Clemente Biondetti e Giuseppe Navone, con una 166 carrozzata da Allemano. Biondetti si era aggiudicato altre due volte la corsa bresciana, guidando delle Alfa Romeo. Nel '49 farà il bis su Ferrari, in coppia con Salani.

**48** Il G.P. d'Italia, a Torino, del 1948 segna l'esordio della Ferrari con la monoposto. "Bira", Farina e Sommer guidano delle 166 con poca fortuna nella gara vinta dall'Alfa di Wimille. Sommer giunge terzo. La prima affermazione in F. 1 porta la firma di Froilán González, con una 375, il 14 luglio 1951 a Silverstone.

**49** La prima volta della Ferrari nel continente americano risale all'anno 1948, Temporada Argentina, con Nino Farina, il quale due anni dopo conquisterà il titolo di campione del mondo di Formula 1 con l'Alfa Romeo.

**50** La Ferrari non disputò la gara che aprì il campionato del mondo di Formula 1, il 13 maggio 1950 a Silverstone, perché non ritenne adeguato l'ingaggio che le si voleva riconoscere. Peraltro lo stesso anno aveva già corso, il 16 aprile, nel Gran Premio di Sanremo (non valido per il titolo), schierando la bellezza di 7 macchine!

**51** C'è una gara che manca nel palmarès della Ferrari, ed è la 500 Miglia di Indianapolis. Un'avventura mai tentata seriamente e con impegno. Anche perché la partecipazione all'edizione del 1952 con Alberto Ascari fu voluta e organizzata dall'importatore Luigi Chinetti. Ascari, 19° in prova, si ritirò dopo 40 giri per la rottura del mozzo posteriore destro.

**52** Una delle date più tristi della storia della Ferrari è il 30 giugno del 1956 quando, per distrofia muscolare, muore Dino, figlio di Enzo Ferrari e di Laura Garelli. Dino era



nato il 19 gennaio 1932 e aveva ispirato la progettazione dei primi motori sei cilindri a V.

**53** Anno terribile il 1957, quando nasce la 250 GT Spider California, una delle Ferrari più belle di sempre. Eugenio Castellotti perde la vita il 14 marzo in prova a Modena, il 12 maggio c'è la tragedia di De Portogallo alla Mille Miglia, il 30 maggio muore Carini alla 6 Ore di Forze mentre il 29 agosto il direttore tecnico Andrea Frascchetti perisce in un incidente stradale. Anche il 1958, con le tragedie di Musso e Collins, non è da meno.

**54** Mike Hawthorn è stato il primo campione del mondo britannico, grazie alla Ferrari, nel 1958. È ricordato come il pilota che correvva col farfallino. Amicissimo del compagno di squadra (e connazionale) Peter Collins, si diceva che i due si spartissero tutti i premi guadagnati, considerando gli altri uomini del team come rivali.



**55** Mauro Forghieri è stato il più giovane direttore tecnico della Ferrari, dove entrò fresco di laurea il 2 dicembre del 1959. Il papà, Reclus, era stato uno dei più fidati collaboratori di Enzo Ferrari ai tempi della "Scuderia". Via Chitti, Bizzarri e altri, Forghieri si ritrovò a dirigere il settore competizioni alla fine del 1961, quando aveva 26 anni.



52

**56** Due e quattro ruote, ma sempre campione del mondo. John Surtees, iridato con la Ferrari nel 1964, è riuscito a realizzare questo storico primato facendo felice il costruttore di Maranello, che ha sempre avuto un debole per gli ex motociclisti.

**57** Licenziato dall'Alfa Romeo nel 1939. E poi ospite graditissimo dell'Alfa Romeo al Portello nell'estate del 1964, grazie al presidente Giuseppe Luraghi. Si chiuse così il lungo silenzio tra le parti e riprese persino una parvenza di collaborazione, quando Enzo Ferrari poté, poco dopo, far girare le sue vetture Sport sul circuito di Balocco.

**58** Quando Ferrari manifestò la volontà di vendere la sua azienda, la prima a contattarlo fu la Ford. "No" la risposta del costruttore. Poi Agnelli tentò la scalata cercando di coinvolgere l'Alfa Romeo, ma il presidente Luraghi non si dimostrò particolarmente interessato. L'accordo Fiat-Ferrari si concretizzò il 18 giugno 1969 a Torino.

**59** C'è stato anche un tentativo di rapimento, nella storia di Enzo Ferrari. Tentativo sventato, ovviamente. Con relativo arresto di una banda di francesi che studiava il piano da parte della polizia di Modena. Era il 1977. L'anno dopo venne rapito a Villasiemus, in Sardegna, il motorista Giancarlo Busi e non se ne seppe più niente.

**60** Uno dei momenti di maggior fulgore della storia motoristica della Ferrari ha come teatro il G.P. del Sudafrica 1979, quando debuttò la T4 di Forghieri e vinse subito, con Villeneuve che precedette Schekter. A fine stagione, Schekter fu campione del mondo.



53



**61** Mai desiderata una Ferrari a quattro porte, semmai una 2+2 molto comoda, ma le Ferrari vere di portiere ne hanno solamente due. Celebri questi discorsi che faceva Enzo Ferrari. Il quale non si convertì neppure quando Pininfarina, al Salone di Torino del 1980, presentò la bellissima Pinin che di porte, appunto, ne aveva quattro.

**62** Nove miliardi di lire: era questa la spesa della Ferrari per mantenere il reparto corse nel 1982. Lo rivelò Enzo Ferrari in una intervista rilasciata all'attrice Catherine Spaak. Che non fu mai smentita.

**63** Due le volte che Enzo Ferrari è stato visto piangere pubblicamente. Per la morte di Alberto Ascari e per quella di Gilles Villeneuve. Ma ci sono foto che lo ritraggono in lacrime, in un angolo imprecisato, anche per la scomparsa di Castellotti.

**64** Incredibili le origini di coloro che hanno avuto incarichi più o meno importanti in Ferrari. Prendiamo un esempio su tutti, quello di Nello Ugolini da Vignola, classe 1905, diplomato maestro, che Enzo Ferrari assunse nel 1932 come direttore sportivo della "Scuderia". L'inizio di una carriera che lo porterà a essere DS anche della Fiorentina Calcio! Altra assunzione casuale e fuori dagli schemi quella di Franco Gozzi, che è rimasto in Ferrari una vita, come assistente, direttore sportivo e poi responsabile della comunicazione. Venne raccomandato dal signor Antonio, il barbiere presso il quale sostava ogni mattina Ferrari. "C'è un ragazzo fresco di laurea che andrebbe



bene per lei...". Non disse, il buon Antonio, che Franco Gozzi era fidanzato con sua figlia.

**65** Il 1951 non è importante solo per la vittoria di González a Silverstone ma perché, finalmente, Enzo Ferrari e Pinin Farina s'incontrano, si studiano e si piacciono, siglando un accordo che renderà le vetture del Cavallino ancora più belle. Il meeting avviene a metà strada fra Maranello e Torino, ovvero a Tortona. Storico.

**66** Oggi è Iran, ieri era Persia, con tanto di scià che si chiamava Reza Palhavi. Il quale, appassionato di auto, era arrivato a collezionare ben otto Ferrari, per la cui assistenza arrivava un tecnico appositamente da Maranello. Altri tempi...

**67** Lina Lardi degli Aleardi, la mamma di Piero, era una donna colta, di classe, che diede a Ferrari la consapevolezza della sua statura di industriale, spingendolo alla lettura molto più di quanto lui già non facesse. Ferrari è stato con Lina dal 1929 sino alla fine dei suoi giorni.

**68** Paul Newman ha disputato parecchie gare con le Ferrari granturismo,

ottenendo ottimi risultati, visto che oltre a essere uno strepitoso attore era anche un buon pilota. Il 9 novembre del 1976 fu ospite di Enzo Ferrari a Maranello e ovviamente seguì l'invito a pranzo. Ferrari voleva sapere delle dive di Hollywood, Newman voleva sapere solo di motori e macchine...

**69** La Ferrari è fatta di storie, leggende e numeri legati ai motori. Alcuni progettati, alcuni andati al banco e poi subito nascosti, alcuni mai nati. Come il 2 cilindri che Aurelio Lampredi realizzò nei primi anni 50 e che gli costò il posto a Maranello perché esplose durante i test. O come il 18 cilindri (su 3 file) progettato da Franco Rocchi e annunciato da Ferrari nel 1968, però mai costruito per intero.

**70** Oggi quasi tutte le auto, che siano granturismo da 300 all'ora o semplici sportive, hanno il cambio con le leve dietro al volante, come le F. 1. La Ferrari fu la prima a imporsi con questo cambio elettroidraulico nel G.P. del Brasile 1989 vinto da Nigel Mansell. Ma il debutto risale al 1979, quando Villeneuve provò a Fiorano un cambio elettroidraulico che si azionava con due pulsanti sul volante. Lo bocciò perché non c'era ancora l'elettronica a velocizzarlo... R



# CORAGGIO... FATTI TAGLIARE

Clint Eastwood, il secondo intestatario di questa Ferrari, le fece "segare" il tetto da uno specialista per meglio godersi la guida sotto il sole della California. Primo Cavallino di serie a motore centrale, oltre che con il "boxer" a 12 cilindri, la 365 GT4 in configurazione "Targa" è una one-off. Oggi appartiene a un collezionista thailandese che l'ha comprata negli Usa e l'ha portata a Villa d'Este lo scorso anno

Testo di **Marco Visani** - foto di **Dirk De Jager**





H

ai voglia, a dire che i buoi devono stare davanti al carro invece che dietro, come sosteneva Enzo Ferrari in una delle sue più celebri espressioni: l'evoluzi-

zione delle tecnica nel corso degli anni Sessanta ha spinto vivacemente nella direzione esattamente opposta.

Il motore, per "lavorare" in maniera più efficace sul telaio, deve stare dietro. Più esattamente, in posizione centrale-posteriore. Lo stesso "Drake", che gioca (come sempre) a fare il bastian contrario, lo sa benissimo visto che questa architettura le sue macchine - quelle da corsa, però

- la usano dal 1961, ispirandosi a quanto espresso dalla scuola inglese e reinterpretato, a Maranello, da Carlo Chiti. Per sdoganare i buoi "invertiti" anche tra le gran turismo di produzione arriva, nel 1967, la Dino, marchio satellite che sta alle Ferrari a motore centrale come l'Autobianchi Prisma alle Fiat a trazione anteriore. Ma c'è un altro fatto, appena precedente il lancio della Dino 206 GT, che dà una scossa al passaggio delle Ferrari al "tutto dietro": il varo, nel 1966, della Lamborghini Miura.

Ora: va bene che l'ex costruttore di trattori conterraneo di Ferrari si sia intestardito a fargli concorrenza. Va bene che le sue prime auto (la 350 GT e la 400 GT) promettano molto bene, ma addirittura che 🍷

Ferruccio gli passi davanti con un modello concettualmente molto più avanzato dei suoi, a Enzo proprio non va giù. Ecco perché al Salone di Torino del novembre 1971 viene presentato il prototipo della BB, Berlinetta Boxer. Non solo ha il motore alle spalle di pilota e passeggero: monta anche un 12 cilindri sino allora mai visto sulle Ferrari di produzione (ma, nuovamente, sulle Sport e le F. 1 sì): anziché a 60°, i suoi cilindri sono aperti a 180°, da cui la denominazione "boxer", in realtà impropria perché su un boxer c'è una manovella di albero motore per ogni biella, mentre nel V di 180° (caso che ricorre in questo motore Ferrari) ogni manovella di bielle ne sostiene due.

### RIVOLUZIONE MODENESE

Al di là dei tecnicismi, la BB segna un punto di rottura stilistico rispetto alle Ferrari classiche. La sua linea, ovviamente firmata Pininfarina, riprende le proporzioni della Dino con un supplemento di audacia: fari a scomparsa, paraurti integrati e opachi collegati visivamente tra loro dalle fasce in tinta nella parte bassa dei fianchi, enormi convogliatori d'aria sul cofano motore che portano aria ai carburatori.

La versione di produzione che ne deriva nell'estate 1973, la 365 GT4 BB, cambia molto poco rispetto alla concept car: ha giusto sei fanalini posteriori e sei terminali di scarico invece che quattro. Bassissima (1,12 metri) e leggera grazie alla costruzione in alluminio, la BB (forte di 380 CV) viaggia a 300 km/h, facendo sembrare improvvisamente obsoleta la Daytona, classe 1968, di cui raccoglie il testimone. A proposito di Daytona, sia lei sia la



Il divo americano acquistò quest'auto usata nel 1977: aveva due anni. La fece quasi subito trasformare in "targa" e poi la rivendette nel 1985





#### Le miglia e il tetto

Fa strano vedere una Ferrari a 12 cilindri con fondo scala ad appena 200. Sono però miglia, equivalenti a 360 km/h! La percorrenza indicata dallo strumento equivale a poco più di 46 mila km. Dietro ai sedili posteriori è stato ricavato lo spazio per il tettuccio rigido (trattenuto da cinghie di cuoio) che, nella stagione fredda, riconverte in coupé la "targa" voluta da Eastwood. L'eliminazione del padiglione ha aggiunto fascino all'originale disegno di Pininfarina. Qui a sinistra la BB e Eastwood prima della conversione in "targa".





BB si chiamano ufficialmente 365, dalla cilindrata unitaria del motore (365,8 cm<sup>3</sup>). Anche alesaggio e corsa (81x71 mm) sono perfettamente coincidenti, ma in realtà l'architettura è completamente diversa.

Dopo 387 esemplari costruiti, nel 1976 la 365 GT4 si evolve nella 512 BB (quattro fanalini in coda e prese d'aria Naca davanti ai passaruota posteriori) che, come indica la cifra, è una 5 litri a 12 cilindri, tuttavia meno potente della precedente (360 CV) dovendosi confrontare con le severe norme antinquinamento americane. Nel 1981 la sostituzione dei carburatori con l'iniezione dà origine alla ancor meno prestante BBi da 340 CV, che resiste sino all'arrivo, nel 1984, della Testarossa.

#### Cerchioni da corsa

I cerchi a stella con il gallettone centrale, un'idea che Leonardo Fioravanti riprese dalle Ferrari da corsa, erano stati introdotti già con la Daytona del 1968. Il cofano posteriore integrale incernierato posteriormente permette un'eccellente accessibilità meccanica. La targhetta in alto a destra riporta i dati dell'azienda, la Amerispec Corporation, che effettuò le modifiche di carrozzeria.



#### NON SOLO STAR

La BB "prima serie" grigio ferro con interno cognac che ha posato per l'obiettivo





del nostro fotografo, uscita dalla linea di produzione di Maranello il 28 maggio 1975, ha un pedigree di tutto rispetto, come spesso accade per le Ferrari.

Consegnata inizialmente alla Campagnano Automobili Srl e venduta a un cliente italiano, viene in seguito esportata negli Stati Uniti e qui dotata di paraurti maggiorati. Nel dicembre 1977 arriva nel garage dell'attore Clint Eastwood, che fa quasi subito tagliare il padiglione da un artigiano del Connecticut trasformandola in "targa", per poi separarsene nel 1985.

Passata in seguito nelle mani di una serie di collezionisti della West Coast, viene infine spedita a Nagoya, Giappone, dove il proprietario "normalizza" i paraurti riportandoli alle specifiche originarie. Come sovente accade per i pezzi da novanta, la BB viene successivamente rimbalzata ancora

dall'altra parte del Pacifico e torna negli Usa, dove l'attuale proprietario William E. Heinecke se l'aggiudica all'asta di Pebble Beach del 2011. L'esemplare partecipa poi al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del 2016.

Guidare questa insolita BB "targa" è una sensazione molto particolare, visto che permette di godersi en plein air la musica del V12 alle spalle dei sedili.

Più elastico di quanto ci si aspetterebbe e decisamente esuberante, il motore mette facilmente in crisi il telaio con sovrasterzi di potenza che non è da tutti saper gestire, anche per via di uno sterzo piuttosto leggero, pensato più per le manovre che per i recuperi improvvisi. Ma siccome in fondo su strada è più importante parcheggiare che scodare, non è il caso di sottigliare. Specie se hai per le mani una Ferrari due volte unica come questa. **R**

## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Centrale post. long. - 12 cilindri a V di 180°  
 Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm  
 Cilindrata 4390 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 8,8:1  
 Potenza 380 CV DIN a 7200 giri/min  
 Distribuzione a doppio albero a camme in testa per bancata, catena  
 Alimentazione con 4 carburatori triplo corpo Weber 40 IFC 3.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio manuale a 5 marce  
 Leva di comando centrale  
 Frizione monodisco a secco  
 Pneumatici 215/70 VR15.

**Corpo vettura** Coupé 2 porte, 2 posti  
 Telaio a traliccio in acciaio  
 Carrozzeria in alluminio  
 Sosp. ant. a ruote indipendenti con bracci trasversali, molle elicoidali  
 Sosp. post. a ruote indipendenti con bracci trasversali, molle elicoidali  
 Barra antirullo ant. e post.  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni a disco auto-ventilanti  
 Sterzo a cremagliera  
 Capacità serbatoio carburante 120 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2500 mm  
 Carreggiata ant. 1500 mm - post. 1500 mm  
 Lunghezza 4360 mm - Larghezza 1800 mm  
 Altezza 1120 mm  
 Peso a vuoto 1160 kg.

**Prestazioni** Velocità 300 km/h  
 Consumo medio 4,5 km/litro.



La BB non è facile da guidare: tanti cavalli, volante sin troppo leggero, sovrasterzi a gogo. Come si dice: bisogna avere il manico



### La prima volta

Sino ad allora impiegato sulle Sport e le F.1, il cosiddetto boxer Ferrari approda per la prima volta nella produzione corrente sulla 365 GT4 BB. La prima release ha 380 CV, che calano a 360 sulla successiva 512 BB del 1976. In alto, la stampigliatura del numero di telaio (il 18553) sulla scocca e sulla targhetta del costruttore





# LE CORSE NEL PEDIGREE

Non chiamatele berline da famiglia, per carità: queste Fiat 1400 elaborata Abarth e Alfa Romeo 1900 TI Super sono due "belve" che hanno partecipato a diverse gare, inclusa la Mille Miglia negli anni Cinquanta. Ancora oggi mordono l'asfalto e vantano una corsia preferenziale per accedere alla rievocazione della "classica" bresciana

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



T

ranquille berline da famiglia? Neanche per sogno. La Fiat 1400 elaborata Abarth e l'Alfa Romeo 1900 TI Super protagoniste di questo confronto han-

no solo una minima parte del look che richiama gli austeri stili originari. Per il resto, trasudano grinta da tutti i pori della carrozzeria e, soprattutto, del motore. Due storie intense, fatte di corse all'ultimo respiro, ma entrambe sono ancora qui a raccontarla, come si dice tra sopravvissute. Fronte, anzi prontissime a darsi aspra battaglia anche sui rettilinei e sui tornanti ripidi e impegnativi della Castell'Arquato-Vernasca, dove sono state provate. Vale la pena, per inquadrare meglio questa sfida, ripercorrere la genesi di entrambi i modelli, che hanno scritto una pagina importante nella storia produttiva e sportiva delle due Case automobilistiche italiane.

#### GIACOSA FA "L'AMERICANO"

Nei tumultuosi anni del dopoguerra, gli Stati Uniti si affrettarono a rassicurare gli industriali italiani con un piano di prestiti agevolati, sia per accelerare la ripresa sia per legare il nostro Paese al modello americano. In casa Fiat, per la vettura che avrebbe rimpiazzato le oramai datate 1100 E e 1500 E, Dante Giacosa poté trarre spunto dai progetti più evoluti d'Oltreoceano, come per esempio quello della Kaiser Franz Special con carrozzeria di tipo "ponton" lanciata nel 1947. In questo modo la Casa torinese si ingraziò i favori dei finanziatori americani e sviluppò una vettura che, all'occorrenza, avrebbe potuto essere prodotta e venduta anche negli Stati Uniti. La 1400 lanciò così in Italia la linea americana coi parafranghi integrati nella fiancata, senza soluzione di continuità. Presentata al Salone di Ginevra nel 1950, la 1400 venne accolta con favore



#### Accessori meravigliosi

Fanno parte della dotazione di questa splendida 1400 elaborata Abarth l'autoradio Condor 55 (in alto a sinistra), la targa metallica della Mille Miglia 1951 (appena sopra la radio, avvitata alla plancia), la doppia ruota di scorta fissata nel baule con perni e cinghie di cuoio. Qui sopra, sul piantone dello sterzo si intravede il piombino della punzonatura del Giro di Sicilia 1953.

non solo per la sua linea, ma pure per le sue innovazioni. È stata la prima Fiat con carrozzeria portante e parabrezza curvo, oltre a essere dotata di un potente riscaldamento di serie. Inedito anche il motore superquadro (quindi con corsa minore rispetto all'alesaggio). Omologata per ospitare a bordo 4-5 persone, aveva un peso a secco di 1130 kg e toccava i 120 km/h.

#### LO ZAMPINO DELLO SCORPIONE

Nella nostra sfida, la prima contendente è proprio una Fiat 1400 prima serie (telaio 015781), consegnata dal Lingotto alla Concessionaria SVA (Società Vendita Automobili) di Roma il 13 dicembre del 1950 e venduta il 5 gennaio 1951 a Ottorino Monaco (dietro pagamento di ben 1.275.000 lire), immatricolata con targa Roma 143245. Nato a Montazzoli (Chieti) nel 1901, Monaco era il primogenito dei tre figli di Gaetano, agiato proprietario terriero; laureatosi in Medicina e Chirurgia, esercitò la professione di dentista nella propria rinomata clinica odontoiatrica ai Parioli, con una vasta clientela di attori e personaggi dello spettacolo, grazie anche al fatto che il fratello Eitel, avvocato e produttore cinematografico, fu per circa 40 anni presidente dell'Anica, (Associazione nazionale industrie del cinema). Appassionato di automobilismo sportivo, nel 1950 Monaco disputò la sua prima

corsa, la Mille Miglia, con una Fiat 1100, classificandosi 148° assoluto; giunse nello stesso anno 49° alla Coppa della Toscana.

L'esperienza lo entusiasma e lo spinge a continuare la carriera di gentleman driver con un'auto più competitiva. La scelta cade sulla Fiat 1400. Berlina tranquilla, forse un po' troppo. E quindi Monaco decise di rivolgersi all'amico e compagno di scuderia (nonché già affermato preparatore) Gino De Sanctis, abruzzese come lui, con il quale corse anche alcune gare come il Rally del Sestriere del 1956 con una Fiat 600 (12° assoluto e 2° di classe). De Sanctis, presso la propria officina romana in via Arno, elaborò il 4 cilindri Fiat con lo specifico kit messo a punto da Carlo Abarth (collettore speciale per due carburatori Weber 32, marmitta e coperchio punterie), aggiungendo inoltre una pompa dell'acqua rinforzata, una coppa dell'olio maggiorata e un albero a camme di diverso disegno.

Monaco corse con la sua Fiat 1400 per tre stagioni di gare, dal 1951 al 1953, anno in cui una modifica del regolamento Csaì inserì la berlina Fiat nella categoria delle più potenti Lancia Aurelia e Alfa Romeo 1900, rendendola di fatto non più competitiva. Monaco iniziò a correre col suo nuovo acquisto già nel febbraio 1951 e disputò nel corso dell'anno dieci gare, inclusa la Mille Miglia nella quale la sua fu la prima 1400



#### Porta documenti

L'originale borsa porta documenti, appoggiata con un telaio metallico alla spalliera dei sedili anteriori, col nome del primo proprietario, Ottorino Monaco, e che contiene il libretto di uso e manutenzione e il manuale dei ricambi.



Dopo tre intensi anni di competizioni, la 1400 venne venduta a Eraldo Sculati, giornalista, che di lì a breve sarebbe diventato direttore sportivo della Scuderia Ferrari nel 1956-57

Si tratta di uno dei pochissimi esemplari di TI Super a montare dall'origine il 4 cilindri tipo 1308 della SS, oggi un'assoluta rarità



in assoluto a tagliare il traguardo, vincendo per questo una coppa d'argento. Tra l'altro, il coéquipier di Monaco per il 1951 fu prevalentemente Saverio Fortuna, nativo di Fermo, apprezzato pilota prima di moto e poi di auto, che disputò cinque Mille Miglia e vinse numerosi premi in molte gare italiane ed estere.

L'annata agonistica 1952 fu particolarmente ricca di soddisfazioni sportive per Monaco e la sua 1400. Partecipò a undici gare, vinse la categoria alla Mille Miglia, mantenendo il comando dall'inizio alla fine della corsa, e conquistò a fine anno il titolo di campione italiano della propria classe. Una curiosità: nel 1952 il suo copilota abituale, con il quale talvolta si alternava alla guida della Fiat 1400, fu Sergio Ferraguti, figlio di Mario, l'inventore del gassogeno, sistema per l'alimentazione delle au-

to con gas derivati dalla combustione di carbone di legna. Nel corso del 1953, la nostra Fiat 1400 gareggiò ancora con ottimi risultati in otto competizioni, tra cui nuovamente la Mille Miglia nella quale terminò la sua gara anzitempo per la rottura del differenziale a un passaggio a livello nel tratto tra Chieti e Sulmona.

Nel 1955 la vettura fu venduta a Eraldo Sculati, Giornalista, responsabile della rubrica Motori di "Paese Sera", gentleman driver (corse tra l'altro la Mille Miglia nel 1951 con una Lancia Aprilia nella stessa categoria della Fiat 1400), viene soprattutto ricordato per essere stato il direttore sportivo della Scuderia Ferrari negli anni 1956 e 1957.

Il 21 gennaio 1957 l'auto fu ceduta a Francesco Aldini di Modena, titolare della compagnia di noleggio con autista utilizzata dalla Scuderia Ferrari per far accompa-



#### La grinta proverbiale

Già dalla targhetta riassuntiva, si intuisce che questa 1900 TI Super non è normale, bensì appartiene a un lotto ristretto (si pensa siano in tutto 50 esemplari) che adotta il 4 cilindri tipo 1308 della Super Sprint, oggi veramente introvabile.



#### Gloriosi punzoni

In alto a sinistra, il piantone dello sterzo con numerosi piombini di punzonature di svariate gare, come la Mille Miglia del 1956 e 1957. La strumentazione comprende il contagiri (assente sulla 1400) ma non ha l'ampmetro (presente invece sulla 1400). Caratteristiche le due cinghiette in pelle con funzione di fermacofano motore.

gnare i piloti all'aeroporto di Malpensa e al circuito di Monza, e reimmatricolata MO 41946, targa che possiede tuttora. Nel dicembre 1960, la Fiat 1400 fu ritirata dal servizio attivo e ricoverata nel deposito della ditta. Dopo la scomparsa di Aldini, nel 1982 la 1400 insieme ad altre auto fu venduta a Foggia, dove nel 2013 è stata ritrovata: ora appartiene a Daniele Cerrato, che ne ha curato lo splendido restauro conservativo.

#### NATA PER CORRERE

L'altra sfidante è l'Alfa Romeo 1900 TI Super, estrema evoluzione sportiva della "vetture di famiglia che vince le corse" (come recitava il famoso slogan pubblicitario negli anni Cinquanta) presentata ufficialmente il 3 ottobre 1950 al presidente della Repubblica Luigi Einaudi, che nell'occasione ne apprezzò moltissimo le doti sportive,

grazie soprattutto al lungo giro di prova che fece con Consalvo Sanesi al volante. Nata di sana e robusta costituzione, con scocca portante ed equipaggiata coll'esuberante 4 cilindri da 80 CV a 4800 giri/min (tipo 1306) caratterizzato dal monoblocco in ghisa (retaggio della produzione prebellica), dalla testa in alluminio con doppio albero a camme e dalle camere di scoppio emisferiche, la 1900 ebbe due padri: Orazio Satta Puliga, responsabile dei servizi di progettazione e sperimentazione della Casa milanese dal 1946 fino al 1974, e Giuseppe Busso, convinto da Satta a rientrare in Alfa nel 1948 come capo dell'ufficio progettazione. A partire dal 1952, anno in cui vennero rese totalmente operative le catene di montaggio al Portello, alla versione normale fu affiancata la TI (Turismo Internazionale) per soddisfare le esigenze dei clienti sportivi che partici-

vano alle competizioni di questa categoria. Il motore (ereditato dalla coupé Sprint) erogava 100 CV a 5500 giri/min grazie alla fastatura più spinta e al carburatore doppio corpo. Per ottenere ancora più potenza, nel 1954 il reparto tecnico Alfa decise di aumentare l'alesaggio di 2 mm (84,5 al posto di 82,5 mm) lasciando invariata la corsa. La cilindrata passò così da 1884 a 1975 cm<sup>3</sup>: per l'occasione tutte le versioni adottarono la definizione di Super (la berlina normale con 90 CV a 5200 giri/min, la TI Super come versione potenziata, la Super Sprint con carrozzeria coupé, queste ultime in grado di erogare 115 CV a 5500 giri/min).

#### PICCOLO LOTTO CORSAIOLO

Il motore della Super Sprint si distingue dalla sigla (tipo 1308). Non è un particolare di secondaria importanza, perché un pic-

colore lotto (si presume siano meno di 50 esemplari) delle 483 TI Super allestite fino al 1957 vennero equipaggiate, appunto, col 4 cilindri tipo 1308 accoppiato al cambio a cloche a 5 marce della Super Sprint. E a questa piccola serie fa capo la TI Super di queste pagine (telaio 15547), costruita al Portello nel 1955, inizialmente di color Grigio Alba con interno rosso e moquette grigia. Venne allestita per essere venduta allo svizzero Jean Charles Bertiez, residente al "Grand Hotel Duca D'Aosta" a Milano. Il gentleman driver, di origine belga, cercava una vettura per tutti i giorni che però, all'occasione, fosse ben figurare nelle corse.

La TI Super non viene subito immatricolata, perché la prima registrazione al Pra risulta essere stata fatta alla fine del 1956 (con targa MI 312553). Bertiez decise di

prendere parte alla Mille Miglia nel biennio 1956 e 1957, ma in entrambe le occasioni fu costretto al ritiro. Successivamente la vettura venne incidentata e, in fase di riparazione, Bertiez ordinò al carrozziere di ridipingerla di nero, il suo colore attuale. Vendita a Gherardo Gherardi di Bergamo nel 1967 (con cambio di targa in BG 156716), subì l'onta della trasformazione a metano, una prassi molto comune per le Alfa negli anni Sessanta. Nel 2000, una segnalazione fatta a Emanuele Morteo, che col papà Francesco e il fratello Alessandro colleziona Alfa da sempre, lo fa volare a Bergamo per una trattativa veloce e positiva: "Soltanto dopo averla portata a casa - spiega Morteo - mi sono reso conto che questa TI Super non era come le altre, ma montava un motore rarissimo. Un colpo di fortuna..."



#### Quattro cilindri belli pompati

Sopra, da sinistra in senso orario: il collettore marchiato Abarth e i 4 cilindri della 1400 alimentato da due carburatori Weber; il motore tipo 1308 della 1900 TI Super e il collettore marchiato Alfa Romeo che sormonta i due Solex.





## ↓ CARATTERISTICHE

### FIAT 1400 ELABORAZIONE ABARTH

**Motore** Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea  
 Alésaggio 82 mm - Corsa 66 mm  
 Cilindrata 1395 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 6,7:1  
 Potenza 55 CV a 5000 giri/minuto  
 Distribuzione a valvole in testa  
 Un albero a camme in testa  
 Due carburatori Weber 32BI  
 Lubrificazione forzata, 7 litri  
 Raffreddamento ad acqua, 93 litri  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore ad albero spedito  
 Cambio a 4 marce + RM  
 Leva di comando al volante  
 Frizione monodisco a secco  
 Pneumatici 5,90-14 o 175/80R14

**Corpo vettura** Berlina 4 porte, 5 posti  
 Scocca portante  
 Carrozzeria in acciaio  
 Sospensioni ant. ruote indipendenti, bracci trasversali triangolari, mollioli elicoidali, barra stabilizzatrice trasversale  
 Sospensioni post. a ponte rigido, mollioli, balestre, barra di ancoraggio tra-verticale  
 Ammortizzatori telescopici  
 Freni idraulici a tamburo  
 Sterzo a vite e nullo  
 Diametro di sterzata 10,7 m  
 Capacità serbatoio carburante 48 litri.

**Dimensioni e Peso** Passo 2650 mm  
 Carreggiate ant. 1326 mm - post. 1320 mm  
 Lungh. 4305 mm - Largh. 1655 mm  
 Peso a vuoto 1130 kg.

**Prestazioni** Velocità oltre 135 km/h  
 Consumo medio 11,5 litri/100 km.

## ↓ CARATTERISTICHE

### ALFA ROMEO 1900 TI SUPER

**Motore** Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea  
 Alésaggio 84,5 mm - Corsa 88 mm  
 Cilindrata 1975 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 8:1  
 Potenza 115 CV a 5500 giri/minuto  
 Distribuzione a valvole in testa a V  
 Due alberi a camme in testa  
 Due carburatori doppio corpo Solex 40 P11  
 Lubrificazione forzata, 6,75 litri  
 Raffreddamento ad acqua, 11 litri  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio a 5 marce  
 Leva di comando a cloche  
 Frizione monodisco a secco  
 Pneumatici 165 x 400.

**Corpo vettura** Berlina 4 porte, 5 posti  
 Scocca portante  
 Carrozzeria in acciaio  
 Sospensioni ant. ruote indipendenti, bracci trasversali triangolari, mollioli elicoidali, barra stabilizzatrice  
 Sospensioni post. a ponte rigido, biella longitudinale e bocco centrale triangolare, molla elicoidale  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni idraulici a tamburo  
 Sterzo a vite e nullo  
 Diametro di sterzata 11,5 m  
 Capacità serbatoio carburante 53 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2630 mm  
 Carreggiate ant. 1320 mm - post. 1325 mm  
 Lungh. 4440 mm - Largh. 1600 mm  
 Peso 1140 kg.

**Prestazioni** Velocità oltre 180 km/h  
 Consumo medio 13 litri/100 km.



# UNA CARRIERA A TUTTA BIRRA

Comprata e preparata espressamente per le competizioni, la Fiat 1400 elaborata Abarth di Ottorino Monaco ha gareggiato per un triennio con buoni risultati. Oggi, grazie a una minuziosa ricerca iconografica condotta dall'attuale proprietario, è possibile documentare alcuni momenti salienti

Testo di **Gaetano Derosa**



**Mille Miglia 1951**

Ottorino Monaco  
e Saverio Fortuna in azione con  
la 1400 alla 18ª edizione  
della Freccia Rossa: partono  
col numero 100 e concludono  
al 56º posto assoluto  
col tempo di 16 h 00' 51".



#### Rally del Sestriere 1951

Si tratta della prima gara cui prende parte la 1400, qui ripresa in sottosterzo sulla neve. Alla fine l'equipaggio Monaco-Fortuna si classificò 26° assoluto.



#### Coppa della Toscana 1951

3 giugno: Monaco e Fortuna scattano al via alle 10.19 e concludono secondi di categoria Turismo di serie, gruppo Fiat 1400, col tempo di 7 h 10' 40", media 94,736 km/h.



#### Mille Miglia 1952

3-4 maggio, al controllo di Firenze con Monaco-Ferraguti. Alla fine 76° posto assoluto e 1° nella cat. Turismo Nazionale classe 1500 col tempo di 15 h 49' 06", media 98,872 km/h.



#### Coppa della Toscana 1952

1° giugno, Monaco-Ferraguti alle verifiche: partono col numero 930. Risultato: 59° assoluto e 2° di categoria Turismo Nazionale classe 1500; tempo: 7 h 28' 25".

## ALFA ROMEO 1900

# MECCANICA SOPRAFFINA PER VINCERE DAPPERTUTTO

**Sin da subito** l'Alfa 1900 dimostrò il suo grandissimo potenziale nelle corse. Già nel 1951 arrivò la prima vittoria di classe al Giro di Sicilia (1° aprile) con Felice Bonetto (solo per quell'anno pilota ufficiale del Portello) che trionfò nella classe 2000 Turismo, lasciando intravedere una netta superiorità rispetto alla Lancia Aurelia 1750. Le varie versioni in quasi dieci anni di competizioni hanno sempre dimostrato di poter primeggiare nella propria categoria, a testimonianza di un progetto molto valido. Ma la "millenove" non vantava soltanto il proverbiale, grintoso e affidabile 4 cilindri: tutta la meccanica era stata oggetto di uno sviluppo eccezionale. Una delle caratteristiche che la clientela maggiormente apprezzò fu la sicurezza nella frenata: su questo punto, infatti, si era concentrata particolarmente l'attenzione dell'ufficio di progettazione di Busso, senza lesinare sulle spese. Si adottarono tamburi in alluminio perché, a parità di peso, potevano smaltire istantaneamente una quantità di calore doppia rispetto alla ghisa o all'acciaio. Altra caratteristica dell'impostazione del progetto e della costruzione della 1900 fu quella di adoperare, per la prima volta in Alfa Romeo, elementi e gruppi realizzati in grande serie dalle aziende specializzate. A partire da questo modello, infatti, il Biscione non costruì più in casa le frizioni, gli ammortizzatori, i cuscinetti di banco e biella, le scatole dello sterzo, ecc., senza comunque rinunciare ad avere, alla fine della catena di montaggio, un prodotto di alta qualità.



#### Primi di classe

In alto: Sanesi-Cagna sulla 1900 alla Carrera Panamericana del 1954 (15esimi assoluti e primi nella classe 2 litri). Qui sopra: a sinistra Dubonnet-Dubonnet al Tour de France 1953 (terzi assoluti e primi di classe); a destra Marengchi-Concari su 1900 TI alla Mille Miglia 1954 (30° assoluti, quinti di classe) transitano sulla Futa.

# NEMMENO UNA RUGA

Oltre vent'anni di carriera e un profilo sicuro e pulito, in grado di eclissare certe elaboratissime proposte fresche di concessionaria. La due porte del Leone sa rivelarsi una gemma da riscoprire. Ed è un investimento da osare

Testo di Silvio Jr. Suppa - foto di Alessandro Barteletti



Q

uando ci si lancia nella caccia alle informazioni su una storica, specie se recente, le brochure diventano spesso una gustosa finestra sulle ambizioni che ne

hanno accompagnato il debutto: al di là delle caratteristiche tecniche, su quella carta dalla grafica ormai fuori moda si scopre il racconto dello spirito del modello e del suo tempo, si ritrovano le intenzioni più o meno dichiarate della Casa e si inciampa nelle circonvoluzioni del marketing. Talvolta con risultati tragicomici. Soprattutto quando l'oggetto delle descrizioni mirava a guadagnarsi un posto nell'Olimpo del prestigio automobilistico, fra una Citroën DS e una Mer-

cedes "Pagoda" per capirsi, e poi non è riuscito neppure a scalare la vetta delle berline più anonime di tutti i tempi.

A volte, però, quelle righe stampate per chi cercava la conferma di un fascino già intravisto dietro una vetrina si rivelano incredibilmente profetiche. In uno dei primissimi dépliant della 406 Coupé, scritto con un lirismo di cui solo certi pubblicitari francesi sono capaci, si legge: "Da sempre, il cuore dei veri conoscitori si orienta là dove nasce la bellezza e discerne i modelli da collezione che sapranno cavalcare le onde della moda e farsi beffe delle tendenze". Ecco, forse così è un po' eccessivo. Però bisogna riconoscere che, a quasi ventun'anni dalla presentazione (datata settembre 1996, naturalmente al Salone di Parigi), questa Peu-



Peugeot conserva un fascino decisamente magnetico. Apprezzata fin da subito perché sorprendentemente capace di amalgamare dinamismo e classicità, oggi si dimostra invecchiata benissimo, senza una piegolina delle lamiere fuori posto: da fare invidia a un chirurgo plastico hollywoodiano. Lorenzo Ramaciotti, direttore di Pininfarina Studi e Ricerche all'epoca del progetto, ebbe a sottolineare come lo sviluppo si fosse articolato su un doppio binario, con il mantenimento del passo della berlina per un verso e la creazione di un linguaggio estetico autonomo per l'altro. Forse proprio in questa scelta irriuale (di solito è il contrario: la distanza fra gli assi si accorcia, il muso e gli altri tratti stilistici restano uguali) si cela il segreto di una riuscita così netta. Di sicuro oggi l'interesse per la vettura e le sue forme misuratamente



feline diventa sempre più palpabile: non a caso, lo scorso 3 giugno si è tenuto a Milano un raduno che ha visto partecipare oltre quaranta esemplari, provenienti da tutta Europa, e si è concluso con un concorso di eleganza per premiare i sei meglio conservati.

A proposito, la 406 che figura in queste pagine (e che Ruoteclassiche ha potuto provare in anteprima assoluta) proviene da un percorso molto speciale, a metà fra restauro e conservazione: recentemente acquistata da Peugeot Italia, è stata sottoposta diretta-

mente dalla Casa solo agli interventi necessari per riportarla all'originale.

#### SE IL BUON GUSTO DIVENTA RARO

Quando la si scorge, parcheggiata fra vetture molto più recenti, a colpire è un'eleganza che oggi non si esterebbe a definire minimalista. Sulla carrozzeria, ben distesa in senso longitudinale (con una lunghezza di 4,61 metri e un passo di 2,70) ma più raccolta in altezza e larghezza, si inseguono linee semplici e precise, lontanissime dalle nervature e dalle su-

Questo esemplare monta il V6 con una potenza di 190 CV, una buona accelerazione e una velocità massima di quasi 230 all'ora, niente male





#### **Autentica stradista**

La vocazione granturismo emerge appieno quando si osserva il divanetto, perfettamente conformato, che esalta l'ottima abitabilità garantita dal passo lungo e dal profilo del tetto: i posti posteriori si dimostrano fruibili davvero. Sul tunnel, accanto al tasto che consente di variare la taratura degli ammortizzatori, compaiono i pulsanti per riscaldare i sedili.

■ perfici tormentate tipiche di un certo design attuale. Qui, un inatteso gioco di riflessi sulla lamiera potrebbe significare solo... un'ammaccatura. È il contrario del voler stupire a tutti i costi, è l'interpretazione in acciaio della polo di Lacoste: uno stile quotidiano e relativamente accessibile, però nobile nelle origini.

Sulla nostra Coupé, completamente priva di imperfezioni, l'occhio corre libero e indugia a lungo sui dettagli, come le sottili pinne intorno al lunotto (che hanno permesso di prolungare il cofano del bagagliaio senza disturbare la fiancata) o i fari anteriori in policarbonato con trasparente liscio (novità quasi assoluta per l'epoca, grazie alle quali le parabole si esibivano, letteralmente, in tutto il loro splendore). Fra l'altro, l'affascinante vernice Bleu Hyperion veste la silhouette di ulteriore rarità, specie se si pensa che, viceversa, le due sfumature di grigio più diffuse coloravano da sole il 53,1% delle vendite (come recita del materiale informativo Peugeot risalente al 2000).

Piuttosto, a questa splendida leonessa si può rimproverare di non lasciare intendere in

alcun modo, o quasi, il proprio rango meccanico: come una vera signora, nasconde il suo temperamento e non rivela che dietro il Leone rampante giri un prestigioso 3.0 V6, anziché il classico 2.0 quattro cilindri preferito dalla maggior parte dei clienti. Per intendersi sulla diffusione, delle 68.482 unità prodotte fino a dicembre 2000 solo 25.851 montavano il motore più potente. In realtà, un dettaglio rivelatore esisterebbe: le pinze freno Brembo, assenti sulle versioni meno potenti. Ma è difficile accorgersene perché i cerchi da 16", contornati da una gomma che oggi pare spessa quanto un materasso, non cambiano.

In abitacolo, la scena è prepotentemente occupata dalla bellissima selleria in pelle Alézan (il nome del cavallo sauro in francese), opulenta al punto giusto da invitare a viaggiare senza suggerire un confort berlinese. Sull'auto in prova i sedili anteriori risultano riscaldabili, regolabili elettricamente con memoria e capaci di avanzare da soli, per poi rimettersi in posizione, quando qualcuno deve prendere posto dietro: non male per la fine degli anni Novanta, specie quando sul cofano



#### Note d'altri tempi

Sui fianchi del bagagliaio, piuttosto generoso con i suoi 390 litri, si aprono due piccoli vani ben rifiniti. In uno dei due è celato il caricatore multi-CD, retaggio di un'epoca precedente agli MP3 e alla musica in streaming. Per un eventuale acquisto va controllata la funzionalità del dispositivo, soprattutto in merito alla lettura dell'ultimo disco.



**↓ CARATTERISTICHE**

<b>Motore</b>	Anteriore, trasversale 6 cilindri a V di 60° Alaggio 87 mm Cosa 82,6 mm Cilindrata 2946 cm <sup>3</sup> Potenza max 190 CV a 5750 giri/min Coppia max 267 Nm a 4000 giri Distribuzione a valvole in testa, quattro valvole per cilindro Due assi a carme in testa Testate e basamento in alluminio.
<b>Trasmissione</b>	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 marce Frizione monodisco a secco Pneumatici 215/55 R 16.
<b>Corpo vettura</b>	Coupé 2 porte, 4 posti Carrozzeria in acciaio Sospensioni anteriori MacPherson, con montante telescopico e barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori multilink Ammortizzatori idraulici telescopici con regolazione elettronica Freni a disco anteriori e posteriori con pinze Brembo all'anteriore Sterzo a cremagliera con servocomando tachimetrico Capacità serbatoio carburante 70 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Peso 2700 mm Lunghezza 4615 mm Larghezza 1780 mm Altezza 1360 mm Peso a vuoto 1453 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità massima 227 km/h 0-100 km/h in 8"5 Consumo medio 11,1 l/100 km.

non campeggia una stella a tre punte. La pianica, ripresa dalla 406 berlina nonostante una proposta alternativa formulata da Pininfarina, è forse l'elemento più ordinario dell'interno. Di certo, quello in cui si avverte più pesantemente l'età, per esempio osservando il visore a cristalli liquidi dell'autoradio. In compenso, l'ergonomia è corretta e la posizione di guida ideale si individua con facilità. Peccato che le tasche sulle porte siano capienti come certe pochette da donna, quelle che si portano nelle serate in cui lei vi chiede di tenerle le sigarette.

**A CACCIA DI EMOZIONI**

Appena girata la chiave, sotto gli occhi di chi è al volante lampeggia un'informazione molto promettente: 76.200 km totali, il che dovrebbe significare una guidabilità pressoché immacolata. In effetti il motore si è già avviato con un ronzio preciso e sommesso quanto basta, come se qualcuno avesse tenuto a non esagerare con l'insonorizzazione, per concedere un ruggito educato alle velleità da gentleman driver dei clienti del V6. La

prima bella sorpresa è il feeling dello sterzo: leggero in manovra, si fa subito corposo, molto ben bilanciato per la vettura, con un ruscito effetto tachimetrico (esclusivo per le tre litri, purché sull'altra l'assistenza variava in funzione del regime di giri) che non disorienta.

In autostrada si frequenta volentieri la terza corsia, con un cambio ben spazioso che non fa rimpiangere la sesta marcia e non infastidisce con inopportune gommosità negli innesti, come talvolta avveniva sulle francesi, ma senza potersi privare di qualche ruscio aerodinamico a 130 km/h. Dal canto suo il motore, che su questo esemplare del 1999 eroga 190 CV (in seguito arriverà a 210), non manca certo di spinta, purché non ci aspetti la rabbia di un turbo.

Nel complesso la Coupé si rivela facile e maneggevole, piacevole nella sua capacità di raggiungere velocità impegnative senza stress, regalando quel senso di naturalezza della guida tipico di certe Peugeot. Del resto, se lei non ha una ruga, non può certo farle venire a noi, giusto? **R**

**↓ 55 ANNI DI COUPÉ PEUGEOT BY PININFARINA**

**FRANCESI IN ABITO ITALIANO**

La 406 a due porte rappresenta la prima proposta del Leone sviluppata interamente a Grugliasco: oltre al lavoro di stile, l'ingegnerizzazione e l'industrializzazione sono state gestite del tutto in Italia, consegnando alla Casa un progetto "chiavi in mano". Non si è trattato, dunque, del semplice confezionamento di un corpo vettura specifico, bensì di una collaborazione altamente qualitativa, che ha rinvigorito i rapporti fra i due marchi a circa quattordici anni dall'uscita di produzione dell'ultima coupé Peugeot firmata dal grande carrozziere, la 504. Il sodalizio italo-francese nella creazione di sportive di lusso, in realtà, prende le mosse già al Salone di Parigi del 1962: qui debutta l'elegante 404 Coupé (sotto, a sinistra), capace di introdursi in un segmento prima inarrivabile grazie a una livrea sobria e di grande impatto (che poteva essere motorizzata, volendo, con il primo propulsore a iniezione della Casa). Nel 1969 è invece la volta della 504 Coupé (a destra): basata sul pianale accorciato di una berlina già iconica (della quale Sergio Pininfarina disse: "Ma ha gli occhi della Loren!"), è stata forse soverchiata dall'immagine ancor più eccelsa della corrispondente Cabriolet, che Ruoteclassiche ha provato sul fascicolo di marzo 2017. Ma resta tutt'ora godibilissima nel disegno e ha costituito la prima coupé Peugeot con un V6 (il "famigerato" PRV con angolo fra le bancate di 90°). Uscirà di produzione nel 1983: dopodiché più nulla, fino alla 406.



**Pochi controlli**

Il prestigioso V6, dolce e tranquillo nel funzionamento, potrebbe rivelarsi una delle poche fonti di grattacapi se non ha ricevuto la corretta manutenzione: tende, infatti, ad accusare problemi alle bobine d'accensione. Altro elemento da osservare con attenzione sono le cerniere delle grandi porte, che si aprono con un'inclinazione di 4°: dopo anni d'uso possono essere molto "provate".





# IL MUSEO DEL LAVORO

Può un personaggio televisivo che si è sempre distinto per l'originalità delle idee collezionare fascinosi spider o supercar esotiche? No, e infatti non lo fa. Nella casa di campagna di Gianni sono custoditi umili, ma impeccabili, veicoli utilitari. Ambulanze, furgoni e camionette sono la sua passione

Testo di Fulvio Zucco - foto di Alessandro Barteletti



## Fiat 508 C EIAR (1938)

Un camioncino con cassone in legno telonato e megafono assicurava il trasporto delle attrezzature necessarie per le trasmissioni radiofoniche



### Andava per campi e cascine

A fine anni 30 una piccola flotta di 508 C camioncino si occupava delle riprese esterne nelle campagne italiane: la meccanica semplice e affidabile ne garantiva l'efficienza. Di gradevole aspetto il cassone interamente in legno.

**N**on ha la macchina. O meglio, non ne ha una "normale". Gianni Ippoliti, conduttore e autore televisivo pur se non ama troppo questa etichetta, possiede solamente veicoli storici. E non si tratta di auto sportive o lussuose, sognate da ragazzi: sono soltanto semplici mezzi da lavoro, ripristinati con la massima cura e nel rispetto dell'originalità.

"Mi affascina proprio il fatto che siano automobili che hanno lavorato per anni rendendosi utili e fornendo un servizio ai cittadini", spiega Gianni. "Spesso mostrano soluzioni costruttive e particolari che denotano l'ingegno di chi li ha allestiti".



### UTILIZZO REGOLARE

Ci chiediamo se per gli spostamenti quotidiani Gianni utilizzi il taxi, uno scooter o chissà che altro, ma è proprio lui a dirci che in realtà i veicoli della sua collezione sono anche i suoi regolari mezzi di trasporto... Il primo che ci mostra è un camioncino su base Fiat 508 C

del 1938, con le insegne dell'Ente Italiano Audizioni Radiofoniche. L'Eiar, antenato della Rai, sul finire degli anni 30 si era dotato di una pattuglia di questi camioncini per trasportare operatori e mezzi necessari per le trasmissioni radio soprattutto nelle campagne più isolate, allo scopo di diffondere la conoscenza del

moderno mezzo di comunicazione. Ottenne in questo modo grande consenso la trasmissione "Radio rurale", che dava voce proprio ai contadini delle lande più sperdute.

Questa 508 è stata ripristinata per quanto riguarda la tappezzeria e la verniciatura, e ha un pianale di carico davvero vasto rispetto al-



## Fiat 1100 BL AMBULANZA (1948)

La doppia porta posteriore dà accesso a un vano capace di ospitare un paziente sul lettino e due operatori sugli strapuntini



### È una fuoriserie

La carrozzeria Garavini di Torino non costruiva solo eleganti cabriolet e vetture per clienti facoltosi: soprattutto nel dopoguerra, gran parte dell'attività era diretta all'allestimento di veicoli commerciali e autobus. Questa ambulanza è stata recuperata ancora completa di singhie in vetro e alcuni medicinali contenuti nel mobiletto del vano posteriore.

le dimensioni dell'auto, oltre che elegante come il ponte di un'imbarcazione in legno. Di contro, il cambio non è un portento di manovrabilità.

Il secondo mezzo che esaminiamo, acquistato da Gianni nel 2015, è un'ambulanza allestita da Garavini su base Fiat 1100 BL (la

versione a passo lungo) nel 1948. Ippoliti l'ha trovata da Cristiano Politi, noto collezionista specializzato in mezzi pesanti e commerciali. Come si può notare, all'epoca le autoletti- ghe non erano necessariamente bianche. Colpiscono le dimensioni importanti per una 1100, soprattutto in lunghezza e in altezza;

sono necessarie per permettere di ospitare una persona coricata e lasciare spazio di manovra al personale medico, ma limitano sicuramente l'agilità dell'ambulanza. E la rendono pesante, tanto che Gianni ritiene la durezza dello sterzo il principale difetto di questa Fiat. Gli chiediamo quale sia invece un pre- ➤

## Fiat 500 C RAI (1954)

Il Furgoncino di serie ben si prestava alle necessità della neonata Rai. Robusto e parco nei consumi costituì l'ossatura del parco auto dei primi anni



### Piccolo ma spazioso

Le dimensioni minime della 500 C non impediscono al Furgoncino, con la coda verticale e la porta a due battenti, di avere una capienza sorprendente. L'equipaggiamento di questo esemplare, che sfoggia le insegne Rai, comprende il megafono e una bagagliera ampia quanto tutto il tetto.



gio significativo, e lui: "Facile! Ci si può comodamente dormire dentro se ti viene sonno...". Vero, ma ammettiamo che non ci avremmo mai pensato.

La Fiat Topolino C in livrea Rai è un esemplare del 1954, anno in cui l'ente fondato nel 1944 sulle ceneri dell'Eiar inizia a occuparsi anche di trasmissioni TV e non più solo di radio. Furgoncini come questo erano la maggior parte dei mezzi in dotazione alla giovanissima Rai, perché estremamente affidabili e resistenti a qualsiasi genere di strapazzo. Inoltre, co-

me sottolinea anche Gianni, erano e sono molto economici nella gestione e nei consumi. E grazie alle dimensioni contenute arrivano dappertutto, anche nei vicoli più angusti dei borghi storici del nostro Paese.

### ESEMPLARE UNICO

Nella collezione di Ippoliti c'è anche un'altra Topolino, sempre su base della C ma data 1950. Questa però è decisamente più insolita del Furgoncino: si tratta sul piano estetico di una camionetta, una via di mezzo fra una

carrozzeria torpeda e la Campagnola che nacque, sempre in casa Fiat, giusto un anno dopo. È un allestimento specifico per la Guardia Forestale, studiato con l'intento di fornirgli un veicolo leggero, pratico e in grado di disimpegnarsi anche sulla terra battuta, se non proprio in fuoristrada.

Risulta essere stata assemblata al reparto Carrozzerie Speciali della Casa torinese, specializzato in piccole serie e prototipi; un'altra Topolino allestita per la Guardia Forestale si trova in una collezione privata in Piemonte ma,



## Fiat 500 C G. FORESTALE (1950)

Una Topolino "anomala", pensata per muoversi anche fuoristrada ma in pratica mai entrata in regolare servizio. È quasi una "spiaggina"



### Pala e piccone

Fanno parte della dotazione di bordo i fanali supplementari, la sirena, il faro orientabile, pala, piccone e ascia; oltre al lampeggiante arancione, con ogni probabilità aggiunto in seguito. Il cruscotto, a sinistra, rimane quello di serie. Sul piantone si nota il bloccasterzo.

pur presentando parecchie analogie con questa, non è identica. Mentre la "nostra" ha il volante della 500 C di serie, l'altra ne ha uno a tre razze. Questa ha un parabrezza in un solo pezzo, l'altra ce l'ha diviso in due e ribaltabile in avanti. I paraurti tubolari anteriori sono uguali e dotati di arcata centrale superiore di rinforzo, ma questa ha pure il paraurti posteriore, assente sull'altra. I teloni che coprono le auto sono uguali, ma non lo sono le porte, più squadrate e semplici sull'altra. Entrambe sono dotate di fari supplementari e di lampeggiatori,

probabilmente aggiunto in un secondo tempo. La Topolino di Gianni Ippoliti ha poi le coppe ruota e i predellini, mentre l'altra no.

Insomma, per quanto simili, le due sole Fiat 500 C versione Guardia Forestale di cui si conosce l'esistenza sono a loro modo esemplari unici, vista la quantità di dettagli differenti fra una e l'altra. Questa Topolino è l'auto più "estiva" della collezione di Gianni, perché come lui stesso sottolinea si può scoprire completamente e, una volta smontati anche i pannelli laterali, si trasforma in una sorta di "spiag-

gina" ante litteram. Purtroppo la carrozzeria radicalmente alleggerita comporta un rovescio della medaglia: lo scarso peso, unito alle gomme di sezione minima e alle sospensioni a balettre, riduce considerevolmente la tenuta di strada rispetto a una 500 C di serie.

Tutte le auto di questa insolita collezione, come abbiamo detto, sono regolarmente utilizzate da parte di Gianni, per cui, se vi capita di imbattervi in qualche strano furgone o mezzi simili lungo le strade del Salento, con ogni probabilità lo state incrociando. R

# CACCIA AL DETTAGLIO

Una Balilla furgonata non è di per sé una rarità assoluta: la produceva direttamente la Fiat fin dal 1932. Questa ha vari particolari della 4 Marce, ma è del 1933; si tratta forse di una cosiddetta "intermedia"? No, perché dovrebbe avere 4 rapporti. E allora quali sono i suoi trascorsi?

Testo di Fulvio Zucco - foto di Alessandro Barteletti

L'

automobile più anziana della collezione di Gianni Ippoliti è una Fiat 508 3 Marce Furgoncino del 1933. Fin qui nulla di strano, vista la sua predilezione per i

veicoli da lavoro e di servizio dei tempi andati. E anche per il marchio torinese, dato che tutte le sue macchine attualmente sono Fiat. Gianni l'ha acquistata nel 2014 da un privato, che era appena il terzo proprietario. Era conservata piuttosto male, come spesso accade ai mezzi commerciali, ma assolutamente recuperabile e completa di tutto, dalle maniglie ai fanali, dalla meccanica alla tappezzeria.

## PICCOLE ANOMALIE

A prima vista sembrava una Balilla 4 Marce, soprattutto per la calandra a scudetto, inclinata all'indietro e con la cornice cromata. Ma anche per l'attacco più raccordato del parabrezza al cofano rispetto alla versione precedente. L'anno di produzione, il 1933, escludeva però questa possibilità, poiché la 4 Marce arrivò nel 1934. Avrebbe potuto trattarsi di una delle cosiddette 508 "intermedie", commercializzate proprio nel corso del 1933, ma i conti non tornano neppure così, perché il cambio avrebbe dovuto avere già quattro rapporti e invece ne ha solo tre. Una normale 3 Marce del 1933, ➤





**Pronta per il lifting**

La 508 così come è stata trovata da Ippoliti, appena arrivata in officina: completa, ma da rivedere integralmente.

Il divisorio fra abitacolo e bagagliaio è discendente; i sedili con schienale verticale non sono certo ergonomici



magari successivamente "ringiovanita" adattandole la mascherina del modello successivo? Potrebbe pure essere, ma anche facendo questa ipotesi alcuni aspetti del nostro Furgoncino legittimano più di un dubbio.

I modelli a tre marce che uscivano dalla Fiat avevano il parabrezza verticale e unito al parafrangia con un angolo retto. Questo no. Però la distanza fra parabrezza e cofano nonché le feritoie laterali verticali sul medesimo sono tipiche della prima versione. Le porte sono più sagomate rispetto a quelle della 3 Marce di serie, ma non hanno la stessa forma di quelle della 4 Marce.

Anche il padiglione ha un andamento diverso, evidente soprattutto se si guarda il Furgoncino di lato: è più alto e ha un profilo crescente verso la coda, mentre quello delle immagini ufficiali Fiat del tempo è leggermente bombato ma sostanzialmente parallelo alla linea di cintura. C'è pure un'altra peculiarità di questo furgone: abitualmente la parte piana del tetto era costituita da un foglio di pegamoide, principalmente per contenere il peso e i costi, mentre qui è interamente metallica e si viene a raccordare e sovrapporre anteriormente alla sommità dei

montanti, con una giunzione che non esiste sui furgoni prodotti in Fiat. La coda del veicolo, infine, presenta una curvatura all'indietro simile a quella del Furgoncino 4 Marce, ma più accentuata per raccordarsi meglio con lo sbalzo posteriore, più lungo della norma.

#### UNA PISTA DA SEGUIRE

Insomma, le difformità dall'allestimento "ufficiale" della Casa torinese sono parecchie, forse troppe per pensare che si tratti di un Furgoncino uscito dalle catene di montaggio Fiat così come lo vediamo oggi. D'altra parte era abbastanza normale all'epoca vendere i nudi autotela ai allestitori esterni, per cui imbattersi in una Balilla Commerciale (denominazione che comprendeva nel listino Fiat le versioni Camioncino e Furgoncino) carrozzata fuoriserie non è così infrequente.

Talvolta ciò capitava per far fronte a specifiche necessità del cliente, talvolta per abbreviare i tempi di consegna, pur spendendo qualcosa di più. Dalla collaborazione del Centro Storico Fiat nella ricerca della storia di questa Balilla è emerso che il numero di telaio 508-015724 è stato registrato il 17 febbraio 1933 nei libri di produzione, allestito

con carrozzeria Furgoncino. Inviato quasi immediatamente a Milano, ma non risulta per quale preciso motivo, è ritornato in fabbrica alcuni giorni dopo.

Cosa sarà mai successo? Che la nostra Balilla fosse stata spedita a Milano non ha nulla di insolito. Ma evidentemente la ragione non era stata la normale consegna a una concessionaria per la vendita. Difficile anche ipotizzare la cessione a un carrozziere per un allestimento specifico: la "508-015724" risulterebbe uscita dalla Fiat già completa di carrozzeria e, pur ammettendo uno sbaglio nell'annotazione, la macchina rimase comunque troppo poco tempo a Milano per poter essere completata da un artigiano.

Che si siano perse le tracce dell'originaria carrozzeria Fiat e quella che vediamo sia di alcuni anni posteriore? Possibile, ma ricarrozzerla completamente dopo pochi anni un mezzo da lavoro è operazione curiosa. Curioso pure che l'ipotetico carrozziere non abbia lasciato fregi, scudetti o altre tracce del suo lavoro. E poi perché mandarla, nuova, da Torino a Milano e poi riportarla in fabbrica? Qualcuno fra i lettori è in grado di fare chiarezza su questo piccolo mistero? **R**





#### Coda leziosa

Ricercato il profilo della coda del furgone, inclinato e incurvato. Qui sopra i numeri di telaio e di motore e, a destra, il serbatoio della benzina a barilotto, con l'astina graduata per misurarne il livello. In evidenza anche la giunzione fra tetto e montanti alla sommità del cristallo.



IL FAI DA TE DEL COLLEZIONISTA/4

# LA PULIZIA DEL MOTORE

Spesso si pensa che quello che c'è sotto il cofano non debba essere lavato perché si potrebbe compromettere l'efficienza meccanica. Non c'è nulla di più falso. Certo, l'operazione va fatta con tecniche e prodotti corretti. Qui di seguito, vi spieghiamo come rimuovere anche la morchia più ostinata, senza danneggiare alcun componente e mantenendo gli organi in perfetta efficienza.

**LA TEMPERATURA È FONDAMENTALE: SI PUÒ INIZIARE SOLO QUANDO IL MOTORE È FREDDO**

## 1 PROTEGGIAMO LE PARTI DELICATE

Le auto d'epoca hanno parti spesso esposte e poco protette. Prendete della plastica (anche un sacchetto della spesa o la pellicola trasparente da cucina) e coprite le componenti elettriche, le ventole, il tubo dell'aria del motore e tutto ciò che potrebbe essere danneggiato.



## 2 VIA LE MACCHIE DI GRASSO E UNTO

Applichiamo ora il prodotto **sgrassante** per sporchi difficili **HP 12** avendo cura di nebulizzarlo direttamente sulle zone coperte da grasso e unto. Lasciamo agire il prodotto per circa un minuto. Serviamoci adesso di un pennello a setole morbide per eliminare più a fondo lo sporco.



## 3 BADIAMO ANCHE AI PICCOLI DETTAGLI

Completiamo l'operazione di pulizia servendoci di un panno in microfibra o, ancor meglio, di una canna dell'acqua con doccino regolabile: ci aiuterà ad eliminare lo sporco in modo più preciso. Se necessario, per eliminare i residui di colla e adesivi, utilizziamo il prodotto **Deca Flash**.



**L**avare quello che c'è sotto il cofano? Ma va, guai! È luogo comune pensare che il motore non debba essere mai lavato, perché da un lato si potrebbe compromettere l'efficienza di alcune parti meccaniche, dall'altro "grasso" e "unto" lo fanno funzionare meglio. Ebbene, non c'è nulla di più falso. Certo, l'operazione di pulizia va fatta con grande attenzione e soprattutto con le tecniche corrette e con l'ausilio dei prodotti più indicati. In queste pagine vi spieghiamo brevemente come effettuare la migliore ripulitura, così da lasciare incantato chiunque si trovi ad ammirare il "cuore" della vostra auto d'epoca. Per cominciare, ricordate che le operazioni di lavaggio si fanno soltanto quando il motore è freddo. In aggiunta, è fondamentale scegliere un luogo idoneo per dare il via alle procedure di pulizia: è bene che sia un luogo spazioso per procedere con le varie operazioni e soprattutto dove lo sporco che si rimuove dall'auto possa essere convogliato in una rete di scarico idonea.

## PRIMA DI PROCEDERE CON IL LAVAGGIO OCORRE PROCURARSI UN EQUIPAGGIAMENTO DI QUALITÀ



- 1 sgrassante multiuso HP12
- 1 disincrostante Deterjet Rapid Spray
- 1 Trattamento plastiche 3in1
- 1 Deca Flash elimina residui di colla e adesivi
- 1 panno in microfibra
- 1 pennello a setole morbide
- 1 pellicola da cucina o sacchetti spesa
- 1 doccino regolabile

4

### ARRIVARE ANCHE NEI PUNTI PIÙ INACCESSIBILI

Dove non riusciamo ad arrivare con lo **sgrassante HP12**, usiamo **Deterjet Rapid Spray**. Il suo forte getto penetra negli spazi più piccoli disincrostando e sgrassando in modo totale senza bisogno di smontare le parti da pulire. **Deterjet Rapid Spray** è a rapida dissolvenza ma per rifinire tutto usiamo un pennello o un panno in microfibra o un getto d'acqua debole.



5

### ANCHE LE PLASTICHE SONO IMPORTANTI

Se sono presenti parti in vinile o plastica possiamo utilizzare il prodotto specifico **trattamento plastiche 3in1** per rimuovere completamente ogni macchia ed avere un effetto ravvivante. Nebulizziamo il prodotto direttamente su un panno in microfibra e passiamolo sulle parti da trattare. Il risultato sarà impeccabile!



6

### ORA È BELLA ANCHE SOTTO PELLE

Adesso possiamo finalmente rimuovere tutte le plastiche utilizzate per la protezione delle componenti più delicate. Il motore ora è tornato a brillare e la nostra amata auto è bella tanto fuori quanto sotto pelle, pronta per essere ammirata in tutte le sue parti.



# L'INTUIZIONE DEL MARCHESE

Ciò è separare le masse degli organi di trasmissione da quelle delle sospensioni: così il ponte rigido De Dion offriva vantaggi paragonabili a quelli delle ruote indipendenti. Ma era complesso e costoso, perciò fu adottato solo dalle auto di prestigio

Testo di Maurizio Schifano

Elemento chiave del ponte De Dion è la barra di collegamento fra i mozzi delle ruote, che generalmente passa dietro il differenziale.

Il differenziale è fissato al telaio o alla scocca e rappresenta perciò una massa sospesa

Dovendo seguire gli scuotimenti delle ruote, i semiassi sono oscillanti e quindi muniti di giunti alle estremità

Gli elementi elastici, in questo caso balestre, possono essere identici a quelli degli altri ponti rigidi.

P

rativamente identiche a quelle delle carrozze, le sospensioni delle prime autovetture erano "ad assale rigido".

In questo tipo di configurazione le ruote, anteriori e posteriori, erano rigidamente collegate da un asse, a sua volta unito elasticamente al telaio. All'asse delle ruote motrici erano però ancorati anche gli organi della trasmissione e l'assieme così costituito, definito "ponte", aveva un'inerzia maggiore, dovuta all'aumento della cosiddetta "massa non sospesa".

Ciò, durante gli scuotimenti delle sospensioni su strade sconnesse, poteva causare distacchi delle ruote dal terreno e quindi instabilità della vettura. Una valida soluzione al problema fu trovata, sin dagli albori della motorizzazione, dal francese Albert De Dion, un marchese dotato di un notevole ingegno che brevettò, il 20 marzo 1893, il tipo di sospensione a ponte rigido che prese il suo nome, caratterizzata dal fatto che le ruote erano sempre collegate rigidamente, ma gli organi della trasmissione (il differenziale ed eventualmente anche il cambio e la frizione) erano invece ancorati al telaio. In tal modo, le masse di questi organi non andavano più a incrementare la massa non sospesa, ma la massa "sospesa",

ovvero quella dell'assieme telaio e carrozzeria, senza conseguenze negative sul comportamento della vettura. Il ponte De Dion manteneva il vantaggio del ponte rigido, ovvero la conservazione degli angoli caratteristici delle ruote durante gli scuotimenti, ma offriva anche il vantaggio della riduzione delle masse non sospese, prerogativa delle più evolute sospensioni a ruote indipendenti, inventate in tempi decisamente più recenti.

La prima vettura in assoluto ad adottarlo fu la De Dion 3,5 HP del 1899 (il marchese fu anche progettista e costruttore di automobili); successivamente esso fu applicato al retrotreno di vetture da grand prix, come la Mercedes-Benz W125 del 1937 e l'Auto Union Typ D del 1938. Complesso e costoso, per quanto riguarda le vetture di serie esso trovò applicazioni solo su modelli di un certo prestigio; a questo proposito, la prima vettura italiana ad adottarlo fu, nel 1953, la Lancia Aurelia GT terza serie. **R**

## PRO...

- Masse non sospese ridotte rispetto agli altri ponti rigidi.
- Mantenimento dei vantaggi tipici dei ponti rigidi.
- Possibilità di ottimizzare la distribuzione delle masse sui due assi della vettura, montando il cambio e la frizione in blocco col differenziale.

## ...E CONTRO

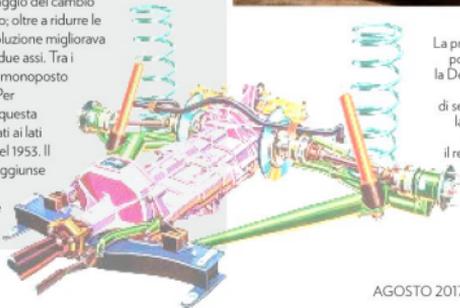
- Schema relativamente complesso e quindi più costoso rispetto agli altri ponti rigidi.
- Minore versatilità rispetto a uno schema a ruote indipendenti.



## ↓ DE DION - TRANSAXLE

# ACCOPIATA VINCENTE

**Pur non mancando** applicazioni all'avantreno, su vetture a trazione anteriore come le statunitensi Miller da competizione del 1924 e Cord LS 29 del 1929, il ponte De Dion ha sempre rappresentato una soluzione tipica del retrotreno; anche perché, all'avantreno, furono ben presto preferite le sospensioni a ruote indipendenti, più adatte alle ruote sterzanti. Allo scopo di sfruttare al massimo i vantaggi del ponte De Dion al retrotreno di vetture con motore anteriore e trazione posteriore si pensò invece di abbinarlo al cosiddetto schema "transaxle", che comportava il montaggio del cambio in blocco col differenziale, quindi al retrotreno; oltre a ridurre le masse non sospese all'asse posteriore, tale soluzione migliorava la distribuzione delle masse della vettura sui due assi. Tra i primi esempi di questo tipo ci fu quello della monoposto di F.1 Alfa Romeo 159 ("Alfetta") del 1951. Per quanto riguarda le auto di serie, il primato di questa "accoppiata vincente", abbinata a freni montati ai lati del differenziale, va alla Lancia Aurelia GT del 1953. Il massimo sviluppo di questa soluzione lo si raggiunse con l'Alfa Romeo Alfetta del 1972, che in blocco col differenziale aveva pure la frizione e aveva anch'essa i freni "inboard", a disco.



### Tappe fondamentali

La prima vettura a montare un ponte De Dion fu, nel 1899, la De Dion 3,5 HP (n alto). La prima vettura italiana di serie ad adottarlo fu invece la Lancia Aurelia GT terza serie, nel 1953. A sinistra, il retrotreno dell'Alfa Romeo Alfetta del 1972.



# 11° TROFEO MILANO

SPECIAL GUEST

7 OTTOBRE 2017



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS



MANIFESTAZIONE TURISTICA CON  
PROVE DI ABILITA' PER AUTO E MOTO ANTE 1970

ARRIVO ED ESPOSIZIONE DI AUTO E MOTO ALL'INTERNO DELLA PIAZZA D'ARMI DEL CASTELLO SFORZESCO

con il patrocinio di



CASTELLO SFORZESCO



con il patronato di



Regione  
Lombardia

con il contributo di



Banca  
Galileo

INSORGENTE GROUP

MA-FRA  
L'economica per la vostra auto.

nuncas

SINAI



BIRRERIA  
di LEGNANO



Fondazione Buzzi  
MILANO

DeniCar

ITALIANA ASSICURAZIONI  
ITALIA GROUP

IED

SCARICA IL PROGRAMMA E IL MODULO DI ISCRIZIONE DAL SITO [www.cmae.it](http://www.cmae.it) - [www.trofeomilano.com](http://www.trofeomilano.com)

C.M.A.E. CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA - via Goldoni, 1 - 20129 MILANO - 02 76000120 - [cmae@cmae.it](mailto:cmae@cmae.it)

# FATTI & PERSONE



## Esperti in cattedra

In alto, da sinistra, Roberto Loi (Asi), David Giudici (Ruoteclassiche), la lezione sulla Fiat 500 (con Carlo Giuliani), Alberto Lopane (CNA), Roberto Giolito (FCA Heritage).



## SARANNO I RESTAURATORI DI DOMANI

È durato quasi tre settimane il primo master per restauratori d'auto d'epoca, organizzato nella sede della nostra casa editrice a Rozzano (MI) da Quattroruote Academy, in partnership con Asi e FCA Heritage e con la collaborazione di CNA. Destinatari dell'iniziativa, quindici giovani, selezionati in una lunga lista di candidati con alle spalle già un'adeguata preparazione di meccanica, mecatronica ed elettrotecnica. Ad aprire il ciclo d'incontri, che si sono tenuti tra l'Auditorium e la storica officina della Dornus, sono stati, lunedì 10 luglio, il direttore di Ruoteclassiche David Giudici e il presidente dell'Automotodub Storico Italiano Roberto Loi. Dopo di loro, nel ruolo di relatori, si sono alternati nella prima settimana eminenti figure del settore heritage, che hanno affrontato a 360 gradi tutte le tematiche legate al

ripristino di un veicolo storico, dal restauro ottimale (Alberto Lopane, CNA) alla storia dell'autore all'evoluzione dei materiali (Fulvio Zucco e Gaetano Derosa, Ruoteclassiche), dagli interventi sulla Fiat 500 (Carlo Giuliani, Fiat 500 Club Italia) al mondo di FCA Heritage (Roberto Giolito, che ne è alla guida), dall'importanza delle ricerche storiche (Sandro Binelli, Automotive Masterpieces) ad Auto e Moto d'Epoca di Padova (Mario Baccaglini), dalle tecniche di restauro conservativo (Corrado Lopresto) alla figura del perito esperto di auto d'epoca (Federico Zaffarana, Federperiti) e alle aste di settore (Danilo Turrisi, RM Sotheby's), passando per i "case history" di numerose realtà specialistiche e altro ancora. Su Ruoteclassiche di settembre ci sarà un approfondimento di tutto il corso.



# L'ULTIMO VOLO

Avrebbe dovuto essere il car designer deputato a chiudere i nostri trent'anni, ma il destino ha deciso altrimenti. Lo ricordiamo con le parole della moglie, le sue indimenticabili creazioni e la "cover d'autore", che - da straordinario professionista qual era - ha terminato con largo anticipo

Testo di Giosuè Boetto Cohen



↓ **DISEGNATA PER NOI**

## OPERA OMNIA

La copertina che Tom Tjaarda ha preparato per noi è un vero "album delle figurine" autografato della sua opera. La piccola Innocenti 950, la sua prima auto di produzione, apre la carrellata. Una proposta per la "nuova" Fiat 124 spider (come vettura originale e non di derivazione giapponese) è l'auto dell'addio. In mezzo, vetture celebri e altre quasi sconosciute, come la bella coupé Marica su meccanica Lancia Flaminia del 1968 e un'avveniristica "targa" realizzata alla Pininfarina nel '63, per il pianale della Fiat 2300 S. Ma anche un dragster con carrozzeria aerodinamica schizzata da Tom durante lo "stage" alla Ghia, che gli aprì le porte dell'Italia.

Q

uesto articolo non dovrebbe essere qui. Tutto era già predisposto per chiudere, il prossimo dicembre seguendo l'ordine alfabetico, la serie delle copertine e degli incontri "del trentennale" con la doppia T di Tom Tjaarda. La T veniva per ultima e doveva aspettare. Anche lui ci aspettava, un po' più affaticato del solito, ma sempre impegnato, fiducioso. La vita però non attende i desideri degli uomini né, tantomeno, quelli dei giornali. E due mesi fa, il 1° giugno, il designer più italiano d'America, la più aristocratica (e simpatica) delle matite, l'eterno ragazzo venuto dal Michigan e mai tornato indietro, è ripartito. Questa volta per sempre. Alla cover story stavamo per sostituire un articolo in ricordo, venuto di malinconia, quando da Torino è giunta una telefonata. Era Paola Tjaarda Bronzino, la moglie di Tom, che

ci diceva che la copertina era pronta, finita diligentemente pochi giorni prima di chiudere la porta. Ci teneva che noi l'avessimo, presto. E anche lei aveva qualche cosa da dirci.

### UNA "STATION" COME TESI

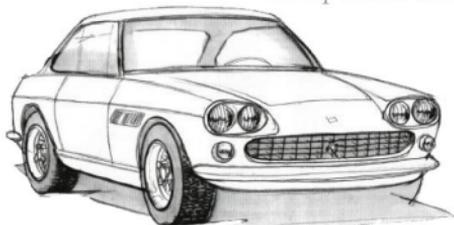
Vi ricordate dei fantasiosi esami di gruppo ad Architettura, negli anni caldi della contestazione? Molto tempo prima, dall'altra parte dell'Atlantico, c'era già chi interpretava in modo originale gli insegnamenti universitari. Ancor meglio: la tesi di laurea. Era il caso dello studente Stevens Thompson Tjaarda Van Starckenberg, che avvicinandosi al congedo aveva fatto una domanda imbarazzante al suo relatore di disegno industriale: "Che ne dice, sir, se mi laureo col progetto di un'automobile sportiva?".

Il professor Lathi, un finlandese gioviale ma non tonto, gli aveva risposto di andare a

coltivare i suoi hobby altrove. Ma l'allievo, che non era tonto nemmeno lui, aveva ribattuto "E se fosse, invece, una station wagon di concetto... avanzato?". "Badi che sia molto avanzato", aveva tagliato corto il professor Lathi.

Stevens Thompson, per gli amici Tom, si era gettato a capofitto nella sua "tesi". Ed esattamente come i ragazzi di oggi, si era ben guardato dal rappresentare l'idea in modo convenzionale. Abbandonati i disegni, voleva subito il 3D, e anche alcuni effetti speciali. Lavorò quindi per mesi a una maquette in scala 1:10, dove le forme effettivamente aride della giardinetta (in realtà, una sportiva travestita da giardinetta) si complicavano enormemente in estrusioni di creta, vetroresina, legno, plexiglas, e con particolari in alluminio lucidato. Ogni volta che Tom pensava di essere a buon punto, il professor Lathi lo faceva ricominciare: le fiancate non erano simme- ➤

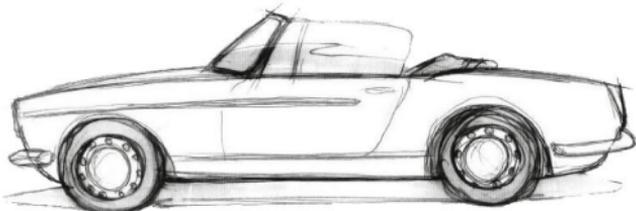
## Non perdetevi sul prossimo numero la copertina di Flavio Manzoni



### Passione per le sportive

I bozzetti della Ferrari 330 GT di Pininfarina (1965) e della Innocenti 950 Spider di Ghia (1960).

Nella pagina accanto, il designer e la moglie Paola in Israele, negli anni 70; Tom bambino, in America, con il padre John Tjaarda.



### ↓ BIOGRAFIA

**Nato a Detroit** (Usa) nel 1934, Tom Tjaarda (scomparso il 1° giugno di quest'anno) è stato uno dei maggiori car-designer attivi a Torino. Americano di origini olandesi, era anche "figlio d'arte": a suo padre, John Tjaarda, si deve il progetto della celebre Lincoln Zephyr del 1938. Nel 1958, subito dopo la laurea in Architettura alla University of Michigan, Tjaarda arriva in Italia, invitato dalla Ghia di "Gigi" Segre. Successivamente lavorerà per Pininfarina, De Tomaso, Fiat e Rayton Fissore, prima di aprire il suo studio indipendente. Ha realizzato alcune vetture sportive iconiche degli anni 60-70, tra cui la più celebre è la 124 Sport Spider, ma anche piccole utilitarie, il treno sopraelevato su monorotaia per l'esposizione a Torino di "Italia 61", il primo SUV di concezione moderna (la "Magnum" di Fissore), oggetti d'arredamento ed elettrodomestici innovativi. È stato anche un appassionato divulgatore (scriveva regolarmente su "Classic Cars") e amava trasmettere la sua conoscenza agli studenti. Il Museo Nazionale dell'Automobile gli ha dedicato una video-installazione interattiva nella "hall of fame" dei carrozzieri.

Triche, la verniciatura faceva schifo, il Plexiglas si era deformato. Man mano che ci si avvicinava al traguardo, sembrava che il progetto stesse a cuocere più al relatore che al candidato. Che iniziò a maledire la sua idea.

Ma c'era un perché: Lathi, nell'estate del 1957, aveva fatto un lungo viaggio in Europa, ospite delle più grandi aziende di design. Anche automobilistico. E proprio uscendo dalla carrozzeria Ghia di Torino, il presidente Luigi Segre, che lo accompagnava, gli aveva detto nel suo inglese impeccabile: "Perché non mi manda qui, per un po' di tempo, uno dei suoi studenti, uno con il bernoccolo dell'automobile?". Tom Tjaarda il bernoccolo ce l'aveva (era anche figlio del progettista della Lincoln Zephyr) e senza saperlo aveva trovato nel professor Lathi l'uomo del destino.

Paola Tjaarda Bronzino è una donna coraggiosa. E non solo perché ha vissuto quarant'anni a fianco di un uomo come Tom. Ha trovato la forza di raccontare, di riempire il

vuoto in un momento dei più difficili. La videointervista che potrete vedere tra qualche giorno sul sito di Ruoteclassiche è un ritratto umano, inedito e toccante, e inizia così.

"Io ero la tipica ragazza della Torino bene. Che aveva studiato dalle suore e con la mamma che suonava il pianoforte. Tom era... unico. Molto fuori dagli schemi miei, e del nostro mondo. Non portava l'orologio, non sapeva che giorno era, arrivava perennemente in ritardo, parlava un italiano tremendo. Ma era

**Il primo modello fu in scala**  
Il modello, scala 1:10, della "Sport wagon" con cui Tjaarda si laureò in Architettura nel 1958. A fianco, la moglie Paola Bronzino.



ALESSANDRO BIANCHI



bello, intelligente, americano e guidava una Porsche. Piaceva a tutti, era coccolato da tutti".

*Anche nel suo lavoro?*

"Nel lavoro forse un po' meno. Qualcuno lo chiamava e poi non lo pagava. Pensavano che tanto se ne sarebbe andato, sarebbe tornato a Detroit. E invece lui non ci pensava proprio di lasciare l'Italia. Voleva diventare torinese. E, a modo suo, ci è riuscito".

Ci sono due immagini impagabili nello sbarco in Italia del giovane Tom: una è il salto dal finestrino alla stazione di Piacenza il giorno di Ferragosto. Veniva da Amsterdam, si era dimenticato di scendere a Milano e volò fuori con le sue valigie, perché il vagone era zeppo di operai, famiglie e masserizie che partivano per il Sud e non sarebbe mai arrivato allo sportello. Nella seconda c'è lui al tavolo da disegno, che progetta la sua prima auto per Ghia. È la Innocenti 950 spider, una "vetturina" come si diceva allora, un po' voglio-ma-non-possa. Ma per lui - lo scriverà tanti anni dopo - l'avventura più

## ↓ ESEMPLARE UNICO

# RONDINE SUI GENERIS

"Dopo 50 anni la 124 ci fa ancora divertire". Così raccontava Tom Tjaarda spiegando perché, spinto da un amico (che sarebbe diventato anche il suo biografo), aveva deciso di rimettere mano alla sua celebre creatura. E trasformarla in quello che... avrebbe dovuto essere fin dall'inizio. È questa la storia dell'esemplare unico 124 Rondine, realizzato dal designer insieme a Filippo Disanto (nella foto). Una 124 "americana", riportata a casa, trasformata nel frontale, nella coda e in diversi altri dettagli fino a divenire una splendida fusion tra la Corvette ispiratrice e la spider di serie. Racconta Disanto, oggi fortunato proprietario della vettura, che quando Tom propose la versione scoperta della "piccola Corvette" ai capi della Pininfarina si sentì rispondere: "Dobbiamo fare una Fiat, non una Ferrari". Caddero così fari a scomparsa, le codine prominenti e lo sbalzo del muso. Che oggi rivivono sul prototipo postumo. "Meglio così" - rideva Tom - se avessimo fatto la mia, non ne avremmo vendute tante".



ce un ambiente conservatore - continua Paola Tjaarda - e non lo rimpiangeva. Mentre, tutto sommato, l'avventura della Magnum Fissore era andata bene. Ma non creda - sorride, ancora - mi parlava poco del suo lavoro, e si stupiva quando la gente gli chiedeva di farlo. Teneva, però, che i suoi progetti portasse il suo nome. In particolare due, agli antipodi: la futuribile Ghia Selene, del 1960, e la popolare Ford Fiesta. Anche nella vita guidava le auto più semplici e nel tempo libero pensava agli aeroplani".

*Agli aeroplani?*

"Aeromodelli, meravigliosi, antichi, moderni, così grandi che non passavano dalla porta. Andava in giro a farli volare. Da solo, perché non abbiamo avuto figli. Ma anche mio suocero aveva cominciato come ingegnere aeronautico".

Non si può capire chi fosse Tom Tjaarda senza sapere qualcosa del padre John, anzi Jop, nobile olandese emigrato negli Stati Uniti nel 1922. Progettista alla Fokker, poi alla Ford, disegnò una delle berline aerodinamiche che sono entrate negli annali: la Lincoln Zephyr del '38. Ma è quasi certo che dietro la carriera industriale ci fosse quella di agente segreto, che alla vigilia della guerra viaggiava tra l'America, la Germania e l'Italia per studiare il livello di sviluppo e di pericolosità dei Paesi dell'Asse. Più di queste trame, però, furono le tre famiglie - ciascuna col suo carico di traumi - che il padre si costruì nell'arco della vita a toccare da vicino uno dei suoi ragazzi.

Nel penultimo capitolo del libro "Tom Tjaarda, uno stilista d'oltreoceano", l'amico e collezionista Filippo Disanto ricostruisce qualcosa della storia di un genitore "altrove" e di un adolescente che finge di non averne bisogno. Ma che a un certo punto riesce a porsi delle domande. Dal modello di station wagon aerodinamica di una lontana tesi di laurea, agli apparecchi radiocomandati dell'età della pensione, il filo della consapevolezza e dell'io è un altro modo di ricordare l'uomo speciale e amato che è stato Tom Tjaarda. **R**

incredibile. Pensava a Detroit, dove gli avrebbero fatto a malapena impostare lo specchietto.

In questo stupore giovanile, in questa modestia ancor più stimabile, perché viene da un americano, c'è molto del carattere di Tjaarda. Che non è cambiato nel corso della vita. Il ragazzone allampanato che De Tomaso (per cui inventò la Pantera, la Deauville e la Longchamp) licenziava il venerdì e riassumeva la domenica. Quello a cui Giugiaro dava buoni consigli e anche le chiavi dell'Italdesign, perché aveva perso per davvero il posto di lavoro. O ancora, quello che alla Pininfarina restava fuori dalla porta, intimidito dall'ingegner Carli e dalle riunioni al vertice. Ma che proprio i vertici lasciava di stucco, creando per loro la Corvette Rondine, la 124 Sport Spider, le Ferrari 330 GTC e 365 California, lo studio Sigma per la berlina sicura, che anticipava quattordici dispositivi diversi per la protezione dei passeggeri.

"Alla Fiat degli anni 80 aveva trovato inve-

## ↓ LE TOP 5

# LE OPERE MIGLIORI



**CHEVROLET CORVETTE RONDINE**  
1963 Prototipo di stile (in esemplare unico) presentato da Pininfarina al Salone di Parigi.



**FIAT 124 SPORT SPIDER 1966**  
Bestseller prodotta in oltre 150.000 esemplari in vent'anni di carriera, fino a metà anni Ottanta.



**FERRARI 365 SPIDER CALIFORNIA**  
1966 Prodotta in pochissimi esemplari, monta il motore di 4,4 litri delle Rosse da competizione.



**DE TOMASO PANTERA 1970**  
Tjaarda, incaricato da don Alejandro, disegna la gran turismo simbolo della Casa modenese.



**FORD WOLF 1972**  
Prototipo della Fiesta, disegnato da Tjaarda, a cui anche Paolo Martin aveva dato un contributo.

# ALFA 164, FESTA PER I 30 ANNI

È stata una festa nella festa quella dell'Alfa Romeo 164: trent'anni celebrati nel giorno del 107° anniversario dalla fondazione della Casa del Portello. Lo scorso 24 giugno, infatti, al Museo Storico Alfa Romeo di Arese si sono ritrovati - provenienti da tutta Italia ed Europa - 400 appassionati e una settantina delle ormai "storiche" berline firmate Pininfarina. Evento clou della giornata la conferenza durante la quale hanno preso la parola alcuni degli uomini che trenta e più anni fa hanno contribuito a dare forma alla 164. Attraverso ricordi e aneddoti hanno raccontato la storia di una vettura che, nonostante la trazione anteriore, la meccanica trasversale e il pianale Tipo 4 condiviso con Lancia, Fiat e Saab, aveva il carattere e il rigore di un'Alfa Romeo del periodo "classico". Enrico Fumia, la mano dietro alle forme della berlina, è stato il vero mattatore dell'incontro. Con il suo piglio arguto e sempre provocatorio ha detto che nulla è casuale nel design e nello stile di questa vettura. Stile che ruota intorno a tre elementi fondamentali: il "solco" che corre lungo le fiancate, la fanaleria posteriore a fascia orizzontale e il ritorno dello scudetto con il tema del trilobo



FOTO DI ALESSANDRO BARTELETTI

risivisitato in chiave moderna. Dopo di lui hanno preso la parola Aldo Regioni, che ha seguito la genesi motoristica della 164; Nicola D'Amico, motorista in sala prova, e i collaudatori Giorgio Langella, Giuseppe Casiraghi e Sebastiano Capri, che hanno raccontato le loro peripezie al volante dei prototipi della nuova berlina, milioni di chilometri macinati tra Europa, Africa e Stati Uniti con temperature che andavano dai -50 ai

+40 gradi. La giornata si è conclusa con un paio di giri di tutte le vetture in parata sulla pista adiacente al museo. Sul numero di settembre, al trentennale della 164 dedicheremo un piccolo speciale, con il "Test a test" tra la 2.0 Twin Spark e la Q4, un'intervista a Enrico Fumia e un articolo panoramico che ripercorrerà la storia della trazione anteriore in casa Alfa Romeo.

**Alessandro Bartelelli**



**↓ CINEMA**



**Esce nelle sale italiane** il 23 agosto "Overdrive", adrenalinica pellicola del regista colombiano Antonio Negret, con Scott Eastwood e Ana De Armas. La storia, ambientata nel Sud della Francia, narra le vicende di due fratelli specializzati in furti d'auto d'epoca. La coppia riceve l'incarico di rubare una Bugatti Atalante del 1937, ma si ritroverà invischiata negli affari di un potente boss locale e sarà costretta a fuggire dalle sue grinfie a bordo di una preziosissima Ferrari 250 GTO del 1962...







# LA CONQUISTA DEL WEST

Si dice che sia l'unico contest motoristico dedicato all'eleganza dove anche un "umile" milionario può battere un miliardario. Ricchi o meno, vincere il "Best in Show" sul campo da golf californiano è comunque un'impresa titanica. Come riuscirci? Lo abbiamo chiesto a un habitué, che quest'anno punta... molto in alto

Testo di Gilberto Milano - Foto di Federico Bajetti



C

on oltre 220 partecipanti e un livello dei restauri a dir poco maniacale, aggiudicarsi anche solo il premio della propria classe al

Pebble Beach Concours d'Elegance è un successo da raccontare ai nipoti. Conquistare il "Best in Show", il premio più prestigioso, equivale invece a vincere un Oscar. Finora nemmeno il più vittorioso degli specialisti dei concorsi d'eleganza (263 premi e 56 "Best in show", l'ultimo dei quali a Villa d'Este due mesi fa) è ancora riuscito in questa impresa: presenza fissa al contest americano da una quindicina d'anni, Corrado Lopresto ha sfiorato più volte la vittoria assoluta. Lo scorso anno con il prototipo della Giulietta Sprint Speciale di Franco Scaglione

ne ci è andato vicino aggiudicandosi il premio per "l'auto chiusa più elegante", secondo riconoscimento per importanza dopo il "Best in Show", e tra qualche settimana ci riprova. Come?

#### GLI ASSI NELLA MANICA

Lo spieghiamo qui di seguito in una intervista che può essere utile a chi vorrà tentare in futuro questa impresa. Prima di tutto si deve partire dai criteri di giudizio del concorso americano, che sono molto severi nei confronti delle imperfezioni del restauro. L'eccessiva ricerca dei difetti da parte dei giudici va così a scapito della bellezza e dell'eleganza dello stile di un'auto e rende molto difficile a un collezionista europeo avvicinarsi ai premi (vedi Ruoteclassiche 7/2017). A Pebble Beach l'auto deve essere

perfettamente identica all'esemplare uscito di fabbrica anche nel dettaglio più piccolo ed è sufficiente che il motore non si metta in moto, che un orologio non funzioni regolarmente, che il tergicristalli faccia i capricci o che nel vano motore si noti la perdita di una goccia d'olio per accumulare penalità e compromettere la conquista del titolo.

I giudici partono da un punteggio che rappresenta la perfezione (100 punti, più tre a discrezione loro per premiare l'eleganza) e iniziano a togliere frazioni di punto a ogni "errore". Ma non si tratta solo di giudicare vetture sottoposte a restauri durati anni a fronte di investimenti economici rilevanti. Come sostiene Jay Leno, star televisiva statunitense e grande appassionato di auto: "Pebble Beach è l'unico car show dove un semplice milionario può battere i miliardari" (in dollari



#### 8C Monterosa da premio

In queste immagini alcune fasi del restauro della 8C Monterosa del 1947 carrozzata Touring, una delle due 8C Monterosa (l'altra è una cabriolet carrozzata dalla Boneschi) portate in concorso da Corrado Lopresto (qui a fianco). Da notare, nell'altra pagina, la presenza del tettuccio apribile e, sotto la calandra, lo spazio che sarà occupato dal contenitore della ruota di scorta.



WOLFRANG



## A Pebble Beach il “Best in Show” lo vincono, in genere, i macchinoni. Siamo negli Usa e la giuria preferisce le auto voluminose

ovviamente). Non è necessario infatti essere dei Paperoni per riuscire a vincere.

“La cosa più difficile è riuscire a incuriosire i giudici nei pochi minuti che hai a disposizione per presentare la tua macchina” spiega Lopresto. “È lì che ti giochi il premio. Se sei bravo stanno ad ascoltarti anche più del dovuto a tutto vantaggio del punteggio. Se invece non dici niente, fatta la loro ispezione se ne vanno. Sono giudici ma sono anche appassionati di auto, sono collezionisti, storici, tecnici, giornalisti, esperti vari dell'auto. Hanno piacere di apprendere, di capire, di stare a sentire se hai cose interessanti da dire”. Per sorprenderli quindi c'è solo un modo: le auto bisogna conoscerle nei minimi particolari, anche in quelli più insignificanti, cosa possibile solo se si segue personalmente il restauro. “Che

è ciò che faccio per ogni mia auto: di ognuna di loro potrei scrivere un libro, conosco tutto e tutto è riportato su dossier che più completi di così non potrebbero essere. Ci sono invece concorrenti che conoscono l'ammontare della fattura del restauratore ma niente sulla storia dell'auto e su ciò che è stato ripristinato. Molti di questi durante l'ispezione dei giudici fanno parlare il proprio restauratore”. Lopresto, gli va riconosciuto, le sue auto le coccola come se fossero dei figli. “Ho fatto mia la cura del dettaglio degli americani aggiungendo a questo concetto la nostra tradizione. Cerco di conservare il conservabile in maniera decorosa” afferma. “Ogni vite dev'essere originale e pulita, ma non come fanno in America che cromano tutto. Se la vite era zincata dev'essere zincata, se era nichelata deve es-

sere nichelata. Fino agli anni 2000 a Pebble Beach dominava il nuovo che più nuovo non si può. Poi, grazie anche ad Adolfo Orsi, è stata inserita una classe specifica per le auto conservate, con la quale si è iniziato a portare un minimo di sensibilità verso questo argomento. Da quest'anno infine dovrebbe trovare molto più spazio il concetto di restauro conservativo, quello per il quale mi batto da anni”.

Una filosofia applicata in toto alle auto con le quali Lopresto parteciperà al concorso di quest'anno: due assi nella manica in grado di mandare in depressione quanti si recheranno a Pebble Beach con velleità di vittoria. Due Isotta Fraschini 8C Monterosa del 1947: una berlina due porte carrozzata Touring e una cabriolet carrozzata Boneschi (vedi box a pag. 95) destinate a provocare co- ■





**Tutto sulle Isotta Fraschini**  
A fianco, Corrado Lopresto con le casse dell'archivio Isotta Fraschini: le ha ricevute da Finmeccanica come riconoscimento per aver acquistato quel che restava della celebre Casa milanese, comprese le due 8C Monterosa con le quali parteciperà al concorso d'eleganza di Pebble Beach. Qui sotto, il restauro dell'8 cilindri a V di 3,4 litri montato posteriormente sulle Monterosa.

W.D. FANTAUZZO

■ **munque grande clamore mediatico.** E non importa se raramente il concorso americano è stato vinto da collezionisti non statunitensi - sono una minoranza le vetture straniere ammesse -, con le 8C Monterosa Lopresto sa di toccare corde molto sensibili tra gli appassionati d'Oltreoceano.

“L'Isotta Fraschini negli Stati Uniti è un mito e nonostante sia fallita 68 anni fa gode ancora di un prestigio incondizionato: è ritenuta un'icona dell'eleganza. Negli anni 30 rappresentava il simbolo del successo economico, l'auto degli attori più noti, dei capitani d'industria, dei capi di governo, dei maharaja, il massimo desiderabile in fatto di bellezza e di prestigio” dice Lopresto. “E inoltre sono opulente, enormi, con motori di grossa cilindrata - un 8 cilindri di 3,4 litri - come piace a loro. Non dico che sia una condizione scritta quella che a Pebble Beach vengano premiate le auto di grandi dimensioni, ma siamo negli Stati Uniti e la giuria è sicuramente orientata a preferire auto voluminose. Da sempre il 'Best in show' lo vincono i macchinisti”. Le due 8C Monterosa saranno accompagnate da una terza Isotta Fraschini, sempre di Lopresto: la prima, costruita nel 1901. Saranno tutte in gara nella classe che il comitato organizzatore del concorso ha dedicato al prestigioso marchio milanese (ogni anno viene celebrato un costruttore differente).

Lopresto ha avuto solo sei mesi per riportarle all'antico splendore, da quando cioè ha ricevuto l'invito per partecipare al concorso di Pebble Beach. Le 8C Monterosa le ha acquistate due anni fa da Finmeccanica, che deteneva il controllo societario della Isotta Fraschini, ma erano ancora in non perfette condizioni. “Non potevo esporle così, avrei



↓ LA CABRIOLET

## COME UNO SHUTTLE

**Le due immagini qui a fianco**, relative al restauro della 8C Monterosa cabriolet allestita dalla carrozzeria brianzola Boneschi, mostrano la raffinatezza costruttiva di questo modello. Si tratta di una convertibile bicolore che rappresenta un bell'esempio di vettura aperta con capote completamente a scomparsa. “Un portento! Vederla allora era come ammirare uno shuttle oggi” dice Corrado Lopresto. Da notare l'orologio sistemato sul mozzo del volante, i pomelli in bachelite arancione, il cambio a quattro marce posizionato a sinistra e il tachimetro con contagiri su doppia scala. Lopresto ha riverniciato la carrozzeria nei colori originali e sottoposto l'interno a un restauro conservativo.

Una volta riportata a nuovo, la pelle sarà protetta con del plexiglas leggero in modo da preservarla meglio negli anni a venire. Tra le due 8C Monterosa in gara è probabilmente quella con le più ampie possibilità di successo nel concorso californiano.



## DI CINQUE NE SONO SOPRAVVISSUTE DUE

Le due Isotta Fraschini 8C Monterosa (dal nome della via di Milano in cui aveva sede la "IF") che saranno presentate a Pebble Beach da Corrado Lopresto sono le uniche sopravvissute al tempo e all'incuria degli uomini. In origine ne erano state allestite cinque, tutte rimaste allo stato di prototipo e mai entrate in produzione. Le 8C Monterosa furono le ultime Isotta Fraschini realizzate. La struttura prevedeva un telaio a cassone in lamiera d'acciaio scatorlata che, a differenza della scocca portante, poteva offrire una maggiore abitabilità (il passo era di 310 cm). Avevano il radiatore anteriore e il blocco motore-cambio al posteriore, motore sul quale lavorò anche Aurelio Lampredi. Le sospensioni erano costituite da due sfere di gomma sovrapposte la cui espansione era trattenuta da un anello d'acciaio che ne frenava la corsa. I due telai allestiti nel 1947 da Zagato sono entrambi scomparsi; due furono griffati da Touring nello stesso anno: una berlina quattro porte (scomparsa) e la berlina due porte (sopravvissuta); il quinto esemplare, carrozzato Boneschi nel 1948, è l'unica cabriolet, e anche lei si è salvata. Le due sopravvissute si possono ammirare

nelle immagini storiche qui a fianco e in un articolo che Ruoteclassiche dedicò loro a giugno 2007 (qui sotto a sinistra). Il grande radiatore anteriore ha condizionato la linea del frontale di tutte le 8C Monterosa (tranne che di una di Zagato, che aveva due radiatori laterali posteriori), mentre la soluzione del motore posteriore a V di 90° ha favorito la realizzazione di code sufficientemente slanciate. Nonostante i 1450 kg di peso a vuoto della vettura l'8 cilindri di 3,4 litri da 125 CV può trasportare sei persone a una velocità che raggiunge i 170 km/h. Il consumo medio era stato misurato in 15 l/100 km. I freni sono idraulici a tamburo.

ARCHIVIO FAMIGLIA BINCHI ANDELOIN



### Una parata come ultimo ostacolo

Per tentare la vittoria a Pebble Beach le auto devono essere restaurate alla perfezione e in grado di superare un tour di un centinaio di km. Il giovane meccanico Samuele Colombo sostituisce una gomma "fortunatamente" esplosa pochi giorni prima della partenza per il concorso d'eleganza.

bruciati le macchine, non erano presentabili. Erano state sottoposte a un restauro negli anni 80, mentre vetture di questo livello devono essere perfette" sostiene. "Presentare un'auto trascurata fa passare per sciatto più il proprietario che la macchina. E poi un collezionista serio non si sognerebbe mai di mostrare in pubblico una vettura che non è al massimo della forma, soprattutto se è una macchina importante. Vuol dire bruciarla, vuol dire lasciare di lei un ricordo negativo per sempre. Chi le guarda, invece, deve rimanere a bocca spalancata".

Le ha così sottoposte a una revisione totale, come si può notare dalle foto di queste pagine. "Sono state smontate le carrozzerie e riverniciate nei colori originali. Abbiamo controllato e riportato a nuovo anche le parti meccaniche, fino all'ultima vite. Tutto restaurato tranne gli interni, dove i rivestimenti originali sono stati ripuliti e mantenuti. Una volta che smonti un'auto è giusto sistemarla a dovere, per la dignità della macchina ma anche per la dignità della tua collezione".



# UN ANELLO PER IL BOSS

Più "rossa" del solito la kermesse d'inizio estate sul mitico circuito inglese. E quest'anno la monumentale installazione all'ingresso della tenuta di Lord March omaggia un personaggio-simbolo anziché una Casa: Bernie Ecclestone

Testo e foto di Laura Ferriccioli



**LA KERMESSA IN CIFRE**

Espositori	<b>300</b>
Pubblico	<b>210.000 visitatori</b>

**PERCORSO IN SALITA**

Auto	<b>180</b>
Moto	<b>60</b>
Lunghezza	<b>Circa 1,8 km</b>
Dislivello	<b>100 metri</b>
Record 2017	<b>46,13 sec.</b>

**ALTRE ATTRAZIONI (AUTO)**

Rally	<b>80</b>
Arena fuoristrada	<b>20</b>
Concorso d'eleganza Cartier	<b>45</b>
Mostra nei paddock	<b>40</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>365</b>

**T**renta classi, fra cui due esclusivamente di Ferrari, per un totale di 44 macchine da urlo suddivise tra monoposto e sportive. È il modo con cui il Goodwood Festival of Speed 2017 (F.O.S.) ha voluto dire "happy birthday" al Cavallino rampante, nell'esibizione di velocità sulla collina più famosa per le auto storiche. Il pezzo più ammirato è stato la 330 P4 del 1967, da molti considerato il Prototipo da corsa più bello mai costruito. Ma in generale - è persino superfluo dirlo - già da soli i paddock riservati ai capolavori made in Maranello valevano l'ingresso. Per un paio di volte, sabato e domenica, hanno fatto parte dei "Ferrari Moments", le celebrazioni con fuochi d'artificio all'ombra della scultura monumentale simbolo di ogni edizione, quest'anno intitolata a Bernie Ecclestone. C'erano due 250 TR, del

1958 e del '59, una 166 MM barchetta Touring del '49 e una Lancia-Ferrari D50 come quella che ha portato Fangio a vincere il campionato mondiale di Formula 1 nel 1956. E c'era la ricostruzione della 125 S con cui Franco Cortese ha vinto il Gran Premio Roma nel '47. Ancora, fra le altre, una 250 SWB e tre 250 GTO, compresa quella leggendaria di Nick Mason, l'immanicabile batterista dei Pink Floyd che ha vestito i panni del giudice al concorso d'eleganza Cartier "Style et Luxe" (vedi Ruoteclassiche 4/2017). Il musicista-driver era in buona compagnia, con Mike Rutherford dei Genesis, altro gruppo rock tra i più importanti di tutti i tempi, l'ex direttore tecnico Ferrari Ross Brawn, l'archistar Sir Norman Foster e Mr. Bean, ovvero l'attore Rowan Atkinson, assieme a diversi esponenti dell'alta borghesia british. Faceva parte della giuria anche Gordon Murray, il progettista Brabham e McLaren che quest'anno a Goodwood è tornato a guidare la sua prima 



Per i suoi settant'anni l'appassionato popolo di Goodwood ha tributato un'accoglienza in grande stile al Cavallino rampante



■ creatura, la IGM-Ford Special del 1967.

Ha vinto il concorso una Ferrari 250 GT Cabriolet Pinin Farina prima serie (1957), ma grande entusiasmo del pubblico si è visto anche per la "Shark Nose" di Giorgetto Giugiaro - la Ferrari 250 GT SWB Bertone del '62 -, che con l'occasione ha toccato il suolo inglese per la prima volta. Premiate anche la Maserati 3500 GT e la Steyr Puch 500 del '59, mentre la 500 Jolly Ghia "Drop-top" ha fatto innamorare tutti. Il parterre era a dir poco eccezionale, tanto che, anche a causa della gran folla, era difficile decidere dove posare lo sguardo. Così com'era difficile decidere a quale "evento nell'evento" fidarsi.

#### SPETTACOLO DI MUSCOLI

Il programma del "Festival della Velocità" è sempre molto intenso. Quest'anno (30 giugno-2 luglio) c'erano spettacoli continui nell'arena dei Goodwood Action Sports - con i salti da brivido dei più bravi motocrossisti del mondo -, il consueto rally nella foresta, un mercatino con ricambi e un'asta di Bonhams. Il tutto intervallato dagli show acrobatici degli aerei militari Typhoon e sullo sfondo musicale di una deliziosa orchestra-

na swing sistemata sul prato all'inglese. Questa 25ª edizione del F.O.S. è stata anche molto fortunata dal punto di vista climatico, con un cielo per lo più sereno e caldo non eccessivo. Ma torniamo all'attrazione numero uno, la "Hill climb", sul percorso di circa 1,8 km che arriva a un dislivello totale di un centinaio di metri. Il record di 46,13 secondi è stato appannaggio della Jaguar XJR-12D di Justin Law, un pilota esperto che conosce bene il percorso di Goodwood. Nella sua stessa classe, ma solo in "versione demo", si è vista andare "up on the hill" anche la Jaguar D



**Bolidi e compleanni**  
Il F.O.S. ha celebrato i cinquant'anni del motore Cosworth 3 litri DVF con una classe speciale di Lotus 49 (Sotto). A sinistra, la Ferrari 250 GT SWB Bertone (1962) al concorso d'eleganza del "Festival".



**Un parco "a tema"**

La Jaguar D Type "Long Nose" che ha vinto la 24 Ore di Le Mans del 1957, mentre si avvia verso la salita di Goodwood guidata da Quirina Louwman. Sta per lasciare il paddock anche una C Type del 1952. Qui a sinistra, uno dei festeggiamenti per il settantesimo anniversario Ferrari davanti alla villa di Lord March (che del Festival of Speed è ideatore e curatore), all'interno dell'enorme tenuta nel West Sussex, teatro del famoso evento dal 1992.

**FATTA PER INDIANAPOLIS**

**CENERENTOLA DIMENTICATA**



**Fra tante Ferrari** dal passato glorioso, il Festival of Speed ha voluto festeggiare il 70° anniversario del Cavallino ricordandosi anche della 375 Indy "Grant Pistons Ring Special", una delle auto meno celebrate della storia. La bella Cenerentola invitata al ballo nella tenuta di Goodwood è la monoposto che Johnny Parson avrebbe dovuto guidare alla 500 Miglia di Indianapolis del '52. Rientra fra le tre vendute da Luigi Chinetti negli Usa: la Ferrari ne aveva costruite quattro per dare un seguito alla carriera della 375 F1 del 1951 - 4.5 litri, 12 cilindri - dopo un cambio di regole in F1. Peccato però che per le caratteristiche dell'ovale le auto siano risultate inadatte: l'unica qualificata, in nona fila, è stata la quarta, affidata ad Alberto Ascari. L'esemplare presente a Goodwood si trova ora in un museo, ma non in Italia: per vederlo bisogna visitare la collezione Louwman dell'Aja, in Olanda.

Type "Long Nose" che ha vinto con il team scozzese Ecurie Ecosse, e precisamente con Ron Flockhart e Ivor Bueb, la 24 Ore di Le Mans del 1957. "Guidarla rimane sempre una grande emozione", ha spiegato a Ruoteclassiche Quirina Louwman, la proprietaria. Suo padre Evert ha comprato la macchina più di vent'anni fa per il loro vastissimo museo di auto storiche a L'Aja e ogni anno, quasi da sempre, sono invitati al F.O.S. (in Italia partecipano alla Mille Miglia). Ma i tributi a importanti ricorrenze, e soprattutto ai loro protagonisti, erano davvero una miriade: primo fra tutti l'omaggio a "Big John", il più volte campione del mondo John Surtees scomparso a marzo, al quale è stata dedicata una classe speciale di auto e moto. Anche per la nascita del circuito di Brooklands, avvenuta 110 anni fa, era schierata un'intera squadra, in questo caso di anteguerra. Fra loro spiccava la sbalorditiva Fiat S76 del 1911, 28.000 cm<sup>3</sup>, restaurata dall'inglese Duncan Pittaway e da tutti conosciuta come "La Belva di Torino".

Ancora una volta un capolavoro italiano. Una delle pochissime auto capaci di scatenare applausi lungo la celeberrima salita. **RS**

# TESTIMONI DI EROISMO

Ogni anno si ritrovano in un Paese diverso. È la regola. E pur di non mancare all'appuntamento si muovono con le loro auto anteguerra anche da Australia, Giappone, Nuova Zelanda, Russia e Stati Uniti. Oltre che da tutta Europa. Il motivo? Siamo andati a scoprirlo in Sardegna, sulle strade del raduno mondiale 2017

Testo di **Gilberto Milano** - foto di **Wolfgang**





**E** la fierezza il sentimento che caratterizza i sostenitori de “La marque”, come definiscono la Bugatti i suoi fan. Fierezza innanzitutto di far parte di una élite del collezionismo automobilistico mondiale, anche se il valore economico raggiunto oggi da una vettura costruita a Molsheim è l’ultima delle motivazioni che tengono unita questa “famiglia” speciale. È infatti ben altro ciò che accomuna i proprietari di Bugatti di ogni ceto e nazionalità fino a spingerli ad attraversare gli oceani pur di non mancare all’International Bugatti Meeting, una sorta di “Bugatti Pride” che ogni anno viene ospitato in uno dei Paesi in cui ha sede un club nazionale del marchio. Quest’anno è toccato all’Italia, agli splendi-

di paesaggi della Sardegna centro-occidentale e alle sue strade tenute in modo esemplare, ricche di saliscendi e praticamente prive di traffico. Un richiamo al quale hanno risposto in molti portando sull’isola oltre cento Bugatti degli anni 20 e 30.

“Il bugattismo è una fede, instillata dalla consapevolezza di essere custodi temporanei d’immense opere d’arte meccanica, di oggetti che sono stati pensati e realizzati da una mente geniale. Auto invincibili, leggere, maneggevoli e veloci anche se di relativamente piccola cilindrata, con le quali ieri un pilota poteva esprimere il massimo del suo talento e con le quali oggi si possono vivere soddisfazioni di guida uniche” sostiene Franco Majno, presidente del Bugatti Club Italia, il sodalizio a cui è toccata l’organizzazione dell’International Bugatti Meeting 2017.

La velocità, la leggerezza e la bellez- 



za sono i grandi punti fermi attorno ai quali si è sviluppata la produzione di Ettore Isidoro Arco Bugatti in tutti i suoi anni da costruttore. E le 104 vetture presenti al raduno (75 delle quali fabbricate tra il 1913 e il 1929, il resto fino al 1939, tranne una nel 1951 e una nel 2017) ne sono state la testimonianza tangibile. Bastava osservare l'agilità con cui si muovevano per intuire la qualità e la modernità meccanica. Oltre alla grande bellezza stilistica. Auto che possono ancora essere impiegate ovunque senza problemi, sulle strade normali quanto in competizione come sosteneva Ettore Bugatti stesso: "Le mie vetture hanno le stesse soluzioni di quelle da corsa, i medesimi congegni, gli stessi materiali, e sono montate dagli stessi operai".

Una prerogativa unica nella produzione automobilistica dell'epoca, frutto dell'intuito di quel genio nato a Milano il 15 settembre 1881 e costretto a emigrare per im-



#### Le prime e l'ultima

Dall'alto, in senso orario, una Bugatti Type 37 del 1926; una Type 55 del 1931 (con una vettura simile nel 1932 Jean Bugatti percorse i 450 km che separano Molsheim da Parigi a una velocità media di 120 km/h); l'ultima Bugatti, una Chiron del 2017, e una Type 23 del 1922.



## TRAVOLTI DA UN'INSOLITA PASSIONE



### 1 ENTUSIASTI VERI

Franco Majno dal 2009 è il presidente del Bugatti Club Italia. «Non siamo migliori o peggiori degli altri collezionisti, siamo diversi. Il Bugattista è un appassionato vero: pioggia, neve, freddo, caldo non fa differenza. Lui guida la sua macchina ed è l'uomo - o la donna - più felice del mondo. Se poi le strade e l'ospitalità sono come quelle offerte dal Bugatti Club Italia, lo è ancora di più. Il prossimo raduno mondiale si terrà negli Stati Uniti e nel 2019 in Inghilterra».



### 2 UNA VITA PER LORO

Sandro Bergami restaura Bugatti come pochi sanno fare, ma prima di tutto è un appassionato del marchio. Era in Sardegna con la figlia Eleonora a bordo della sua Type 22 del 1924. «Le Bugatti sono le auto che mi piacciono di più. Mi attira la meccanica vecchia, purché bella. Bella sia come concetto sia come forma. Bugatti è uno dei pochi che ha prodotto auto anteguerra con prestazioni moderne: una T 35 o una T 37 hanno prestazioni equivalenti a quelle di una sportiva di oggi».



### 4 SVIZZERA AL 100%

Katerina Batoušková è una collezionista di Zurigo, presente al raduno mondiale sardo con una Bugatti Type 44 del 1931 fresca di restauro. «La carrozzeria è stata realizzata da Kellner, un famoso carrozziere di Berlino. L'abbiamento trovata malconcia e l'abbiamento riportata com'era in origine. La vettura è stata comprata a Zurigo e non ha mai lasciato la Svizzera. Oggi è il primo giorno che la guidiamo e nel quale dopo tantissimi anni torna a mostrare l'eleganza che aveva un tempo».

### 3 CI VUOLE IL FISICO

Giuseppe Previni si è iscritto al raduno con la più anziana delle suore Bugatti, una Type 13 del 1920. «È mia da quattro anni, prima era di un collezionista americano. Con il passare degli anni ho iniziato ad apprezzare le auto sempre più vecchie e a desiderarle di utilizzarle. Solo che ora gli anni si fanno sentire e queste sono un po' rigide, per cui ci vuole una buona schiena per guidarle».



### 6 GALEOTTO FU IL GARDA

Pierre-Yves Laugier è diventato un apprezzato storico delle Bugatti dopo aver visto in gioventù una Type 50 sfrecciare sulle strade del Lago di Garda. «Era talmente bella che ho voluto sapere chi avesse costruito un'auto così avvenente. E da lì è nato l'amore per le Bugatti». Al raduno ha partecipato da osservatore. Nella foto è ritratto con una Type 35 del 1926 del collezionista italiano Paolo Casella. «Una vettura tutta originale e perfettamente conservata».



#### Cartoline sarde

Nella foto, le Bugatti durante una sosta nella parte centro-occidentale della Sardegna. Qui a sinistra, ad Alghero. Al centro, una delle 13 Bugatti Type 55 prodotte, l'unica in alluminio (del 1932), appartenuta a Leopoldo III, re del Belgio, che preferiva le Bugatti interamente nere.



■ porre le proprie idee. Nella sua tormentata vita imprenditoriale Ettore Bugatti ne costruirà circa 7950 delle quali pare siano sopravvissute non più di 2000. "Qualcun'altra se ne potrebbe scoprire negli Stati Uniti - i soldati americani ne hanno esportate molte durante la guerra - ma si tratterebbe comunque di pochi esemplari" sostiene Pierre-Yves Laugier, storico della Bugatti presente al raduno.

"Erano macchine molto avanzate per l'epoca e ancora oggi brillantissime" dice Sandro Bergami, uno dei più apprezzati restauratori di Bugatti in ambito internazionale, intervenuto al meeting con la sua T 22 del 1924. "Bugatti ha messo un poco di tutto in ogni componente dell'auto ma stando attento a mantenere sempre un perfetto equilibrio in ogni parte: un motore non esageratamente potente, freni quanto basta, un

cambio perfetto e un telaio abbastanza rigido. Tanto per farsi un'idea: nel 1919 le Bugatti avevano già quattro valvole per cilindro, monoalbero a camme in testa e doppia accensione".

Un genio, ma anche un uomo orgoglioso, testardo come pochi, ostinato. Al punto da non voler mai adottare sulle sue auto le sospensioni anteriori indipendenti, oppure i freni idraulici, impiegati solo a partire dal 1937. Ettore morì settant'anni fa a Parigi (il 21 agosto 1947) dopo aver condizionato con le sue intuizioni e i suoi brevetti il mondo dell'auto per tutta la prima metà del secolo scorso, fino a lasciare il testimone a Enzo Ferrari, che lo terrà per l'altra metà del secolo. Una personalità eclettica, amante del bello e dell'eleganza anche in campo meccanico (in ogni parte di una Bugatti, anche la più piccola, c'è sempre la vo-

glia di stupire), spirito che i bugattisti sono fieri di condividere attraverso il possesso e l'uso delle sue auto.

"Macchine anteguerra così divertenti da guidare ce ne sono poche: o sono Bugatti o sono Alfa Romeo, non ce ne sono altre" sostiene Francesco Guasti, uno dei primi bugattisti italiani. "E poi ci vuole un certo spirito per guidarle, completamente diverso da quello che si riscontra per altri marchi: qui è tutta gente che ama mettere le mani nel motore". Parere condiviso da Viola Procvio, figlia d'arte (il papà è stato tra i fondatori del club Bugatti, nel 1961): "Essere bugattista vuol dire anche rimediare in proprio a qualche inconveniente tecnico, pazzare di olio e di grasso, bollire dentro la propria macchina per il caldo, ma uscire sempre con il sorriso sulle labbra, coscienti di aver trascorso dei momenti bellissimi". What else? ■



#### Versioni speciali

Una Bugatti Type 101 Antem del 1951, il canto del cigno della produzione di Molsheim. Costruita sulla base della T 57 è una delle sei 101 prodotte, l'unica carrozzata dal panigino Van Antem. In alto, la ricostruzione della Type 57 SC, prototipo del 1935 realizzato in Electron, lega d'alluminio e magnesio. Sopra, a destra, un proprietario alle prese con un cambio candele volante.

# UNA TRIBÙ IN FESTA

Per il sessantennale del modello a Garlanda si sono presentati più di 1200 "cinquini"; non un record ma quasi. Tre giorni di euforia pressoché ininterrotta, culminata - la domenica - nella coreografica parata in stile olimpico all'Ippodromo dei Fiori di Albenga

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





## IL MEETING IN CIFRE

Auto presenti	1204
Dall'estero	281
Dall'Italia	923
Paesi rappresentati	17
Paese ospite	Lussemburgo (18 auto)
Paese straniero con più auto	Francia (111)
Regioni italiane rappresentate	15
Regione con più auto	Liguria (249)
Auto più vecchia	1° luglio 1957 (Franco Viola)
Auto più recente	31 luglio 1975 (Luciano Tona)



**I** caldo: un inferno con punte di 35 gradi. Le salite: una piccola fatica di Ercole. Ma le 1204 partecipanti alla 34esima edizione del meeting internazionale di Garlenda, quello celebrativo dei sessant'anni del "cinquino", non si sono fermate di fronte a nul-

la. O quasi. Il segreto? Ce lo spiega il "veterano" Alessandro, 42 anni, di Loano, proprietario da cinque anni di una D "originalissima" del 1963: "Se anche ci si bloccasse, niente panico - raccomanda, forte delle sue cinque partecipazioni al "Meeting". - E solo la membrana della pompa della benzina che si surriscalda e s'incolla, arrestando il flusso del carburante. Basta uno straccio imbevuto d'acqua per raffreddarla e ripar-

tire". Nei vari tour collinari previsti dal programma, le occasioni di districarsi con le bottiglie di minerale sono state piuttosto frequenti. Ma all'acqua sono state aggiunte abbondanti dosi di sorrisi.

Si comincia alle 11 di venerdì 7, con l'apertura ufficiale del "Meeting" e l'inaugurazione del rinnovato Museo Multimediale della Fiat 500 "Dante Giacosa"; gli equipaggi arrivano alla spicciolata, sgranati

**Popolo in coda**

La carovana durante il "Grand Tour" del sabato; in basso, alla parata della domenica (a sinistra, l'auto arrivata da più lontano: una Giardiniera giunta da Rovaniemi, in Finlandia).



lungo la strada in salita che divide in due Garlenda, paese di poco più di 1200 anime nell'entroterra di Savona. A precederli, il suono sparagnino dei clacson. Assistiamo all'arrivo festoso della delegazione danese, 12 "cinquini" schiamazzanti con tanto di bandierine del Paese d'origine e di quello di destinazione. Non c'è equipaggio estero - 281 sui 1204 censiti - che si sottragga al rito di esibire con orgoglio la propria identità nazionale. Circa l'85% dei partecipanti, in questo angolo sperduto (e bellissimo) di Liguria, è arrivato su strada: finestrini abbassati, bermuda e t-shirt.

Dal quartier generale del Fiat 500 Club Italia fanno sapere che già dalla serata di giovedì le vetture iscritte sono più di 700;

l'attesa è di arrivare a un mille tondo tondo prima della parata della domenica pomeriggio, dove Paesi e regioni sfileranno sulla pista dell'ippodromo di Villanova d'Albenga come all'apertura delle Olimpiadi. Un colpo d'occhio unico e coloratissimo.

Il menu della "tre giorni" è un bouquet di "sgambatelle" in collina (momenti clou, la salita al santuario della Madonna della Guardia, il venerdì, e il "Grand Tour" panoramico fino a Porto Maurizio, il sabato), momenti di approfondimento (i talk show del sabato mattina) e convivialità a mille. Ed è proprio su questo punto che il "Meeting" gioca il "carico", consapevole di rappresentare un unicum per una "tribù" che ama condividere la passione per la propria automobile, ma

anche e soprattutto divertirsi in compagnia, magari con un bagno a mezzanotte in un'Alassio ormai brulicante di turisti.

"L'auto è importante, per carità - ci spiega con un sorriso smagliante Domenico Romano, presidente fondatore del sodalizio ligure - ma la persona, il socio, lo è di più. E qui siamo tutti amici". E il "Meeting" ne è la dimostrazione più evidente. Com'è evidente che i partecipanti non hanno certo tutti gli anni della 500, anzi: "Siamo orgogliosi di dire che questa 'tre giorni' è all'insegna dei giovani - il 25% dei partecipanti ha meno di 40 anni -, delle donne e dei 'diversamente giovani'". Molti presenti, all'epoca della presentazione ufficiale del "cinquino", nel luglio del 1957, non erano neppure nati... **R**

↓ IL NOSTRO "CACCIATORE DI PEZZI"

## QUESTE LE IMPERDIBILI

Il 60° anniversario dalla presentazione della Nuova 500 è stato una ghiotta occasione per fare un viaggio a ritroso nel tempo, percorrendo la storia del modello. Un occhio "smaliziato" non avrebbe avuto difficoltà a individuare, in mezzo alla carovana del "Meeting", tre esemplari - tutti di colore azzurro medio - conformi alla vettura presentata il 3 luglio 1957, dotata di un allestimento davvero minimale (vetri fissi e motore di soli 13 CV). Proseguendo cronologicamente, ci s'imbatte in un paio di Fiat Nuova 500 Normale, dall'allestimento migliorato e dal motore potenziato a 15 CV; la versione definita N, presentata al Salone dell'Automobile di Torino del novembre 1957, fu la prima risposta di Fiat alle critiche espresse dal mercato. Presente a Garlanda anche qualche 500 Jolly di Ghia, ossia la proposta su telaio "nudo", tra le 15 presentate durante il Salone, che ha avuto il più significativo seguito produttivo. Il 1958 era rappresentato da una versione N per il mercato americano, caratterizzata da fanali maggiorati, che danno alla vettura un musetto da "ranocchietto". Sono state poi viste una Fiat 500 N Tetto Apribile (1959) e una manciata di belle versioni D (1960-65), modello che rappresenta la maturità del progetto Tipo 110 (il nome interno dato in Fiat alla 500). Passando alla seconda vita della 500 berlina, ossia la scocca del tipo F prodotta, con varie modifiche di allestimento e meccanica (la L e la R, sostanzialmente), dal 1965 al 1975, erano presenti tutte le variazioni sul tema, con esclusioni delle coupé. Tra le

realizzazioni più curiose si segnalano una Zanella Erina, esempio di spider retrò secondo un'effimera moda in voga nella seconda metà degli anni 60 e, tra i fuoristrada, un esemplare di Ferves Ranger. Il viaggio non avrebbe potuto concludersi meglio incontrando, la domenica mattina sulla pista dell'Ippodromo dei Fiori, l'ultima Fiat 500 berlina, versione R, prodotta il 31 luglio 1975 a Termini Imerese.

Claudio Zara



500 D



ZANELLA ERINA

AL-84-14



FERVES RANGER



500 N PER IL MERCATO USA

OLDTIMER - YOUNGTIMER - CLASSICO - PARTI

# VETERAMA®



> FIERA PER PEZZI DI RICAMBIO PER OLDTIMER

> 260.000M<sup>2</sup> AREA APERTA

> 4.000 ESPOSITORI

> PIÙ DI 45.000 VISITATORI

> 15.000M<sup>2</sup> CAPANNONE

IL PIÙ GRANDE MERCATO  
IN EUROPA

06. - 08. OTTOBRE 2017 | GERMANIA | MANNHEIM - AREA DEL MAIMARKT

VEN. 12.00-22.00 | 06.10. INGRESSO SOLO CON BIGLIETTO PREMIUM | SAB. 8.30-18.00 | DOM. 8.30-18.00

WWW.VETERAMA.DE | TEL +49 (0) 6203 / 135 07



# CAVALCATA IN 2 CV

**Erano 26 le auto** che si sono mosse nel weekend del 3-4 giugno per visitare il Citroën Museum della città medioevale di Castellane (in Francia), coadiuvate dal Club Citroën 2 CV e Derivate Italia. I dintorni, perfetti per lanciare a briglia sciolta le 16 "Deux Chevaux", alle quali si sono aggiunte 3 Mehari, 4 Dyane, una Ami 8 Break, una Azu 250 (furgonetta) e una Traction Avant. I campi di lavanda della Provenza sono stati il contorno colorato ideale per una tranquilla gita caratterizzata da un bel po' di bizzze meteo. Andrea, uno degli organizzatori, racconta così il giro: "All'inizio c'era il sole, poi la pioggia, poi la grandine ma alla fine è tornato il sole. Lo spirito era quello giusto, buoni amici di viaggio che condividono una grande passione comune. Le nostre bicilindriche si sono arrampicate senza sforzi sul colle più alto d'Europa, la cima de La Bonette, per poi raggiungere il bellissimo Citroën Museum e festeggiare a casa del nostro amico Elio, un citroënista Doc, che ci ha messo a disposizione il suo uliveto organizzando una serata magica". Particolarmente significativa una delle dichiarazioni fatta da Stefania e Franco che sono arrivati con i loro bambini su una 2 CV color arancio del 1985: "Su queste vetture la vita rallenta e ci sembra di vivere con maggiore intensità ogni attimo". Se ci si pensa, andando piano, senza aria condizionata, con i finestrini e il tetto aperti, si riescono veramente a vedere le cose con maggior attenzione e a sentire i profumi della natura. Il museo è di proprietà di Henri Fradet, un appassionato francese emigrato in Svezia per lavoro e che al suo rientro in Francia ha deciso di dare una casa alla sua piccola collezione privata.

Paolo Carlini



FOTO DI PAOLO CARLINI



## Passione francese

Un gruppo di 44 amici e la voglia di condividere i ritmi rilassati di un lungo viaggio fino in Provenza a bordo delle loro iconiche 2 CV. Tappa finale del tour, un piccolo museo di sole Citroën (sopra), gestito da un appassionato francese.

## #AUTOABANDONATE

Potete inviare le vostre foto a [redazione@ruoteclassiche.it](mailto:redazione@ruoteclassiche.it) indicando nell'oggetto "Auto abbandonate".



**Morte di un gioiello.** Qualche volta i ritrovamenti dei nostri lettori hanno davvero dell'incredibile. E stringono il cuore di qualsiasi appassionato. Eccone uno che si commenta da solo: è una Jaguar E Type (meglio, cioè che ne rimane), fotografata da Paul Montaperto a Briançon, in Val d'Aosta...

## ARRIVA IL MILANO RALLY SHOW

**Il fascino dei rally** promette d'infiammare l'estate meneghina. Nel weekend del 4-5 agosto il capoluogo lombardo ospiterà la prima edizione di Milano Rally Show, singolare mix di spettacolo, adrenalina (con gare non competitive) e intrattenimento che coinvolgerà 60 regine della sportività: 20 classiche (oltre a 40 moderne), tra le quali si annunciano le presenze di Fiat 124 Abarth Rally e 131 Rally Abarth, Ford Escort MK2, Lancia Stratos, Rally 037 e Delta HF, Opel Kadett GT/E e numerosi modelli di Porsche. L'evento, patrocinato da Regione Lombardia, Comune di Milano, Automobile Club Italia e Aci Storico, vivrà i suoi momenti clou tra il centro del capoluogo (piazza del Duomo, via Montenapoleone, piazza Castello), l'ex area Expo, la pista e "Il Centro" di Arese, il megastore più grande d'Italia. Ricco il programma d'intrattenimento collaterale, con concerti musicali, avviamento al kart (anche per i più piccoli) e accensione dell'Albero della Vita al Parco Experience. La "due giorni" è stata lanciata ufficialmente, alla presenza delle autorità, il 29 giugno, in piazza Città di Lombardia e lungo un tour che ha toccato piazza del Duomo e il Castello Sforzesco. **D.T.**



### PRESENTAZIONE UFFICIALE

## IL LIBRO SULLA FIAT 500 ALLA CAMERA

**Prestigiosa ribalta** romana, il 20 giugno alla Camera dei Deputati, per il volume "Un mito italiano" dedicato ai 60 anni della Fiat 500. Alla presenza degli onorevoli Franco Vazio, Maria Chiara Gadda e Roberto Rampi, delle due curatrici - Francesca Caneri e Stefania Ponzone - e del presidente fondatore del Fiat 500 Club Italia, Domenico Romano, si è sottolineato l'impatto che il "cinquino" ha avuto sull'immaginario collettivo e sulla storia (non solo motoristica) del nostro Paese; una vetturina, la 500, che come ha dichiarato Giacomo Guerra, presidente nazionale dell'Unicef, "Nella sua seconda giovinezza è diventata anche sinonimo di turismo consapevole, di aggregazione tra persone di tutti i ceti e le età, nonché di solidarietà". La presentazione romana rientra nelle iniziative che il 500 Club Italia ha messo in piedi per celebrare il sessantennale del modello, a cominciare dal meeting internazionale celebrativo di Garlenda, di cui parliamo a pag. 106.



### CALENDARIO

#### AGOSTO

**26 - 27 CASTELFRANCO EMILIA (MO)**

Mostra-scambio di auto, moto d'ci e ricambi d'epoca, [mostrascambioemilioder@libero.it](mailto:mostrascambioemilioder@libero.it)

**27 SANTHÌÀ (VC)**

Mostra-scambio di bici, auto moto classiche e d'epoca, [alpiemotoclub.com](http://alpiemotoclub.com)

#### SETTEMBRE

**9 - 10 MODICA (RG)**

Mostra-scambio, Modica Old-Motor, Contrada Beneventano, RagusaAutoStoryt. (RG)

**10 SETTIMO TORINESE (TO)**

Mostra-scambio, via Castiglione, [info@clubantichestopassion.it](mailto:info@clubantichestopassion.it)

**15 - 18 TORINO**

Concorso d'eleganza, Automotoclub del Minotauro, [automotoclubdelminotauro.it](http://automotoclubdelminotauro.it)

**15 - 17 IMOLA (BO)**

Mostra-scambio, c/o Autodromo Enzo e Dino Ferrari, [crame@crame.it](mailto:crame@crame.it)

**16 - 17 ROMA**

Roma Classic Motors, c/o Fiera di Roma, [romaclassicmotors.it](http://romaclassicmotors.it)

**23 - 24 MODENA MOTOR GALLERY (MO)**

Mostra-mercato di accessori e ricambi e piazza dei privati, [motorgallery.it](http://motorgallery.it)

**23 - 24 PESCARA**

Mostra-scambio, c/o Stadio Adriatico Pescara, [mostrascambioarzu.it](http://mostrascambioarzu.it)

**23 - 24 VILLAFRANCA DI VERONA (VR)**

Mostra-scambio, c/o mercato ortofruttolico, [vcebebernardi.it](http://vcebebernardi.it)

**23 - 24 CHIUDUNO (BG)**

Mostra-scambio, c/o Centro Fiera, [centrofierachiuduno.it](http://centrofierachiuduno.it)

**24 SANTHÌÀ (VC)**

Mostra-scambio, piazza Aldo Moro, [alpiemotoclub.com](http://alpiemotoclub.com)

**30/9 - 1/10 CAORLE (VE)**

Mostra-scambio internazionale, [epocacar.com](http://epocacar.com)

**30/9 - 1/10 PARMA**

Mercante in Auto, ricambi e automobili, Fiere di Parma, [mercantefiera.it/mercanteinauto](http://mercantefiera.it/mercanteinauto)

**30/9 - 1/10 MONTICHIARI (BS)**

Mostra-mercato, c/o il Centro Fiera, [info@centrofierait](http://info@centrofierait)

**30/9 - 1/10 CAORLE (VE)**

Mostra-scambio internazionale, [fierecaorle@epocacar.com](http://fierecaorle@epocacar.com), [epocacar.com](http://epocacar.com)

#### OTTOBRE

**1 GAIOLE IN CHIANTI (SI)**

Erica, [ericagaiole.it](http://ericagaiole.it)

**7 - 8 ROMA**

Il Meglio di Millennium, mostra-scambio e raduno Harley-Davidson, c/o Ippodromo di Capannelle, [millenniummotors.it](http://millenniummotors.it)

**14 - 15 PIACENZA**

Mostra-mercato, con raduno di moto d'epoca e Vespa, Fiera di Piacenza, [epofofire.net](http://epofofire.net)

**21 - 22 BUSTO ARSIZIO (VA)**

Mostra-scambio, [automototepocacau](http://automototepocacau)

**22 SANTHÌÀ (VC)**

Mostra-scambio, piazza Aldo Moro, [alpiemotoclub.com](http://alpiemotoclub.com)

**26 - 29 PADOVA**

Auto e Moto d'Epoca, Fiera di Padova, [info@autemotodepoca.com](http://info@autemotodepoca.com)

# CLASSIC DAYS A BERLINO

**I tedeschi le cose** le fanno in grande, si sa. E alla regola non è sfuggita la quinta edizione del Classic Days Berlino, probabilmente tra i più grandi raduni di auto storiche in Europa, con circa 2000 auto iscritte e 170 espositori tra Case automobilistiche e aziende del settore. Il tutto si è svolto il 17 e 18 giugno sulla Kurfürstendamm, una delle più note vie dello shopping berlinese. Sugli oltre due chilometri della ricca strada i collezionisti si sono dati appuntamento per esibire i loro gioielli e per una raffinata esperienza gastronomica in uno dei tanti stand tra champagne, cucina stellata - notevoli i piatti di Johann Lafer - e lounge bar. Ma l'esperienza più esaltante l'hanno senza dubbio vissuta le decine di migliaia di visitatori incuriositi dalle Aston Martin, a cominciare dalla gloriosa DB5 fino alle moderne DB9, dalle Mercedes "Adenauer", dalla vasta schiera d'inglesi - molto bella la Morgan Three Wheeler - Jeep, alcune in allestimento militare, Fiat, Alfa Romeo, Porsche, Ferrari e dalle moltissime americane. Molto ricco lo stand Volvo con una P1800 S in fase di restauro e pressoché l'intera gamma: 544, Amazon e 240 in tutte le salse. E ancora Maserati, dalla Mexico fino alle Ghibli per concludere con l'attuale Levante. Tra le star dell'evento una meravigliosa Ferrari 365 GTS/4 Daytona. Nutrita la pattuglia di bus d'epoca con in prima fila gli inossidabili Saurer e Setra, moto storiche e tanta automobilia.

**Silvio Campione**



FOTO DI SILVIO CAMPIONE



## ↓ VETERAN CLUB VALLE D'ITRIA

### STORICHE NELL'EGEO

**A tavoletta verso l'estate:** dal 30 maggio al 4 giugno una quarantina di auto classiche ha compiuto un tour nell'affascinante mondo della Grecia antica, organizzato dal Veteran Club Valle d'Itria. Storia, cultura e divertimento sono stati gli ingredienti del viaggio verso Lefkada, isola ionica a Ovest della Grecia continentale, caratteristica per la presenza di un museo, di un castello e del porticciolo di Vassiliki. È seguita un'escursione in barca verso Skorpios, Maganisi e Nidri.

**E.L.**



## ↓ GUBBIO MOTORI

# WEEKEND "ALFAGUBBIO"

**Ben 154 alfisti** e 75 vetture: sono questi i numeri del 7° Raduno Nazionale Alfa Romeo "Alfagubbio", svoltosi domenica 18 giugno e organizzato da Gubbio Motori. Tutte di alto livello le vetture - fino al 1975 - che hanno partecipato soprattutto dal Centro Italia: Giulietta Sprint e 2600 Spider Touring, Junior Zagato e Duetto, e non è mancata una rarissima ambulanza militare Alfa Romeo F12. Il gruppo è partito dalla piazza Grande di Gubbio per visitare la mostra "De Chirico, Sironi, Depero... Le Regole alle Logge", in piazza Quaranta Martiri, con i capolavori della Fondazione Cassa di Risparmio di Perugia. Poi le tappe di Ghignano, del Bottaccione, del Trofeo Fagioli (che festeggiava quest'anno l'edizione n. 52), e ancora Scheggia, Ponte a Botte e rientro dalla Strada della Contessa, per concludere con il pranzo conviviale.

Elisa Latella



## ↓ AUTO E MOTO D'EPOCA SARDEGNA

# COPPA GENTLEMEN SARDI

**Gli splendidi paesaggi** sardi hanno fatto da scenario, a maggio, dell'undicesima edizione della Coppa Gentlemen Sardi, organizzata dall'associazione Auto e Moto d'Epoca Sardegna. Cinquanta autovetture sono arrivate ad Arbatax (frazione portuale di Tortolì, in provincia di Nuoro) dopo aver attraversato Sant'Andrea Frius, San Nicola Gerrei, Ballao, Escalaplano, Perdasdefogu, Jerzu, Cardedu, Barisardo, Tortolì, Tertenia e Muravera per poi rientrare a Cagliari. Una sfilata veramente rappresentativa del Novecento automobilistico: dalla più antica Fiat 519 del 1925 alla più giovane Lancia Delta Integrata, ma anche un veicolo storico della Polizia di Stato - la "Pantera" Alfa Romeo Giulia 1600 del 1974 - e la Fiat 1100/103 della direzione generale dell'Arma dei Carabinieri di Roma. Alla premiazione, svoltasi presso il Colle di San Michele, è intervenuto anche il neo questore di Cagliari Pierluigi d'Angelo. Meritevole di nota il gesto del vincitore Alessandro Virdis (Porsche 356) che ha riconosciuto al secondo classificato Alessio Bellisai (Lancia Beta Montecarlo) la vittoria morale essendo stato, nonostante la bravura, penalizzato dal coefficiente di anzianità.

E.L.



## ↓ IN BREVE



# IL "BORDINO" FA 27

**È del Veteran Car Club Bordino** di Alessandria la regia della 27<sup>a</sup> Rievocazione del Circuito del Bordino sulle strade dei vini, svoltasi il 2-3 giugno: 65 equipaggi, il 40% dei quali provenienti dall'estero, hanno viaggiato tra le colline del Basso Piemonte, il porto di Savona e naturalmente la città di Alessandria.

# FIA VOLUNTEERS DAY

**Il 12 maggio** è stato proclamato Fia Volunteers Day, prima giornata mondiale dedicata ai volontari e agli ufficiali di gara. L'idea è stata promossa dalla Federazione Internazionale dell'Automobile e sostenuta dall'Automobile Club d'Italia. Un modo per ringraziare tutti i volontari che si prodigano durante le gare per garantire il successo delle manifestazioni e attirare un numero sempre maggiore di partecipanti e di appassionati.

# TOUR DELL'ALTO IONIO

**Sulle rive dell'Alto Ionio** le tradizioni di borghi antichi si uniscono al sapore del mare: 38 equipaggi hanno partecipato nei weekend del 16-18 giugno alla decima edizione del raduno organizzato dal Civas I Delfini di Taranto. La partenza è stata a Pisticci, cittadina nota per le "casette Bianche" tra i calanchi delle colline lucane. Tra le tappe del viaggio Nova Siri e la visita al tempio dorico di Metaponto, con conclusione al locale golf club. Domenica gran finale a Taranto, visita alla città vecchia e tour in motonave per ammirare le basi navali della Marina Militare.



↓ CLUB FIAT 850 SPIDER BERTONE

## DOPPIA FESTA PER I 25 ANNI

Il Club Fiat 850 Spider Bertone, che quest'anno compie 25 anni, ha organizzato un evento dal 7 al 10 settembre, a cavallo tra Romagna e Marche, intitolato "Le 850 Spider alla scoperta dei borghi più belli d'Italia". I festeggiamenti per l'importante traguardo sono iniziati a maggio nella cornice della Val di Non, con un raduno che ha visto la partecipazione di 38 equipaggi. Quattro giorni di escursioni al Lago di Tovel, presso la diga del Lago di Santa Giustina, alla centrale idroelettrica di Taio, alla Siderria Melchiori di Tres e infine al celebre Castel Thun. A Coredo c'è stata la visita dell'eremo di San Romedio e poi un percorso-avventura nel canyon Rio Sass. A Marcena infine una visita presso un laboratorio di restauro di organi. Il club, dopo un altro raduno a Modena, si prepara ora all'appuntamento romagnolo-marchigiano.

E.L.



↓ MG CAR CLUB ITALIA

## INGLESINE IN DALMAZIA

Un viaggio attraverso la natura e le bellezze architettoniche della bassa Dalmazia si è svolto, con la regia dell'MG Car Club d'Italia, dal 14 al 18 giugno, a bordo di 14 auto sportive d'altri tempi. La carovana, partita da Ancona alla volta di Spalato, ha raggiunto Medjugorje prima e Mostar poi, per completare un tour della Croazia, della Bosnia e del Montenegro. L'insieme di campanili e minareti nel centro storico di Mostar nasconde le ferite di una terribile guerra; seguendo il corso del placido fiume Neretva gli equipaggi sono arrivati a Neum, sui soli 10 km di costa bosniaci. Non potevano mancare le tappe di Dubrovnik, nota per la sua grazia architettonica e il passaggio al mare, alle famose Bocche di Cattaro in Montenegro, antichi valloni fluviali che creano insenature simili a fiordi, alla penisola del Peljiscac e ai suoi vigneti, a Orebic e infine a Korcula, l'Isola dove si dice sia forse nato Marco Polo. A chiudere l'avventura 160 chilometri di litoranea a picco sul mare sino a Trogir e quindi il ritorno al porto di Spalato.

E.L.



↓ AUTOMOBILE CLUB PISA

## ANTEGUERRA NEL CUORE DEL GIUGNO PISANO

Domenica 18 giugno gli appassionati di auto d'epoca, ma anche i numerosi turisti confluiti a Pisa per la Luminara, il Palio e la regata storica, hanno potuto ammirare un'esposizione di vetture d'epoca presso il piazzale antistante la sede dell'Automobile Club di Pisa. Dopo la cerimonia di benvenuto nel salone riunioni, le auto sono state trasferite in Logge di Banchi e piazza XX Settembre per essere ammirate dal pubblico; nel pomeriggio la carovana si è mossa per una sfilata sui Lungarni della città. L'evento, patrocinato da Aci Storico, è stato organizzato e promosso dall'Automobile Club Pisa. Due stand dedicati in piazza XX Settembre, e l'antico gemellaggio con gli Automobile Club delle quattro repubbliche marine, con la presenza dei gonfalonieri degli Automobile Club di Genova, Venezia e Salerno, hanno sottolineato il carattere storico-culturale dell'iniziativa.

E.L.

Anteguerra e non solo

Due momenti della manifestazione organizzata dall'AC Pisa nella settimana clou del "Giugno Pisano".



## CALENDARIO

### AGOSTO

- 4-6 VECCHIE SIGNORE A CEVA**  
Evento turistico culturale senza prove, ad Alba (CN), Circolo Langhe Automoto Storiche, dmsabait
- 6 FESTA DEL TUBO**  
Veicoli utilitari, ad Avigliana (TO), Circolo Italiano Carnion Storici Gino Tassi, circolomcmonistorici.it
- 12-15 FESTA DELLA TREBBIATURA AUTO**  
Manifestazione di macchine agricole a Cornalato (AN), Club Jesino Moto Auto D'Epoca cjmae.blogspot.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 di Verona (VR), Veteran Car Club Enrico Bernardi, vccbebernardi.it
- 26-27 ASI TRACTORS SHOW**  
Resana (TV), manifestazione organizzata dall'Asi, asied.it
- 26-27 COPPA MARCHESE DEL GRILLO**  
Evento turistico culturale senza prove a Bagnoregio e dintorni (VT), Associazione storico-culturale Piero Taruffi Automoto, museatoruffi.it
- 27 TRA COLLINE E VALLATE**  
Manifestazione turistica culturale senza prove ad Ariano Iipino (AV), Club veicoli storici clubveicolistorici.com
- 27 TROFEO FRANCO SCAGLIONE**  
Evento turistico culturale senza prove, Attopiano Silano (CS), Carrozze Automoto d'Epoca Calabria e Simpatizzanti, camecs.eu
- 27 RADUNO FIAT 500**  
Gola Turo (RC), Calvi (BN), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

- 26-27 ASI TRACTORS SHOW**  
Resana (TV), manifestazione organizzata dall'Asi, asied.it
- 26-27 COPPA MARCHESE DEL GRILLO**  
Evento turistico culturale senza prove a Bagnoregio e dintorni (VT), Associazione storico-culturale Piero Taruffi Automoto, museatoruffi.it
- 27 TRA COLLINE E VALLATE**  
Manifestazione turistica culturale senza prove ad Ariano Iipino (AV), Club veicoli storici clubveicolistorici.com
- 27 TROFEO FRANCO SCAGLIONE**  
Evento turistico culturale senza prove, Attopiano Silano (CS), Carrozze Automoto d'Epoca Calabria e Simpatizzanti, camecs.eu
- 27 RADUNO FIAT 500**  
Gola Turo (RC), Calvi (BN), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

### SETTEMBRE

- 1-3 LEI AL VOLANTE**  
Evento turistico culturale con rilevamenti di passaggio a Pescara, Jaguar Drivers Club Italy Registro Jaguar, jaguardrivers.it
- 1-3 RADUNO INTERNAZIONALE CISITALIA**  
Per i 70 anni della 202 a Ferrara, Savignano sul Rubicone (FC), Corsano (RN), San Leo (RN), Gambettola (FC), Cervia - Milano Marittima (RA), Cervia Turismo, cerviatourism.it
- 2-3 SETTIMANA MOTORISTICA BRESCIANA**  
Evento turistico culturale senza prove, Brescia sui laghi di Iseo e di Garda, Musical Watch Veteran Car Club, mwvcc.it
- 2-3 RIEVOCAZIONE STORICA DEL RALLY DEI CASTELLI SVEVI**  
Manifestazione turistica culturale senza prove a Barletta (BT), Scuderia Fiermosca, Club Automoto Storiche, scuderiafiermosca.it
- 3 RADUNO FIAT 500**  
Campora (Neviano degli Arduzzi), Albenga (SV), Empoli (FI), San Damiano d'Asti (AT), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it
- 3 RIEVOCAZIONE 200 MIGLIA DI CREMONA**  
Manifestazione di abilità a Cremona e provincia, Club Amatori Veicoli Epoca Cremona, cavec.it
- 3 RADUNO CITTÀ DI CASSINO**  
Evento turistico culturale, senza prove, Cassino Classic Car (FR), cassinoclassicar.it

- 3 BOBBIO-PENICE**  
Manifestazione turistica culturale senza prove, Club Piacentino Automoto Epoca (PC), cpae.it

- 7-10 RIEVOCAZIONE STORICA DELLA PROVINCIA DI RAGUSA**  
Manifestazione di abilità con rilevamenti cronometrici in provincia di Ragusa, Veteran Car Club Ibleo, vccoble.it
- 7-10 LE 850 SPIDER ALLA SCOPERTA DEI BORGHI PIÙ BELLI D'ITALIA**  
A Carpegna (PU), Pennabilli (RN), Macerata Feltria (PU), Monte Cimone (PU), Frontino (PU), San Leo (RN), Club Fiat 850 Spider Bertone, fiat850spider.it

- 8-9 100 MIGLIA SULLA STRADA DEL PROSECCO**  
Evento turistico culturale con rilevamenti di passaggio a Valdobbiadene (TV), Ruote del Passato, ruotedelpassato.org
- 8-10 ASITRANSPO SHOW**  
Per veicoli utilitari (AR), organizzata dall'Asi, asied.it
- 9 RUOTA DORO STORICA**  
Manifestazione di abilità formula Asi, in provincia di Cuneo, Scuderia Veltro, scuderiaveltro.it

- 9-10 RIEVOCAZIONE STORICA CORSA IN SALITA BOLOGNA-LOIANO**  
Evento turistico culturale con rilevamenti di passaggio a Loiano (BO), Team San Luca asd, teamsanluca.it
- 9-10 CIRCUITO DI CONEGLIANO**  
Manifestazione di abilità formula Asi, Conegliano (TV), Club Serenissima Storico Auto Moto, clubserenissimastorico.com

- 9-10 VECCHIO PIONTE**  
Evento turistico culturale senza prove (TO), Veteran Car Club Torino, vccct.it
- 10 RADUNO FIAT 500**  
Ceva (CN), Ponte a Tressa (SI), Morimondo (MI), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it

- 10 RIEVOCAZIONE SAN GIUSTINO-BOCCA TRABARIA**  
Evento turistico culturale con rilevamenti di passaggio, San Giustino (PG), Automotostoriche Altorevere, amaltorevere.it
- 10 ESTE E I COLLI EUGANEI**  
Gita sociale a Padova, Zagato Car Club, zagatocarclub.it

- 11-16 CLASSICTOUR**  
Evento turistico culturale senza prove in Croazia, Collectors Historic Carclub, chccroesnia.it

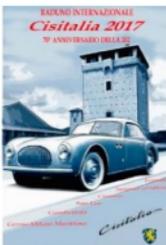
- 14-17 RIEVOCAZIONE STORICA DELLE LANGHE**  
Manifestazione di abilità con rilevamenti cronometrici, Circolo Langhe Automoto Storiche, dmsabait
- 15-17 RADUNO FIAT 500**  
Malta, Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it
- 15-17 40 ANNI CON IL TOPOLINO**  
Raduno di modello a Pavia e nel Pavese, Topolino Autoclub Italia, Topolinoautoclubitalia.it

- 16 RADUNO FIAT 500**  
Viterbi Virci (FI), Fiat 500 Club Italia, 500clubitalia.it
- 16-17 MONTAGNE D'ARGENTO**  
Manifestazione di abilità con rilevamenti cronometrici a Cavalese (TN), Scuderia Trentina Storica, scuderiatrentinastorica.it

- 16-17 LAGHI E CASTELLI**  
Evento turistico culturale senza prove (RI), Club Autostoriche Rieti, carstorie.it
- 16-17 TONNARA FLORIO E FARAGLIONI DI SCOPELLO**  
Manifestazione turistica culturale senza prove, in provincia di Palermo e di Trapani, Grifone Auto e Moto depoca, avus.it

## DAL 1° AL 3 SETTEMBRE

# SESSANT'ANNI DI CISITALIA



L'appuntamento è dall'1 al 3 settembre sulla costa adriatica: gli appassionati della Cisitalia di tutto il mondo si incontreranno per il 70° anniversario della nascita della 202. Attesi circa 200 esemplari provenienti da tutto il mondo; la 202 fu presentata al pubblico all'inizio di settembre del 1947 con la carrozzeria coupé realizzata da Pinin Farina, che aveva modificato leggermente la berlinetta progettata e disegnata da Giovanni Savonuzzi, al cui sviluppo tecnico aveva lavorato anche Dante Giacosa. S'incina da Ferrara, città natale di Savonuzzi, dove sarà apposta una targa commemorativa in ricordo della sua attività di progettista e designer; poi la carovana giungerà a Cervia e Milano Marittima dove, nei Magazzini del Sale Darsena, risalenti al 1700, saranno esposte al pubblico per due sere le Cisitalia impegnate nel raduno. Nella sala convegni dell'Hotel Globus di Milano Marittima si terrà la prima delle due conferenze che avranno per tema il marchio Cisitalia. Saranno presenti la figlia di Savonuzzi, Alberta, oltre ai tanti che hanno raccolto le testimonianze alla base dei libri sulla storia della Casa scomparsa. Previsto anche l'omaggio nella sua casa di Coriano a Guido Scagliarini, protagonista di decine di corse con la Cisitalia e con l'Abarth. Nonostante l'età (103 anni) e le condizioni di salute dell'unico pilota al mondo che può ancora dire "Ho battuto Nuovolari" c'è attesa per la sua partecipazione al meeting. Il raduno giungerà così a Savignano del Rubicone, dove s'invola l'officina di Delio Galassi, e poi nella medievale San Leo e infine a Gambettola, "Città della Mille Miglia", per visitare la locale mostra-scambio. Dulcis in fundo la premiazione. **E.L.**



# 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](http://www.coppadeiborbone.com)

# GARE CLASSICHE

# G



## Le meraviglie dell'Italia

Una splendida immagine tratta dall'edizione 2016 del Gran Premio Nuvolari: il passaggio dei concorrenti in piazza del Campo a Siena.



## IL "NIVOLA" SEMPRE PIÙ TOSTO

L'edizione 2017 del Gran Premio Nuvolari, che si svolgerà dal 15 al 17 settembre, propone un nuovo percorso che toccherà alcuni dei borghi più caratteristici e affascinanti del nostro Paese, lungo un itinerario che prenderà il via da Mantova per poi attraversare la Pianura Padana e gli Appennini fino ad arrivare alla Riviera Adriatica. Rimini giocherà quest'anno un ruolo cardine all'interno del "Gran Premio", ospitando sia la prima sia la seconda tappa, per poi proseguire tra le bellezze di Toscana, Umbria, Marche ed Emilia Romagna prima del ritorno

a Mantova per il traguardo finale. Il "Nuvolari" rimane uno degli appuntamenti più impegnativi della stagione delle gare di regolarità, così come confermano i numeri di questa edizione: saranno infatti ben 85 le prove cronometrate alle quali vanno aggiunte anche 5 prove di media con 12 rilavoranti, il tutto spalmato su ben 1030 km di percorso. Novità anche tra i partner dell'evento: oltre ad Audi (che festeggia 20 anni di collaborazione), a Eberhard & Co. (ben 27 anni di partnership) e a Banca Generali, quest'anno si aggiunge Red Bull *gnuvolari.it*

# SVALVOLATI ON THE ROAD

Solleone, grandine e diluvi sui passi hanno messo a dura prova i leggendari equipaggi del classico appuntamento dolomitico per sole barchette da corsa ante 1960. C'eravamo anche noi, in gara tra capolavori e campioni

Testo di David Giudici - foto di Zanella Rally Report

P

er non raccontare la solita minestra, partiamo dal meteo: caldo afoso e solleone da arrostitire il "coppino" il primo giorno, acqua e persino "sassate" di grandine

sul Pordoi il secondo giorno; diluvio da inzuppare addirittura l'intimo il terzo e ultimo giorno. E da qui si capisce perché questo evento si chiama La Leggenda di Bassano. Si parte da Bassano, appunto, e lì si fa ritorno dopo due giorni interi, a condizione di essersi spartiti 640 km di passi alpini tra i più belli del mondo e una trentina di prove cronometrate, alla guida di auto esclusivamente scoperte - in realtà barchette e Sport, e dunque senza nemmeno un... tettino - e tassativamente costruite entro il 1960.

Di matti che si iscrivono volentieri ce n'è ogni anno un bel po' (una ottantina gli equipaggi, contro i 90 del 2016) e questa volta nella combriccola di svitati c'eravamo anche noi, alla guida della Devin-Porsche del 1959 di proprietà del patron della gara Stefano Chiminelli, nonché presidente del Circolo Veneto Automoto d'Epoca. "Vi divertirte un bel po' con quella macchina lì" ci confida Miki Biasion appena prima del via. E lui lo sa bene, perché lo scorso anno c'era lui al volante della nostra barchetta. Che in sostanza è una Porsche 356 preparata da pista con un guscio di fibra di vetro al posto della carrozzeria





#### Bolidi in défilé

Con lo splendido scenario delle Dolomiti sullo sfondo, l'equipaggio vincitore di questa edizione de La Leggenda di Bassano, Giacoppo-Grillone-Tecioiu su Fiat 508 S Coppa d'Oro del 1933. Qui a destra, dall'alto, l'Alfa Romeo RL al via, una Maserati A6 GCS, un gruppo di Ferrari e la Jaguar XK 120 OTS del londinese Peter Read.

#### LA GARA IN CIFRE

Equipaggi italiani	23
Equipaggi stranieri	59
Km percorsi	640
Prove cronometrate	32





**Su una Porsche "alleggerita"**

Un momento della gara, in una delle giornate "asciutte", della Devin-Porsche n. 85 dell'equipaggio Giudici-Brambilla e, nella foto sopra, lo studio del road book e l'inserimento delle prove speciali nel Blizz C-300 utilizzato in gara.

■ in acciaio: pesa niente e va come un razzo (ma solo sopra i 3000 giri); in sintesi, un vero sballo. Miki, quest'anno sempre affiancato dalla moglie Paola, è invece ancora su una Devin, ma una TR Monza del 1957 con motore Triumph, che gli darà qualche noia meccanica. Chi vi scrive era invece coadiuvato dal collega Andrea Brambilla, alla sua prima esperienza nel ruolo di navigatore ma, da velista di lungo corso e comprovata esperienza qual è, ha svolto il suo ruolo in maniera impeccabile. La Leggenda di Bassano - detta con le parole di Chiminelli - "è un ritrovo di grandi entusiasti e appassionati, che si danno appuntamento qui anno dopo anno e che nel tempo sono diventati amici per la pelle". L'ambiente vivace e informale lo conferma.

Peccato che, come accade ultimamente a tutti gli eventi nazionali, appena un terzo dei partecipanti fosse italiano. Perché? La risposta non è di sicuro di natura "economica", perché l'iscrizione qui è certo meno impegnativa che per altre manifestazioni, dunque va ricondotta al solito "terrore" di mettersi in mostra che serpeggia tra i collezionisti di auto storiche del Bel Paese. Alla "Leggenda"

peraltro, non c'è nemmeno l'ansia della competizione forsennata, dato che l'organizzazione impeccabile del CVAE lascia ampio spazio al relax per godere gli splendidi panorami attraversati. "Siamo passati in alcuni tratti che non avevo mai visto" ci confiderà Paola Montaldi, moglie e navigatrice del pluri iridato Biondi, e anche lei con un passato rallistico, che da queste parti ci vive.

**LA BALILLA SUGLI SCUDI**

Ma torniamo alla gara: ad aggiudicarsi il "Tazio Nuvolari" di Eberhard & Co., storico partner della manifestazione e quest'anno in grande fermento per il centotrentesimo anniversario, consegnato proprio dalle mani dell'indimenticato campione dei rally e "brand ambassador" della maison orologiera, sono stati Giacomo-Grillone Tecioiu su Fiat Balilla Coppa d'Oro del 1933 (CVAE). Secondi Perbellini-Perbellini su Jaguar-Biondetti Special (Grifo Rosso), tallonati da Gandolfi-Morocutti su Siata Daina Gran Sport (Brescia Corse). Le spagnole Fernandez-Villasenor su Allard J2X hanno conquistato la Coppa delle Dame, mentre il Trofeo Città di



#### Ventisei anteguerra

Tra cui una Bentley 4,5 Litre in gara con gli inglesi Northam-Vallance, a sinistra, e l'Alfa Romeo 6C 1750 GS di Buxton-Richardson. Più in basso l'arrivo dell'ultimo giorno alle Distillerie Poli, dopo la sosta in piazza della Libertà a Bassano del Grappa.



Bassano è stato appannaggio di Olivini-Bettoni su Arnolt-Bristol Bolide (Brescia Corse). Tra i molti altri capolavori presenti, l'Alfa Romeo RL Targa Florio del 1924 di Fonte-Nardella in gara con il n. 1, la Ferrari 166 Touring del 1949 del collezionista spagnolo Quintano, la Testa Rossa del 1958 di Makari-Hore e la Maserati 300 S del 1955, ex Fangio, qui sulle Dolomiti con i coniugi tedeschi Roshmann.

È stato uno spettacolo impagabile vedere tutte schierate e radunate la domenica in piazza Libertà all'arrivo a Bassano del Grappa, dopo il mega diluvio dell'ultima tappa. Uno spasso la conclusione della gara alle Distillerie Poli, dove dopo tanta fatica col meteo sarebbe venuta solo voglia di buttarsi in una botte di grappa. E invece l'ultimo colpo di scena dell'istrione Chiminelli è stato il pranzo a base di piatti tipici emiliani, perché già che si era lì anche i 70 anni della Ferrari andavano ricordati come si deve...

Insomma, questo lungo weekend a cielo aperto resta un'esperienza memorabile. Per la cronaca, l'equipaggio di Ruoteclassiche in gara con il n. 85 ha chiuso in venticinquesima posizione sui 66 equipaggi all'arrivo. **R**



#### I "campioni" di Bassano

Sopra a sinistra, Miki Biasion con la moglie Paola sotto il diluvio sulla Devin TR Monza n. 82 e la Abarth 204 Sport degli olandesi Van Der Weiden. A lato, i vincitori Andrea Giacoppo e Daniela Grillone Tecioiu ricevono gli orologi di Eberhard & Co. da Biasion accanto a Chiminelli.



## NEL SEGNO DI “CARATSCH”

Così era scherzosamente chiamato Rudolf Caracciola, tedesco di lontane origini napoletane, uno dei più grandi piloti di sempre al quale, da tre anni, è dedicato un evento molto esclusivo. Che quest'anno è partito da Milano, con un prologo particolare a Rozzano, nella sede del nostro giornale

Testo di **Alessandro Giudice** - foto di **Omar Cartulano** e **Massimiliano Rossetto**

# A

di quelle che in pista e su strada hanno detto la loro, miscelate con coupé, granturismo, spider della migliore cultura automobilistica mondiale. E poi gli sarebbero piaciuti i posti dove passare e dove fermarsi, e anche la gente, così appassionata, vera, partecipe. Rudolf Caracciola, assoluta icona tedesca dell'era eroica del motorismo, quella a cavallo tra le due guerre, avrebbe amato tutto di *Passione Caracciola*, l'evento che Paolo

Spalluto - Paolone per gli amici - ha voluto dedicargli nel 2015 e che quest'anno è arrivato alla sua terza edizione. Un evento, quello del 2017, ancora più esclusivo e ricco di novità di grande significato: “Abbiamo deciso di arricchire il programma con due tappe come Monza, un circuito che ha rappresentato un tassello importante nella vita di Caracciola, e Milano, dove lui amava soggiornare nel weekend del gran premio in una piccola pensione di fianco alla Rinascenza: camminare in piazza Duomo lo rilassava” dice Spalluto. E aggiunge: “Senza dimenticare il raduno dei partecipanti a Rozzano, nella sede dell'Editoriale Domus, visto che tutti noi siamo cresciuti a pane e Quattroruote e, da trent'anni, Ruoteclassi-

che”. Germania e Svizzera, soprattutto, ma anche Austria, Montenegro, Olanda, Italia, Liechtenstein, Belgio, Inghilterra, Principato di Monaco sono i Paesi rappresentati dai 58 equipaggi iscritti, un numero significativo nell'epopea Caracciola, che se ne andò cinquantottenne stroncato da un'epatite. Un destino simile a quello dell'equivalente italiano e già suo compagno di squadra in Alfa Romeo, Tazio Nuvolari, che dopo aver sfidato il destino su circuiti e strade di tutto il mondo, si trovò a morire in un letto sconfitto dalla malattia, l'unico avversario che la sua abilità al volante non poteva battere. Perché proprio Caracciola? “Per passione - risponde di getto Paolo Spalluto - abito a Lugano, dove Rudolf passò gli ultimi anni



**PASSIONE  
CARACCIOLA**

## LA GARA IN CIFRE

Organizzazione	<b>Rudolf Caracciola Service GmbH</b>
Partenza	<b>Ruoteclassiche, Rozzano (MI)</b>
Arrivo	<b>Lugano</b>
Km	<b>573</b>
Iscritti	<b>58</b>
Prove di abilità	<b>78</b>
Prove speciali a Monza	<b>38</b>



della sua vita. Un giorno due amici mi propongono di fare qualcosa per ricordarlo. È il loro mito, mi dicono, e hanno registrato il nome per evitare che qualcuno lo usi in modo improprio. Io passo due ore sulla sua tomba a Lugano e decido: che non lo avrei mai fatto per denaro, che avrei creato una fondazione per aiutare chi ha difficoltà a camminare (Caracciola, dopo l'incidente al G.P. di Monaco del 1933, si trovò con una gamba più corta di 7 cm), e poi che avrei fatto un libro, un film e una corsa a lui dedicata. Tutto qui". Un tutto che nel frattempo ha prodotto tre edizioni della corsa, un orologio speciale e che ha addirittura in programma un'auto, sulla quale Spalluto rima-

ne abbottonato se non per dire che sarà realizzata in 58 esemplari e presentata nel 2018. Ma torniamo a Passione Caracciola e a come l'edizione 2017 abbia unito momenti di grande emozione al piacere di guidare su strade di straordinaria bellezza. Dopo il prologo del mercoledì (21 giugno) a Rozzano, la carovana si è spostata a Milano scortata dalla polizia, passando per il Castello, per piazza Duomo, via Manzoni e approdare in via Palestro per una cena esclusiva sulla terrazza del Centro Svizzero. Una sorta di preparazione al momento clou della tappa lombarda in scena al Parco di Monza, dove si sono svolte una parte delle quasi cento prove con passaggi cronometrati al cen- ■

### Mercedes-Benz ma non solo

Dall'alto: a sinistra, Maserati 3500 GT Spyder all'Editoriale Domus; la Porsche 356 Convertible D del vincitore Marc Uwe Fischer; a destra, la Maserati 26 M (1928), l'Aston Martin DB2/4 Mk III (1958), le Mercedes-Benz 300 SL Roadster (1957) e S (1928). Nell'altra pagina, una Mercedes-Benz 280 SL (1968) in piazza Duomo, a Milano.

“Qui la passione fa la differenza: gentleman driver senza il morbo del cronometro” dice l’organizzatore

**Su e giù per i passi alpini**

Qui, la Jaguar XK 120 di RM Sotheby's portata in gara da Paul Darvill. Sotto, l'Alfa Romeo Giulia Super (1972) in via Montenapoleone, Milano.



tesimo di secondo che avrebbero dato vita alla classifica finale e dove, sul tracciato dell'autodromo, si sono ritrovati alcuni tra i più titolati piloti di DTM e Sport per una serie di giri di pista. E così oltre a Ivan Capelli, nella doppia veste di pilota e presidente di AC Milano, all'insossidabile Arturo Merzario, al tedesco Maro Engel, alla bella spagnola Carmen Jordá, ad Alex Caffi, al mitico Jochen Mass e a Gabriele Tarquini, sono stati Nicola Larini e Bernd Schneider a rievocare il duello Alfa Romeo-Mercedes che infiammò il campionato DTM negli anni 90. Una vera emozione vederli sfilare affiancati, sulle loro grintosissime Alfa 155 V6 TI e Mercedes-Benz C-Klasse messe a disposizione proprio dal fondatore di Mechatronik, che è un appassionato collezionista: una giornata di autentico sport, con tutti i concorrenti coinvolti dalla grande disponibilità di questi veri miti delle corse.

**DIVERTIMENTO IN PISTA A MONZA**

L'autodromo nazionale monzese e il suo enorme paddock hanno poi dato la possibilità di girare tra le 58 auto iscritte (su oltre 400 richieste), trenta Mercedes e il resto diviso tra Porsche, Ferrari, Aston Martin, Iso Rivolta, BMW, Alfa Romeo, Jaguar, Alvis, Maserati, Citroën ma anche Ford, Chevrolet e Dodge, in un parterre dove brillavano la Mercedes 300 SL (una "Gullwing" da com-



petizione, alleggerita, e la spider da corsa 300 SLS), oltre alla rara Aston Martin DB2/4 Mk III del 1958. Ed è proprio quest'ultima auto, portata in gara da Urs e Susanne Muller, ad aver vinto lo speciale Trofeo Rudolf Caracciola che permetterà loro di essere ospiti dell'organizzazione l'anno prossimo, mentre la classifica generale è stata appannaggio della magnifica Porsche 356 Convertible D di Marc Uwe Fischer. Per raggiungere il traguardo di Lugano i partecipanti hanno attraversato cinque passi alpini, raggiunto Sankt-Moritz,

dove "Rudi" vinse tre volte la gara di velocità del Bernina, quindi Davos e Arosa, dove il pilota aveva casa con il collega Louis Chiron, con cui costituì, quando Mercedes si ritirò temporaneamente dalle corse, un team con due Alfa Romeo, per l'occasione dipinte una di bianco e l'altra di blu. Un tocco di raffinatezza per un grande campione, capace di tagliare per primo il traguardo di 144 gare sulle 204 disputate, tra cui la Mille Miglia del 1931, primo pilota non italiano a imporsi nella corsa bresciana. **R**



#### Emozione DTM con IWC

Dall'alto a sinistra, in senso orario: Nicola Larini e Bernd Schneider, amici e rivali nelle corse; la Mercedes-Benz C-Klasse e l'Alfa Romeo 155 V6 TI, protagonisti di epici duelli nel DTM degli anni 90; Christoph Grainger-Herr, Ceo di IWC, qui ritratto con la pilota spagnola Carmen Jordà Buades, ha presentato il nuovo Ingenieur Chronograph Sport (ref. IW380901).



IMPIANTI DI SCARICO REALIZZATI  
CON ATTREZZATURE ORIGINALI  
"ANSA marmitte"



**CLASSIC  
& EXOTICS  
ITALIAN  
CARS**

**ALFA ROMEO  
DE TOMASO - FERRARI - FIAT  
LAMBORGHINI - LANCIA - MASERATI**

**Classiche s.r.l.**

Via F.lli Bonacatti, 40/A  
41034 Finale Emilia  
(Modena) Italy

[classiche09@libero.it](mailto:classiche09@libero.it)

[www.classiche09.com](http://www.classiche09.com)

+ 39 340 23 39 959 (Antonio)

+39 347 75 44 935 (Alessandro)

+ 39 340 21 50 911 (Giuseppe)



# GIANSANTE COME IL "DRAKE"

Il regolarista di casa vince l'edizione 2017 della gara, unita al suggestivo circuito cittadino in notturna dove ha sfilato l'Alfa Romeo RL che fu di Enzo Ferrari

Testo di Gaetano Derosa

**L**a gara di regolarità e la sfilata in notturna: quest'anno il Circuito di Pescara ha regalato momenti di particolare intensità ai tanti spettatori che hanno potuto ammirare le oltre quaranta Sport prodotte entro il 1961 iscritte a questa edizione. Inaugurato nel lontano 1924 come Coppa Acerbo e rimasto operativo fino al 1961, il "Circuito" ha rappresentato la sfida "perfetta" per i piloti e per le loro auto. Adagiato su un profilo altimetrico per metà pianeggiante e per metà collinare, si caratterizzava per un disegno altrettanto vario con circa 12,5 km di rettilinee e 13 di tornanti. Queste peculiarità ne facevano una prova unica nel suo genere e durissima per i driver e i mezzi, al punto che vincere a Pescara era un traguardo ambito sia per i piloti sia per le Case automobilistiche. L'albo d'oro annovera i più grandi personaggi del mondo delle corse tra i quali Enzo Ferrari, Giuseppe Campari,



Achille Varzi, Tazio Nuvolari, Luigi Fagioli, Bernd Rosemeyer, Rudolf Caracciola, e a seguire nel dopoguerra Juan Manuel Fangio, José Froilan González, Mike Hawthorn, Stirling Moss e Lorenzo Bandini.

## DUE REGINE ASSOLUTE

La rievocazione storica del "Circuito", curata dall'Old Motors Club d'Abruzzo presieduto da Fabio Di Pasquale, si è articolata

su oltre 130 km di prove particolarmente impegnative, attraversando bellissimi comuni e splendidi panorami offerti dalle colline del territorio: Spoltore, Cappelletto sul Tavo, Moscufo, Collecervino, Loreto, Aprutino e il Passo Cordone, Pianella, Cepagatti, Nocciano, Rosciano, Alanno Scalo, Scafa, Bolognano, Chieti e ritorno a Pescara per lo svolgimento del circuito cittadino notturno. E qui sono state applaudite due regine asso-



#### Che appripista!

Qui accanto, l'Osca MT4 del 1954 di Tenconi. Nella pagina a fianco: la Porsche 550 RS del 1955 di Mantovani e, sotto, la Maserati 6CM ex Villorresi del 1938 di Sculco: parte come appripista sul percorso del circuito cittadino notturno.



lute: la Maserati 6CM vincitrice a Pescara con Villorresi nel 1938 e l'Alfa Romeo RL con cui nel 1924 un certo Enzo Ferrari si aggiudicò la prima edizione della Coppa Acerbo. La gara di regolarità è stata vinta da Mauro Gianante a bordo dell'Ermini 1100 Sport del 1946 con cui ha corso Nuvolari, seguito da Sandro Brozzetti alla guida della OM 665 Superba MM del 1930, mentre sul gradino più basso del podio figura Claudio Paradisi

su Austin Healey 100 BNF1 del 1954. Interessante anche il convegno a corollario della manifestazione, dove Richard Williams, giornalista di "The Guardian" (e autore di "The Death of Ayrton Senna" e "Enzo Ferrari: A Life"), con "L'ultima corsa su strada" ha raccontato la storia automobilistica pescarese, gli aneddoti, le auto e i tanti piloti sempre presenti ai tempi andati alla competizione in riva all'Adriatico. **R**

#### Il Biscione di Ferrari

Qui sopra, il presidente dell'Asi Roberto Loi dà il via all'Alfa Romeo RL del 1924 di Fonte, che fu di Enzo Ferrari. A sinistra: sopra, la Lotus Eleven del 1957 di Flenghi e, sotto, la Triumph Sport Moss del 1961 di Chicco.

# SETTECENTO KM PER I 70 ANNI

Una trentaduesima rievocazione storica impegnativa, con un percorso lungo e 95 prove cronometrate. Alla fine svetta la Fiat 508 C del 1937 del forte regolarista siciliano Passanante

**È** stata un'edizione di festeggiamenti quella della rievocazione storica della Stella Alpina che, nel fine settimana dal 6 al 9 luglio, ha spento 70 candeline.

Una "quattro giorni" di gara aperta alle storiche costruite entro il 1972, accompagnate da una quindicina di Ferrari moderne che, in onore dei 70 anni del Cavallino rampante, hanno aderito al "Tribute". L'evento, organizzato dalla Scuderia Trentina in collaborazione col team di Canossa Events, con i suoi 700 km di percorso e ben 95 prove a cronometro, ha messo a dura prova equipaggi e vetture, tanto che dei 52 partiti giovedì pomeriggio da piazza della Mostra

a Trento, si sono classificati solo in 32. Trento è stata il fulcro di questa 32ª rievocazione storica, proprio come nella prima edizione, nel 1947, una tra le principali novità rispetto agli scorsi anni. Così come l'aggiunta della tappa di giovedì sera, che ha permesso ai partecipanti di percorrere alla luce del tramonto il tracciato della mitica cronoscalata Trento-Bondone, con tanto di primo gruppo di prove a cronometro da affrontare una volta raggiunta la vetta. La giornata di venerdì invece, con i passi Palade e Mendola, la Val di Non e Madonna di Campiglio, si è sviluppata sulle strade del Trentino occidentale, per poi spostarsi su quelle del Trentino orientale nel corso di sabato, passando per la Valsugana, San Martino di Castrozza, affrontando i passi Rolle e Sella, fino a sconfinare in Alto



## Tornanti suggestivi

La Delahaye 135 S del 1938 di Tourneur-Tourneur; sopra, i vincitori di questa edizione, Passanante-De Alessandrini su Fiat 508 C (1937). Nella pagina accanto, in senso orario: la Porsche 356 B (1960) di Scaroni-Pietropaolo, prime nella Coppa delle Dame; la Triumph TR3 (1956) di Bottini-Boscardin; la Jaguar E Type Roadster (1962) di Bossi-Arnoldi; la Triumph TR2 (1955) di Mozzi-Biacca, secondi classificati; la Lancia Fulvia Coupé (1972) di Giacoppo-Grillone Teciojo, terzi all'arrivo.





FOTO DIBRENE PHOTO COLLECTION

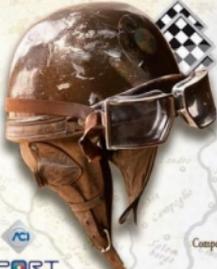


Adige nella Val Gardena. La cena di gala presso il Museo di Trento, celebre museo di scienze naturali progettato da Renzo Piano, ha anticipato la chiusura della gara, conclusasi domenica alle Cantine Ferrari, dopo un breve tragitto che ha condotto gli equipaggi in Vallagarina per le prove finali. Questa edizione ha visto trionfare Passanante-De Alessandrini su Fiat 508 C del 1937, vincitori anche del Trofeo Azimut, riservato alle vetture ante 1957. Secondi, i plurivincitori di questa competizione Mozzi-Biacca, a bordo della loro Triumph TR2 del 1955. Terzi, su Lancia Fulvia Coupé del 1972, Giacoppo-Grillone Tecioiu, mentre per la Coppa delle Dame si sono distinte Scarioni-Pietropaolo su Porsche 356 B del 1960.

**Himara Bottini**



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



Race

MITTELEUROPEAN

La nuova, "Ultima delle Classiche"

Trieste, 13-14-15 Ottobre 2017

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

MAIN SPONSOR



PORTOPICCOLO  
PIRELLA & C.



ORGANIZZATO DA



ORGANIZZATO DA



SPORT

# IN CIRCUITO CORRONO I MITI

Un weekend ricco di storia e di storie, quello che è andato in scena agli inizi di luglio all'Autodromo Nazionale di Monza grazie alla Monza Historic. Una manifestazione che ha visto protagonisti bolidi che hanno corso nei più importanti impianti mondiali fra gli anni Cinquanta e gli Ottanta. Lo spettacolo è stato in pista, dove le vecchie meraviglie da competizione non si sono infatti risparmiate, fissando "crono" di tutto rispetto e dando vita a gare combattute, a suon di sorpassi e controsorpassi, nonostante il valore di alcuni esemplari. Ma è stato ancor di più in giro per l'impianto e nel paddock, dove è stato possibile sia avvicinare e chiacchierare con proprietari e piloti, sia osservare i meccanici che mettevano a punto carrozzerie e motori. Le sette categorie di Peter Auto (Classic Endurance Racing 1 & 2, Heritage Touring Cup, Sixties' Endurance, Trofeo Nastro Rosso, Group C Racing e la novità Euro F2 Classic) e il Fia Lurani Trophy hanno consentito di ammirare pezzi rarissimi come, per esempio, la Porsche 917 e la Ferrari 512. La 917 quell'anno,

guidata da Hans Hermann e Richard Attwood, trionfò non solo alla 1000 Km di Monza ma anche a Daytona, Brands Hatch, Spa e Le Mans, imponendosi nella classifica finale. La 512 vinse a Sebring con Ignazio Giunti, Nino Vaccarella e Mario Andretti. A completare il programma si sono svolte inoltre quattro parate di monoposto storiche che, fra gli anni Sessanta e gli Ottanta, hanno dato vita alle gare di Formula 3, Formula Monza, Formula Ford, Formula 850, Formula Italia, Formula Junior e Formula Abarth.

G.D.



## Pezzi da novanta

Sopra, Carlos Monteverde ripreso alla Parabolica con la Ferrari 512 M (1970); la Lister Knobbly (1958) di Jan Gijzen. Sotto, Steve Tandy su Lola T70 (1969) e Maurizio Bianco su Chevron B19 (1971); a sinistra momenti di bagarre in pista.

FOTO DI PHOTOGIATO



# LA PASSIONE DELL'ABRUZZO

**Si respira** aria di passione al Circuito di Avezzano, arrivato alla quinta edizione e diventato uno di quei pochi eventi dal sapore un po' retrò, in cui gli appassionati si godono le proprie vetture in un clima di serenità e amicizia, ben lontani da quell'ottica di business che si è impossessata negli ultimi anni di troppi eventi di auto d'epoca. Perché la gara è a invito, e la parte agonistica - solo cronometri manuali - non è esasperata. I cento equipaggi selezionati sono partiti sabato 24 giugno dalla cittadina abruzzese lungo i tornanti del Monte Salviano, con un tour attraverso i paesaggi del Parco Nazionale d'Abruzzo e una sosta a Pescasseroli. Fra i partecipanti c'era anche Renato Pozzetto a bordo di una Mercedes 190 SL. Dopo la rievocazione del Trofeo Micangeli del sabato mattina, il clou dell'evento è stato come da tradizione il circuito in notturna nella cittadina di Avezzano chiusa al traffico. Una serata d'altri tempi, con le vetture a dribblare fra ali di folla e applausi mescolati al rombo dei motori. La vittoria è andata a Bottini su Giannini 750 del 1949, seguito da Paradisi su Austin Healey 100 BNI e Di Lorenzo su Osca 372 F2 del 1958. **S.C.**



## Svetta la Giannini

Sopra, il vincitore Bottini su Giannini 750 (1949). Sotto, in senso orario: parata di barchette, la Falcon MK III (1957) di Onori, la MG TC (1949) di Simondi, la Bentley 4.5 Litre (1950) di Angelini e l'Austin Healey 3000 (1958) dell'equipaggio di Ruoteclassiche.



## EASYRISE cuscino antiovalzante

Un **morbido supporto** che previene l'ovalizzazione degli pneumatici durante prolungati periodi di **stazionamento del veicolo**



Il **peso viene distribuito** in modo omogeneo su un'ampia superficie

VERNICIATURE A CATALOGO

ROSSO MARRONE



VERDE CROMO



BLU OLTREMARE



**KU**  
KUBERTH®

Per informazioni e acquisti visita il sito [www.kuberth.com](http://www.kuberth.com)

Via Silvio Scaroni 14, 25131 Brescia (Italy)  
info@kuberth.com Tel.: +39 0307281968



# L'ARGENTARIO DI PATRON

La settima edizione della Corsa di Alcide (9-11 giugno), organizzata da Altitude Eventi, si è conclusa come vuole la tradizione sul filo dei centesimi di secondo. La manifestazione, che si svolge in un territorio particolarmente affascinante, come quello della Toscana nelle sue parti migliori, dal Chianti alla Maremma fino alle scogliere dell'Argentario, con le sue 102 prove è diventata uno dei campi di battaglia preferiti dai professionisti della regolarità che concludono con risultati che si discostano davvero di pochi centesimi. Proprio per le sue caratteristiche, questa edizione ha visto la presenza di molti top driver, come Luca Patron con una bellissima Bentley 3 Litre del 1925 (secondo alla Mille Miglia 2017), Gian Mario Fontanella con la Ford B Roadster del 1933, Franco Spagnoli con la Fiat 520 T del 1928 e Sergio Sisti con la Lancia Lambda del 1929, per citarne solo alcuni. Molto bello il percorso della prima giornata, con la partenza da Poggibonsi per seguire verso le Colline Metallifere fino a Grosseto. E da qui la Maremma, aspra e selvaggia fino a Porto Ercole. Il ritorno prevedeva un passaggio nelle zone interne, costeggiando il Parco dell'Uccellina, per proseguire nella Val d'Orcia fino a Montalcino, Buonconvento e con un passaggio straordinario

in piazza del Campo a Siena che si è svolto intorno alle 21.30 tra due ali di folla. Domenica nel Chianti, senese e fiorentino: luoghi di eccezione come San Gimignano, Greve in Chianti, Radda, Gaiole, Castello di Brolio, Castellina in Chianti sono stati i borghi attraversati dove il pubblico ha contornato la passerella delle splendide auto. La gara a Porto Ercole (giro di boa della prima giornata) vedeva al comando l'equipaggio Cecchi-Graziani, seguito da Sisti-Gualandi, Rampello-Migliorati e Spagnoli-Bolzoni. Nel contempo l'equipaggio vincitore delle due ultime edizioni della "Corsa", Fontanella-Covelli, era costretto al ritiro, poco prima di Grosseto, e causa di un danno irreparabile al motore della Ford. Nella seconda giornata, al controllo orario di Brolio la classifica vedeva Sisti-Gualandi al primo posto, seguiti da Rampello-Migliorati e Patron, mentre Cecchi-Graziani scivolavano al quarto posto. Colpo di scena all'ultimo controllo orario a Poggibonsi: Luca Patron ha conquistato il primo posto assoluto finendo con sole 434 penalità, seguito da Sisti-Gualandi (458) e Rampello-Migliorati (519). Il successivo Trofeo Macchi, 11 prove concatenate al millesimo di secondo su circuito chiuso e senza coefficiente auto, ha visto primeggiare l'equipaggio Rampello-Migliorati.

G.D.



## Sfilata a Porto Ercole

In alto, l'Alfa Romeo Giulietta SV di Barvas-Grossi a Porto Ercole; sopra, l'Alfa 1900 SS Zagato di Astori-Mastorri; la Triumph TR3 di Rampello-Migliorati. Sotto, a sinistra il vincitore, Luca Patron su Bentley, a destra Fontanella-Covelli su Ford B Roadster.





## PASSIONE ENGADINA

# PER IL CAVALLINO UNA FESTA SPECIALE



La grande novità della sesta edizione di Passione Engadina è il suo sdoppiamento: dal 18 al 20 agosto scatta la "Classica" (con le auto italiane di ogni marca sino al 1980), mentre il weekend successivo va in scena il "Tribute" (25-27 agosto, dedicato ai 70 anni della Ferrari, con tutti i modelli costruiti a Maranello dal 1981 al 2017). La volontà degli organizzatori rimane sempre quella di costituire, oltre alla gara di regolarità, momenti speciali e memorabili per i partecipanti in un'atmosfera di eleganza e sicurezza, il tutto accompagnato da passione e stile. E, per festeggiare i 70 anni del Cavallino rampante, il mito Ferrari vivrà di una luce fiammante a St. Moritz in particolare, dove verrà allestita una mostra tematica dall'11 al 28 agosto, aperta al pubblico, con le GT più rare prodotte a Maranello. [passione-engadina.ch](http://passione-engadina.ch)

## REGOLARITÀ ACI SPORT

### AGOSTO

#### 4 - 6 2° WINDRIVE - COPPA CITTÀ DI CAMPOBELLO DI MAZARA

Regolarità classica - Regolaristi Campobellesi - tel. 3385208763.

#### 5 - 6 RALLY D'ESTATE 2017

Regolarità Sport - Auto Sport Promotion - tel. 3473947239.

#### 26 TROFEO NOCI MOTOR CLASSIC 2017

Regolarità classica - Noci Motor Classic - tel. 3921227541.

### SETTEMBRE

#### 1 - 3 1° RALLY DES ALPES DU MONT BLANC

Regolarità Sport - Auto Sport Promotion - tel. 3473947239.

#### 2 - 3 1° REGOLARITÀ SPORT DELL'OLIO

Regolarità Sport - Reggello Motor Sport - tel. 549430510.

#### 2 - 3 2° COPPA CITTÀ DI TONEZZA

Regolarità Turistica - Rally Club Team - segreteria@rallyclub.it

#### 9 - 10 XVI CITTÀ DI LUMEZANE

Regolarità Classica - Lumevanti - cittadilumezane.it

#### 14 - 17 GRAN PREMIO NUVOLARI

Regolarità Classica - Scuderia Mantova Corse - gmnovolari.it

#### 16 - 17 8° HISTORIC NORDEST

Regolarità Turistica - Scuderia P'n Corse - turchetti@lacu.it

#### 16 COPPA CITTÀ DI MODENA SULLE STRADE DI ENZO

Regolarità Turistica - Autonsult.

#### 17 1° TROFEO BACCO ARTIGIANO

Regolarità Turistica - Baronesso - baronesso@virgilio.it

#### 17 2° RALLY 1000 MIGLIA

Regolarità Sport - Automobile Club Brescia - sportivo@acibrescia.it

#### 21 - 23 IV HISTORIC REGULARITYSPORT

Regolarità Sport - Ac Livorno - segreteria@acilivorno.it

#### 21 - 25 XXX ELBA GRAFFITI

Regolarità Classica - Ac Livorno - segreteria@acilivorno.it

#### 23 18° TROFEO AIDO

Regolarità Classica - Trofeo Aido M. Govanelli - trofeoaido.org

#### 23 - 24 5° VALLI BIELLESSE - OASI ZEGNA

Regolarità Turistica - Veglio 4x4 - primamile@secteam.it

#### 24 - 30 RAID DELL'ETNA - PORSCHÉ TRIBUTE

Regolarità Turistica - Scuderia del Mediterraneo a.s.d. - aidetna.it

#### 29 X RIEVOCAZIONE STORICA COPPA MONTE VENDA

Regolarità Turistica - Guga Corse - evencoguga@libero.it

## VELOCITÀ ACI SPORT

### AGOSTO

#### 24 MEDIOLANUM RALLY EVENT

Rally Autostar - Ac Pavia - acpavia@acipavia.it

#### 5 - 6 RALLY D'ESTATE 2017

Rally Autostar - Auto Sport Promotion - alcmenneghetti@libero.it

#### 11 - 13 43° ALPE DEL NEVEGAL

Salita Autostar - Tre Cime Promotor - postal@treximemotorist.it

#### 18 - 20 52° TROFEO LUIGI FAGIOLI

Salita - Comitato Eugubino Corse Auto - trofeoluigifagioli@libero.it

#### 25 - 27 22° RALLY ALPI ORIENTALI HISTORIC

Rally Autostar - Scuderia Finis Acu - tel. 5482580014.

#### 25 - 27 60° COPPA MONTI IBELI

Salita Autostar - Team Palké - teampalké@gmail.com

### SETTEMBRE

#### 1 - 3 30° LIMABETONE - TROFEO FABIO DANTI

Salita Autostar - Abeti Racing - tel. 3476660360.

#### 8 - 10 1° RALLY COPPA VALTELLINA HISTORIC

Rally Autostar - Ac Sondrio - aci.sondrio@integra.aci.it

#### 8 - 10 8° HISTORIQUE RALLY SAN MARTINO

#### DI CASTROZZA

Rally Autostar - San Martino Corse - sanmartinocorse@libero.it

#### 9 - 10 2° RALLY PORTA DEL GARGANO HISTORIC

Rally Autostar - Pilot Sportini - pilotisportini@hotmail.com

#### 16 - 17 10° RALLY STORICO DEL CUNEESE

Rally Autostar - Sport Rally Team - info@sportrallyteam.it

#### 16 - 17 3° SALITA STORICA MONTE ERICE

Salita Autostar - Ac Teapani - acitp@teapani.it

#### 22 - 24 38° COPPA CHIANTI CLASSICO

Salita Autostar - Chianti Cup Racing - tel. 3346536297

#### 23 - 24 63° COPPA NISSENA

Salita Autostar - Ac Caltanissetta - acidit

#### 30 - 1/10 GRUPPO PERONI RACING

WEEKEND 7 A IMOLA

Velocità Circuito - Gruppo Peroni Racing - gruppperoniracing.it

#### 30 - 1/10 12° RALLY STORICO CITTÀ DI BASSANO

Rally Autostar - Bassano Rally Racing - tel. 3482929073.

## TARGA AC BOLOGNA

# FORTIN SOPRA TUTTI

Si è conclusa con la vittoria dei bresciani Fortin-Pilè la 5ª edizione della Targa AC Bologna, gara di regolarità classica valida per il campionato italiano, svoltasi nel fine settimana del 17 e 18 giugno. Con 191 penalità, a bordo della loro Fiat-Abarth 600 del 1957, hanno distaccato di 39 punti il duo siciliano Passanante-Buccioni, secondi davanti a Margiotta-La Chiana, dopo un ex aequo deciso al secondo rilevamento. Primi nella Classifica Top Car, Loperfido-Moretti su Fiat Balilla del 1934 e prime, per la Coppa delle Dame, Fanti-Serri con la loro Alfa Romeo 1300 Sprint del 1963.

H.B.



# Classic Club Italia

ci vediamo il...

14/15 OTTOBRE 2017

A vintage yellow and black car is parked on a pier overlooking a harbor. A woman in a classical-style orange and white dress stands on the pier, holding a garland of pink roses. In the background, there are buildings and a large ship. The scene is framed by a light blue sky and a green landscape.

**Classic**  
**ELEGANZA**  
**A STRESA**  
**11° Edizione**

1  
Classic  
ELEGANZA A STRESA  
14/15 OTTOBRE 2017  
RUOTECLASSICHE

in collaborazione con:  
**RUOTECLASSICHE**

30

CLASSIC CLUB ITALIA  
Con il patrocinio  
della città di STRESA

CLASSIC CLUB ITALIA  
1994

Segreteria: via Nuova Circonvallazione, 38 27023 Cassolnovo (Pv) Tel. e Fax 038192344  
da lunedì, a venerdì ore 15,30-18,30 [www.classicclub.it](http://www.classicclub.it) E-Mail [info@classicclub.it](mailto:info@classicclub.it)



M

MERCATO



Saranno in grado le mirabolanti rarità offerte a Pebble Beach di dare una scossa al mercato, oppure saranno solo stelle cadenti d'agosto? Appuntamento in California tra il 18 e il 19 di questo mese



## DUELLO A PEBBLE BEACH

**Si prospetta** come una sfida senza esclusione di colpi quella che andrà in scena tra qualche settimana a Monterey, nell'ambito delle aste in programma a Pebble Beach in concomitanza con il concorso d'eleganza locale. A scorrere i cataloghi si scoprono vetture di tale prestigio che è raro trovare in vendita in così gran numero. Della Ferrari 166 MM/212 Export "Uovo" di Gianni Marzotto abbiamo già riferito (Ruoteclassiche 6/2017); andrà all'asta da RM Sotheby's il 18-19 agosto. Ma non sarà la sola superstar della casa anglo-canadese: insieme all'opera d'arte dello scultore Franco Reggiani, autore della carrozzeria della "Uovo", RM Sotheby's schiererà una parata di Aston Martin da competizione tra le quali spicca una DBR1 del 1956 (nell'immagine), il primo dei cinque esemplari costruiti, guidato tra gli altri da Carroll Shelby e Stirling Moss. Anche Bonhams non sarà da meno: tra le varie chicche che porterà in California spiccano una Jaguar E Type Lightweight del 1963 ex team

Cunningham; una Ferrari 250 GT Tour de France in alluminio del 1958; una Ferrari 400 Superamerica Coupé Aerodinamica del 1963 e una Maserati A6G/54 Gran Sport Spyder del 1956. Chi però probabilmente conquisterà i cuori degli appassionati sarà la Casa americana Gooding & Co., che proporrà due assolute rarità sportive degli anni 70: la Porsche 917 "Kurz" del 1970 telaio n. 024, appartenuta a Jo Siffert e utilizzata per le riprese del film "Le 24 Ore di Le Mans" (1971) con Steve McQueen, e un'Alfa Romeo 33 TT12 del 1974 telaio n. AR115-12-010, che contribuì alla conquista del Mondiale Marche nel 1975 da parte del costruttore milanese. Al momento di andare in stampa nessuna delle tre Case ha ancora completato i cataloghi e definito le stime dei vari lotti. Si presume comunque che l'Aston Martin DBR1 potrebbe strappare più di 20 milioni di euro di quotazione, mentre per la Porsche 917 le previsioni parlano di valori intorno ai 15 milioni di euro.

Gilberto Milano

# L'IMPORTANZA DELL'OMBRELLO

Due vendite europee svoltesi quasi in contemporanea hanno confermato le quote al ribasso del mercato e reso evidente come sia vantaggioso per le Case d'asta associarsi a un evento di richiamo piuttosto che correre da sole

Testo di **Gilberto Milano**

Q

uanto incide sul successo di un'asta il fatto che questa si tenga o meno sotto l'ombrello di una manifestazione importante per le auto d'epoca?

Lo si è potuto misurare in due vendite all'incanto di fine giugno: una ospitata nel contesto del Festival of Speed di Goodwood (Bonhams) e l'altra a Montecarlo (Artcurial), quest'ultima senza alcun "training" esterno. I risultati a favore della prima sono evidenti. Al di là dei rispettivi fatturati parlano le quote di vendita: mentre per

Bonhams la percentuale di auto aggiudicate è stata del 64% (56 su 88 in catalogo), superiore anche a quella dello scorso anno (56% - fonte: K500), per Artcurial il valore si è fermato al 48% (59 auto aggiudicate su 122). La Casa francese ha registrato una forte difficoltà proprio sui lotti più prestigiosi, spiegabile in parte con l'assenza di un evento associato di richiamo internazionale e quindi di un pubblico più motivato, e in parte con l'asticella delle stime d'asta fissata piuttosto in alto (soprattutto per i lotti più pregiati, quasi tutti tornati ai rispettivi mittenti). Troppo diverse comunque le due piazze per trarre conferme sull'andamento

del mercato. Si vende, ma a fronte anche di numerosi compromessi come indicano le percentuali di auto aggiudicate sotto il valore di stima minimo: 57% per Bonhams; 59% per Artcurial (che aveva anche il 26% dei lotti offerti senza riserva).

Le quotazioni delle rispettive "Top Five" dicono che Bonhams ha ottenuto i migliori risultati con auto di grande spessore storico, persino con vetture d'inizio secolo scorso, mentre la Casa francese deve le sue migliori performance a modelli molto più recenti. Un aspetto confermato anche dal dato sull'età media delle auto vendute: 1967 per Bonhams e 1977 per Artcurial. **R**

**Mercedes-Benz**  
300 SL ROADSTER, 1962  
Stima d'asta € 980 - 1.100.000  
Venduta a € 1.022.966  
Bonhams, Goodwood, 30 giugno  
L'auto più cara dell'asta, un esemplare in ottime condizioni di originalità. La Brexit fa bene alle Mercedes e alle tedesche in genere. Cinque le Stelle in vendita, quattro le aggiudicate. Tra queste, una Simplex 28/50 HP Tourer del 1911, battuta a € 410.212 (tutti i prezzi comprendono i diritti d'asta).



**1 ROLLS-ROYCE 40/50 HP OPEN TOURER****SILVER GHOST, 1914****Stima d'asta € 350.000 - 460.000****Venduta a € 627.229****Bonhams, Goodwood, 30 giugno**

Un tempo di un marajò indiano, è un perfetto esemplare della Rolls delle origini (6173 esemplari dal 1907 al 1925).

Tra le inglesi anteguerra vendute, da segnalare anche una Bentley 8 Litre Sedan de Ville del 1931 battuta a € 888.926.



1

**3 PORSCHE 911 RS LIGHTWEIGHT, 1973****Stima d'asta € 860.000 - 970.000****Venduta a € 946.372****Artcurial, 2 luglio, Montecarlo**

Record di vendita per questa rara Porsche, una delle 17 costruite con guida a destra. In totale, 19 le Porsche in catalogo, di cui solo 10 vendute. Delusione per la mancata aggiudicazione di una 356 A Carrera Speedster del 1957 in condizioni impeccabili.



3



2

**4 PORSCHE CARRERA 3.0 RSR, 1974****Stima d'asta € 1.400.000 - 1.600.000****Venduta a € 1.769.280****Artcurial, 2 luglio, Montecarlo**

Una tedesca al vertice delle aggiudicazioni anche nella vendita monegasca: una Porsche con un grande passato sportivo (otto 12 Ore di Sebring e sette 24 Ore di Daytona), l'auto da battere negli anni 70.

4

**5 CITROËN MÉHARI 4X4, 1982****Stima d'asta € 25 - 35.000****Venduta a € 44.370****Artcurial, 2 luglio, Montecarlo**

Riportata a nuovo di recente ripristinando anche la parte meccanica, è appartenuta a un unico proprietario per oltre 20 anni. Una rarità nel suo genere (poco più di 1200 quelle a trazione integrale). Prezzo fuori controllo...

5



6

**6 FIAT 600 JOLLY GHIA, 1958****Stima d'asta € 80 - 120.000****Venduta a € 89.940****Artcurial, 2 luglio, Montecarlo**

Tipica auto da spiaggia italiana, molto contestata dai collezionisti di tutto il mondo a quotazioni stellari. Questa è sempre stata della stessa famiglia e ha percorso solo 22.000 km.

7



7

**7 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVO II, 1990****Stima d'asta € 50 - 80.000****Venduta a € 137.908****Artcurial, 2 luglio, Montecarlo**

La 190 è l'auto che ha introdotto le sportive compatte della Stella; la Evo II ne è lo sviluppo estremo (235 CV, 0-100 km/h in 7,1"), questa è la n. 295 delle 500 prodotte.

**LA "TOP FIVE" DI BONHAMS...**

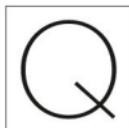
1	Mercedes-Benz 300 SL Roadster (con hardtop) 1962	€ 1.022.966
2	Porsche 911 RS Lightweight 1973	946.372
3	Bentley 8 Litre Sedan de Ville 1931	888.926
4	Rolls-Royce 40/50 HP Open Tourer Silver Ghost 1914	627.229
5	Ferrari 365 GTB/4 Daytona 1972	614.464

**...E DI ARTCURIAL**

1	Porsche Carrera 3.0 RSR 1974	€ 1.769.280
2	Ferrari 458 Speciale Aperta 2015	539.640
3	Saleen S7 R 2005	431.712
4	Ferrari 330 GT 2+2 1967	383.744
5	Ford GT 2005	347.768

# PIÙ NOBILE DI QUANTO SEMBRI

Non meno pregiata delle Renault Gordini o delle tanto apprezzate Mini Cooper inglesi, la compatta berlina francese è quasi dimenticata sul nostro mercato. Ma non lo sarà per molto...



Quando nel 1961 la Simca, all'epoca ancora strettamente imparentata con la Fiat, presenta la nuova utilitaria 1000 a motore posteriore, nessuno pensa che verrà replicata in quasi 1,7 milioni di esemplari.

E nemmeno c'è qualcuno disposto a scommettere su questa onesta berlina a tre volumi (disegnata da Mario Revelli di Beaumont) come auto da corsa. Lo fa invece Carlo Abarth, presentando di lì a pochi mesi una gamma di ben quattro versioni "abarthizzate", che però rimangono in produzione (limitata) solo per un paio d'anni perché la Simca nel frattempo passa sotto il controllo della Chrysler. Occorre attendere il 1970 perché la Simca entri ufficialmente nell'ambito delle "piccole bombe" e, di conseguenza, nelle corse con una derivata dalla 1000: la Rallye. L'obiettivo è quello di raccogliere la sfida con le Renault 8 Gordini, che piacciono ai giovani, vanno forte e costano poco. La Simca 1000 Rallye costa addirittura molto meno e, in fatto di prestazioni, se la cava egregiamente.

Nel 1972 arriva la Rallye 1, con motore portato a 1,3 litri e 60 CV (inizialmente sono rispettivamente 1,1 litri e 53 CV) e, dopo pochi mesi, la più performante Rallye 2 (1,3 litri, 82 CV, diventati 86 dal 1976). La saga si conclude con la Rallye 3, prodotta in soli 1000 esemplari numerati, una vera auto da corsa con 103 CV di potenza e carrozzeria "allargata". La Simca 1000 ha gareggiato, spesso imponendosi nella categoria, lungo tutti gli anni Settanta. Oggi rimane un ricordo sbiadito, specie in Italia; eppure chi dovesse riuscire a trovarne una non troppo rimaneggiata, potrebbe fare un ottimo affare. Perché all'estero le sue quotazioni sono ormai salite a livelli elevati (minimo 10.000 fino a ben oltre 20.000 euro) e mostrano una tendenza costante al rialzo. In Italia, invece, una Simca 1000 Rallye vale 6000 euro (9000 se restaurata professionalmente), 8000 una Rallye 1 (con una punta massima di 12.000) e 9000 una Rallye 2 (13.500). La Rallye 3, mai ufficialmente importata, non ha rilevazioni ufficiali di mercato nel nostro Paese. Su quale versione puntare? Escludendo la Rallye 3, vera e propria auto da corsa Gruppo 2, così come le rarissime Rallye 2 SRT (Simca Racing

Team), ufficiali da 110 CV, la scelta giusta è la Rallye 2 stradale, dotata di 82-86 CV e quattro freni a disco che, con poca spesa, può essere preparata per le corse storiche e regalare molto divertimento. Attenzione, però, agli esemplari malridotti o sottoposti a restauri poco corretti dal punto di vista filologico: potrebbero essere fonte di spese elevatissime per il ripristino dell'originalità.

Marco Di Pietro



## LE VERSIONI PRINCIPALI



**ABARTH 1150 SS**  
€ 40.000

Lantesignana della Rallye è una versione più o meno pesantemente elaborata da Carlo Abarth in quattro versioni. Oggi è quasi inavvicinabile.



**1000 RALLYE**  
€ 6000

Prodotta in 27.000 esemplari dal 1970 al 1972, è la più diffusa, ma anche la meno potente (53 CV). Sono quasi tutte rosso arancio, e qualcuna bianca.



**1000 RALLYE 1**  
€ 8000

Circa 20.000 unità tra il 1972 e il 1977; il colore "ufficiale" è il rosso chiaro, mentre il motore cresce di cilindrata e guadagna una manciata di cavalli. Freni anteriori a disco.



**1000 RALLYE 2 (1ª SERIE)**  
€ 9000

Appare pochi mesi dopo la Rallye 1, il colore di serie è il giallo (sempre con il cofano anteriore nero). Freni a 4 dischi e 82 CV. 16.000 esemplari.



**1000 RALLYE 2 (2ª SERIE)**  
€ 9000

Nel 1976 arrivano i proiettori rettangolari "a televisore" e 4 cavalli in più. La produzione è compresa in quella della Rallye 2 prima serie.



**1000 RALLYE 3**  
€ 15.000

Tra il 1977 e l'inizio del 1978 arriva l'ultima serie, con 103 CV e parafranghi in resina riportati, come nelle versioni da corsa. 1000 esemplari numerati con targhetta.



## CALENDARIO ASTE

### AGOSTO

#### 16-19 MECUM AUCTIONS - MONTEREY (USA)

Nella prima delle numerose aste americane di metà agosto, è prevista la presenza di circa 600 esemplari di veicoli storici. [mecum.com](http://mecum.com)

#### 18 GOODING & COMPANY - PEBBLE BEACH (USA)

Dopo Ferragosto una delle più importanti vendite all'incanto dell'annata nelle giornate del celeberrimo concorso d'eleganza. [gooding.com](http://gooding.com)

#### 18 BONHAMS - QUAIL LODGE AUCTION (USA)

Anche Bonhams organizza una vendita all'incanto di vetture di grande prestigio: si tiene a Carmel, presso il Quail Lodge Golf Club. [bonhams.com](http://bonhams.com)

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

L'asta si svolge ogni anno nella penisola di Monterey in California, nella settimana di Pebble Beach che è a poca distanza. [msotthebys.com](http://msotthebys.com)

### SETTEMBRE

#### 2 BONHAMS - THE BEAULIEU SALE (GB)

Auto, moto e automobili saranno esitate in quest'asta organizzata presso il noto museo dell'automobile di Beaulieu. [bonhams.com](http://bonhams.com)

#### 8 RM SOTHEBY'S - FERRARI-LEGGENDA E PASSIONE (I)

A Maranello (MO) si svolgerà una asta dedicata alle Rosse in occasione dei settant'anni della Casa. [msotthebys.com](http://msotthebys.com)

#### 9 BONHAMS - GOODWOOD REVIVAL MEETING (GB)

A una sola settimana di distanza dall'evento di Beaulieu, Bonhams partecipa al weekend sul circuito di Goodwood a Chichester con una vendita all'incanto di vetture soprattutto britanniche. [bonhams.com](http://bonhams.com)

#### 10 BONHAMS - THE CHANTILLY SALE (F)

L'asta in programma presso il castello di Chantilly, non lontano da Parigi, prevede un catalogo di vetture sportive e di lusso. [bonhams.com](http://bonhams.com)

#### 23 HISTORICS AT BROOKLANDS (GB)

La prossima asta di Brooklands organizzata dalla Casa specializzata in veicoli storici. [historics.co.uk](http://historics.co.uk)

#### 27 PANDOLFINI - FIRENZE (I)

Vendita all'incanto organizzata a Villa La Massa dalla prestigiosa Casa d'aste fiorentina, fondata nel 1924. [pandolfini.it](http://pandolfini.it)

### Cavalli e quattro dischi

Alla fine del 1972 la Rallye 2 affianca la Rallye 1: il motore è sempre un quattro cilindri di 1294 cm<sup>3</sup>, ma la potenza sale da 60 a 82 CV. Adotta inoltre freni a disco anche al retrotreno. In alto, l'abitacolo della Rallye 2.

## CONSIGLI PER GLI ACQUISTI

# COSA CONTROLLARE PRIMA DI COMPRARE

La **Simca 1000 Rallye**, in tutte le sue versioni, è un'auto robusta e affidabile, dotata di meccanica derivata dalla grandissima serie: il suo quattro cilindri è imparentato con gli analoghi propulsori Fiat dello stesso periodo. Sospensioni, cambio e freni (anteriori a disco con la Rallye 1 e a 4 dischi con la Rallye 2) non presentano difficoltà di riparazione: se non si trovano i ricambi in Italia, il mercato francese e Internet pongono rimedio al problema. Dove invece la 1000 e le sue derivate necessitano di un esame approfondito prima di procedere all'acquisto è la scocca, soggetta a ruggine e a corrosione passante, soprattutto negli scatolati nascosti sotto gli attacchi delle sospensioni e nei lamierati interni del giro porta. Un intervento di risanamento può essere molto costoso. Per le Rallye, poi, si aggiunge anche il rischio di un utilizzo sportivo intenso (come per tutte le piccole "bombe") negli ormai quattro decenni abbondanti di esistenza, con molto probabili incidenti più o meno seri... Per questo motivo la consulenza di un carrozziere di fiducia è auspicabile. La spesa per acquistare un esemplare in discreto stato è medio-bassa. L'offerta è scarsa, ma la richiesta, per il momento, pure: tenetene conto.



## IL PREZZO DI RUOTECCLASSE

Il valore di un'auto storica è fortemente influenzato dalle condizioni di meccanica e di carrozzeria e dalla fedeltà dell'eventuale restauratore.

I nostri prezzi hanno tre livelli principali di riferimento: quello che costituisce la base su cui possono intervenire variazioni verso l'alto o verso il basso e, soprattutto, in funzione mediana, e si riferisce a vetture di buon livello, originali, ben conservate eppure restaurate con criteri di alta qualità non recente, omologate ed omologabili Asi o nei regimi di marca equivalenti. A ogni differenza dalle suddette condizioni, indicate nel grafico a lato come pari a 100, corrisponde una variazione percentuale, in più o in meno, del valore della vettura. La quotazione massima corrisponde in molti casi al 150% della quotazione di riferimento base, con variazioni in più o in meno per quei modelli il cui costo di ripristino professionale totale viene considerato più o meno costante, oppure, per le auto di grande importanza storica o di valore economico molto elevato, prendendo in considerazione recenti transazioni reali di mercato.

## GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una vettura storica e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1916 al 2006, ricongiungendosi così ai "Prezzi dell'usato" pubblicati da Quattroruote.

Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se talune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale; le vetture da 10 ai 20 anni sono invece selezionate in considerazione della loro importanza collezionistica. Non sono quotate, tranne alcune eccezioni, le fuoristrada e le auto da competizione.

I parametri adottati per aggiornare i valori delle auto si basano su analisi di mercato, verifica delle inserzioni del nostro "Vendo & Comprò" sondaggi presso i principali compratori di settore e i club di riferimento e, in misura minore, sui prezzi battuti nelle aste internazionali; sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote. Le variazioni di valore in crescita sono evidenziate in rosso, quelle in decisa in blu. I prezzi sono in euro.

I prezzi dei motocicli fanno registrare variazioni significative solo nel medio periodo: ne pubblichiamo quindi le quotazioni due volte l'anno, in giugno e in dicembre.

## 10 GRADI DI VALORE

**150%** (QUOTAZIONE MASSIMA) Vetture completamente restaurate professionalmente e in modo conforme all'originale, con documentazione fotografica e fotografica che attesta il ripristino. Le condizioni possono essere assimilate a "pari al nuovo".

**120%** Vetture parzialmente restaurate nella meccanica, nella carrozzeria e/o negli interni, in modo eccellente e comunque rispettando i criteri dell'originalità. Lo stato di conservazione delle parti non ripristinate deve essere eccellente.

**100%** (QUOTAZIONE DI RIFERIMENTO) Vettura conservata, originale e di buon livello o con restauro di antica data. Con lievi difetti che, nel medio-lungo periodo, occorre riprendere. Auto omologate o omologabili Asi, oppure iscritte ai registri di marca Alfa Romeo, Fiat e Lancia.

**80%** Vetture in condizioni di massima originalità, oppure sottoposte a restauri eseguiti in modo discreto, anche in epoca non recente. Al limite minimo dell'omologazione Asi.

**70%** Vetture originali con restauri di vecchia data, da rivedere in alcuni punti e con meccanica funzionante, ma da riportare in piena efficienza.

**60%** Vetture in condizioni di quasi totale originalità, ma che necessitano di lavori di restauro non rimandabili e bisognose di sostanziali interventi meccanici.

**50%** (QUOTAZIONE INFERIORE) Vetture conservate in modo sufficiente, oppure restaurate con alcune "licenze" all'originalità. Con meccanica funzionante, ma da rivedere completamente.

**40%** Vetture incomplete in alcune parti, da restaurare a fondo con l'aggiunta di pezzi originali anche importanti. Meccanica precaria e mal funzionante.

**20%** Vetture di restauro difettose e non conveniente, con meccanica non marciante, ma recuperabili in diversi elementi.

**10%** Vetture allo stato di relitto, non restaurabili, con modeste possibilità di recupero di parti meccaniche e di carrozzeria.

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	+	Euro x 100
<b>ABARTH ITALIA</b>				
500BERLINA	479	1957-63	10,0	20,0 30,0
500COUPE ZAGATO	479	1957-59	20,0	40,0 60,0
505	594	1963-71	15,0	25,0 35,0
505S	594	1964-71	15,0	30,0 45,0
695	690	1964-71	15,0	25,0 35,0
695S	690	1964-71	16,0	32,0 48,0
695S ASSETTO CORSA	690	1965-71	18,0	35,0 50,0
750BERLINA	747	1955-61	10,0	20,0 30,0
750COUPE ZAGATO	747	1955-57	30,0	60,0 90,0
750RESTORATO ZAGATO	747	1958-59	40,0	80,0 120,0
750SPORTE ZAGATO	747	1957-59	45,0	90,0 135,0
800RESTORATO ZAGATO	795-847	1959-61	40,0	80,0 120,0
800 T. BERLINA	847	1941-45	30,0	45,0 60,0
800 T. SUPERBORG COSSA	847	1941-46	20,0	40,0 60,0
800 STRADALE ZAGATO	847	1940-61	35,0	70,0 105,0
800 MONDIALE SCORPIONMET	892	1941-43	40,0	80,0 120,0
870 BERLINA	847	1964-68	10,0	20,0 22,0
870 COUPE	847	1964-68	10,0	30,0 35,0
870 COUPE ZAGATO	847	1964-68	10,0	20,0 30,0
870 TROFEO	1306	1966-69	10,0	20,0 30,0
870 TROFEO SCORPIONE S. GIAMBIARDI	1306	1969-71	15,0	25,0 35,0
870 TROFEO PROTOTIPO	1306	1965-68	50,0	100,0 150,0
870 TROFEO COUPE BERGONE	892	1965-67	15,0	25,0 35,0
870 TROFEO COUPE	892	1964-68	15,0	27,0 40,0
1000BERLINA	892	1967-67	15,0	30,0 45,0
1000BERLINA COSSA	892	1964-67	18,0	35,0 50,0
1000BERLINA COSSA	892	1964-67	18,0	35,0 50,0
1000BERLINA BERLINA	892	1964-67	20,0	40,0 60,0
2300 COUPE 4 ALLEMANNO	2369	1959-60	15,0	45,0 65,0
2300 COUPE 4 ALLEMANNO	2369	1959-60	18,0	55,0 80,0
2400 COUPE ELENA	2325	1941-43	15,0	45,0 65,0
2400 COUPE ALLEMANNO	2325	1945-45	15,0	30,0 45,0
2400 BERLINA S.MICA	1200	1964-64	60,0	120,0 180,0
2400 BERLINA S.MICA	1246	1964-64	75,0	150,0 225,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	+	Euro x 100
<b>AC GRAN BRETAGNA</b>				
1200 SUPER LINDH	1391	1947-55	15,0	25,0 35,0
1200 SUPER NORTH CARBONET	1391	1947-55	15,0	30,0 40,0
1200 SUPER AC-FRANCIA	1999-2553	1954-63	30,0	60,0 90,0
ACE MOTOR (BRITCO)	1011	1954-65	45,0	90,0 130,0
ACE (JAGHORE AC) COUPE	1011	1954-60	25,0	45,0 65,0
ACE (JAGHORE AC) COUPE	2553	1963-63	25,0	50,0 75,0
ACE (JAGHORE BRIGOLI) COUPE	1011	1954-63	35,0	65,0 100,0
(OBRVA 24)	4291	1962-65	200,0	400,0 600,0
(OBRVA 28) PHALMEX	4756	1962-65	350,0	700,0 1050,0
(OBRVA 42)	6997	1964-68	300,0	600,0 900,0
(OBRVA 44)	6942	1965-67	40,0	120,0 180,0
(OBRVA 44) SUPER	3984-4942	1969-60	60,0	120,0 180,0
436 FERRARA COUPE	6997	1967-73	20,0	40,0 60,0
3000ME	2094	1979-84	8,0	15,0 22,0
SUPERBORG COSSA	3506-4942	1997-05	60,0	120,0 180,0
(OBRVA 47)	6997	2004-06	70,0	140,0 210,0
<b>ACMA ITALIA</b>				
1010 MONDIALE 4WD	1580-1955	1988-95	0,5	1,0 1,5
<b>ACMA FRANCIA</b>				
NEVA 400	395	1958-64	6,0	12,0 18,0
<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>				
RLMS	2076-2094	1922-25	100,0	200,0 300,0
RL (TORINO)	2094	1925-27	90,0	180,0 270,0
RLSS	2094	1925-27	90,0	300,0 450,0
RMX500	1844-1967	1925-26	50,0	100,0 150,0
AC 1200 BERGONE	1487	1917-19	40,0	120,0 180,0
AC 1200 SPORTS	1487	1928-29	60,0	120,0 180,0
AC 1200 SUPER SPORT	1552	1929-30	250,0	500,0 750,0
AC 1200 SPORT	1552	1929-35	150,0	300,0 450,0
AC 1200 TURISMO	1552	1929-35	75,0	150,0 225,0
AC 1200 GRAND TOURING	1552	1930-35	150,0	300,0 450,0
AC 1200 BERGONE	1552	1930-35	60,0	120,0 180,0
AC 1200 GRAND TOURING COMP.	1552	1931-32	300,0	600,0 900,0
AC 2000	2536	1932-54	125,0	250,0 375,0
AC 2000 TURISMO BERGONE	2309	1934-39	75,0	150,0 220,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	+	Euro x 100
AC 2000 GRAND TOURING (COSTO)	2309	1934-39	125,0	250,0 375,0
AC 2000 BERGONE BERGONE	2309	1934-37	175,0	350,0 500,0
AC 2000 MILLEMIATA	2309	1938-39	350,0	700,0 1050,0
AC 2000A	2095	1936	120,0	240,0 360,0
AC 2000B	2095	1937-39	175,0	350,0 500,0
AC 2000 TURISMO (POSTO) POSTO	2465	1939-50	60,0	120,0 180,0
AC 2000 SPORT	2465	1939-51	50,0	100,0 150,0
AC 2000 SPORT CABRIOLET	2465	1939-50	150,0	300,0 450,0
AC 2000 SPORT	2465	1939-51	60,0	120,0 180,0
AC 2000 SPORT	2465	1940-55	60,0	120,0 180,0
AC 2000 SPORT FRECCIA D'ORO	2465	1947-51	85,0	170,0 255,0
AC 2000 SS COUPE	2465	1954-59	74,0	148,0 222,0
AC 2000 SS CABRIOLET	2465	1954-57	200,0	400,0 600,0
AC 2000 SS ALLA SPESSE	2465	1949-51	250,0	500,0 750,0
AC 2000 DOLBY	2465	1941-42	60,0	120,0 180,0
1800	1884	1950-54	14,0	28,0 42,0
1900 T	1884	1952-54	17,5	35,0 52,0
1900 SUPER	1975	1954-59	74,0	148,0 222,0
1900 SUPER	1975	1954-57	20,0	40,0 60,0
1900 PANORAMA	1975	1955-57	20,0	40,0 55,0
1900 SPINTE 1 SERIE	1884	1955-55	150,0	300,0 450,0
1900 SPINTE 2 SERIE	1884	1955-54	65,0	130,0 195,0
1900 SS	1975	1954-55	75,0	150,0 225,0
1900 SUPER (PRODOTTO 1950)	1975	1954-56	50,0	100,0 150,0
AR 55 MATTA	1884	1953-55	12,5	25,0 37,5
DALFINO	815	1940-49	1,8	3,5 5,0
GALETTA 1 SERIE	1290	1951-54	7,5	15,0 22,5
GALETTA 2 SERIE	1290	1959-61	7,0	14,0 21,0
GALETTA 3 SERIE	1290	1961-65	6,5	13,0 19,5
GALETTA 4 SERIE	1290	1957-59	6,5	13,0 19,5
GALETTA 5 SERIE	1290	1959-61	8,0	16,0 24,0
GALETTA 6 SERIE	1290	1961-65	7,5	15,0 22,5
GALETTA SPINTE 1 SERIE	1290	1954-58	22,5	45,0 67,5
GALETTA SPINTE 2 SERIE	1290	1958-59	20,0	40,0 60,0
GALETTA SPINTE 3 SERIE	1290	1959-62	35,0	70,0 105,0
GALETTA 1 SERIE COMPLESSO	1290	1954-58	30,0	60,0 90,0
GALETTA SPINTE 1 SERIE	1290	1958-62	27,5	55,0 82,5
1300 SPORT	1290	1965-63	17,5	35,0 52,5
GALETTA SPINTE SPECIALE	1290	1957-62	40,0	80,0 120,0

Modello	cm <sup>3</sup> Anni			Euro x 100			Modello	cm <sup>3</sup> Anni			Euro x 100					
	1	2	3	1	2	3		1	2	3	1	2	3			
GALLETTA S2	190	1958-61	125.0	250.0	375.0		ALPETTA 70CM	1962	1983	3.5	7.0	10.0				
GALLETTA C/COA TRONCA	190	1941-62	150.0	300.0	450.0		ALPETTA 70TOROBISELE	1995	1979-84	1.5	5.0	4.5				
GALLETTA SPIDER 1SERIE	190	1958-58	50.0	60.0	90.0		ALPETTA 70TOROBISELE	2002	1983-84	1.5	5.0	4.5				
GALLETTA SPIDER 2SERIE	190	1958-61	27.5	55.0	80.0		ALPETTA GT	1920	1979-1974	80.0	5.0	10.0	15.0			
GALLETTA SPIDER 3SERIE	190	1964-65	25.0	50.0	75.0		ALPETTA GT 2000X400	1962	1976-80	4.5	9.0	13.5				
GALLETTA SPIDER VELICE 1SERIE	190	1964-65	35.0	70.0	105.0		ALPETTA GT 2000X400 AMERICA	1962	1979-80	4.5	9.0	13.5				
GALLETTA SPIDER VELICE 2SERIE	190	1964-65	32.5	65.0	100.0		ALPETTA GT 2000X400 ITALIA	1962	1979-80	35.0	25.0	35.0				
GALLETTA SPIDER VELICE 3SERIE	190	1964-62	40.0	80.0	90.0		ALPETTA GT 2100	1962	1980-82	4.0	12.0					
GALIA HOBI SPIN	150	1962-64	20.0	40.0	60.0		GT 2100	1962	1985-87	4.0	12.0					
GALIA HOBI SPIN SPECIALE	150	1964-65	40.0	80.0	120.0		ALPETTA GT 2100 GRAND PRIX	1962	1981-82	5.0	10.0	15.0				
GALIA HOBI SPIDER	150	1964-65	25.0	45.0	65.0		ALPETTA GT 215	2002	1980-82	6.0	12.0	18.0				
GALIA HOBI SPIDER VELICE	150	1964-65	30.0	60.0	90.0		ALPETTA GT 215	2002	1985-87	6.0	12.0	18.0				
GALIA HOBI SPIDER VELICE	150	1964-65	30.0	60.0	90.0		ALPETTA GT 215	2002	1987-85	1.5	4.5					
GALIA T	150	1964-65	700.0	1400.0	1800.0		GALLETTA 135/180 D	1962	1980-84	2.0	4.0	6.0				
GALIA 1 (FRANCA TAMBORO)	150	1964-65	7.5	15.0	22.0		GALLETTA 135/180 SPIN	1962	1984-84	9.0	20.0	25.0				
GALIA 1 (FRANCA TAMBORO)	150	1963-67	6.0	12.0	18.0		GALLETTA 210 TOROBISELE	1995	1985-85	1.0	2.0	3.0				
GALIA 1 SUPER	150	1964-64	25.0	50.0	75.0		ALFA	2002	1979-83	3.0	6.0	9.0				
GALIA 1500	150	1964-72	15.0	30.0	45.0		ALFA 620	2002	1983-86	2.5	5.0	7.5				
GALIA 1500 T	150	1964-72	4.0	8.0	12.0		ALFA 625 S 090	2002	1983-86	3.0	6.0	9.0				
GALIA 1500 SUPER	150	1970-72	3.5	7.0	10.5		ALFA 625 S 160	2004	1983-86	1.5	3.0	4.5				
GALIA SUPER	150	1965-72	5.0	10.0	15.0		ANALISI	1980-1980	1984-86	0.5	1.0	1.5				
GALIA HOBI S	150	1968-70	4.0	8.0	12.0		331/65 S/5.4 (404) (OUTLINE)	1931	1980	1989	0.8	1.5	2.0			
GALIA SUPER 13	150	1972-74	3.5	7.0	10.5		35A VELICE	1600	1984-86	1.5	2.5	3.5				
GALIA SUPER 15	150	1972-74	4.0	8.0	12.0		35B GARDNETTA	1600	1985-87	0.8	1.5	2.5				
GARDNETTA SUPER 13	190	1974-77	2.8	5.5	8.0		35B GARDNETTA	1600	1984-87	1.0	2.0	3.0				
GARDNETTA SUPER 15	190	1974-77	3.0	6.0	9.0		35112X	1702	1986-89	0.8	1.5	2.3				
GARDNETTA SUPER 16	190	1976-77	2.0	4.0	6.0		35112X	1702	1986-90	1.5	2.5	3.5				
GARDNETTA VELOCE	150	1963-66	9.0	18.0	27.0		35115/17 SPORT MAGIN	1931	1982-89	0.5	1.0	1.5				
GARDNETTA VELOCE	150	1966-68	11.0	22.0	33.0		35117/47 SPORT MAGIN	1600	1972	1987-89	0.8	1.5	2.5			
GARDNETTA SUPER JUMPER	150	1969-71	6.0	12.0	18.0		3520 SPORT MAGIN GT	1702	1988-90	1.0	2.0	3.0				
GARDNETTA SUPER JUMPER ZAGATO	150	1969-72	14.0	28.0	42.0		3520 SPORT MAGIN GT	1702	1988-89	0.5	1.0	1.5				
GARDNETTA JUMPER	150	1971-76	1.0	2.0	3.0		35310 TOROBISELE	1700	1987-87	0.5	1.0	1.5				
GARDNETTA JUMPER 16	150	1971-76	6.0	12.0	18.0		35310 TOROBISELE	1700	1987-89	0.5	1.0	1.5				
GARDNETTA JUMPER ZAGATO 16	150	1972-74	16.0	32.0	48.0		MEDIA 55151 S	1931	1990-94	0.5	1.0	1.5				
GARDNETTA 1600	150	1965-69	90.0	180.0	270.0		MEDIA 55151 SUPER MAGIN	1931	1990-94	0.5	1.0	1.5				
GARDNETTA 1500 JUMPER	150	1979-79	27.5	55.0	82.5		MEDIA 55151 SUPER INTERCOOLER	1931	1990-94	0.4	0.8	1.5				
GARDNETTA 1500 JUMPER	190	1979-79	25.0	50.0	75.0		MEDIA 55151 SUPER INTERCOOLERS W	1931	1990-94	0.4	0.8	1.5				
GARDNETTA HOBI SPIN GT	150	1964-66	11.5	23.0	34.5		MEDIA 5517 E	1702	1990-94	0.5	1.0	1.5				
HOBBI SPIDER (DUE) 1	150	1964-68	12.5	25.0	37.5		MEDIA 5517 E	1702	1990-94	0.5	1.0	1.5				
HOBBI SPIDER (DUE) 2	150	1965-67	20.0	40.0	60.0		MEDIA 5517 E GT	1702	1990-94	0.8	1.5	2.5				
2000	105	1958-62	6.0	12.0	18.0		MEDIA 5517 E SPORT W 40A	1931	1992-94	0.8	1.5	2.5				
2600	2504	1962-69	7.5	15.0	22.0		MEDIA 5517 E SPORT W 40A	1702	1990-94	0.8	1.5	2.5				
26000 (DUE) (DUE)	2000	1962-69	11.0	22.0	33.0		MEDIA 5517 E SPORT W 40A	1702	1990-94	1.0	2.0	3.0				
2000 SPIN	2504	1965-67	4.0	8.0	12.0		MEDIA 5517 E SPORT W 40A	1702	1994-94	1.5	2.5	3.5				
2600 SPIN	2504	1962-66	15.0	30.0	45.0		MEDIA 5517 E 16V 4V	1702	1990-94	1.0	2.0	3.0				
2600 SPIN 2	2504	1965-68	75.0	150.0	220.0		MEDIA 5517 E 16V 4V 2V	1702	1990-94	1.0	2.0	3.0				
2000 SUPER TOURING	105	1958-61	22.5	45.0	67.5		MEDIA 5517 E 16V 4V 2V	1931	1992-94	0.8	1.5	2.5				
2600 SUPER TOURING	2504	1965-65	27.5	55.0	82.5		MEDIA 5518 16V 4V 2V	1931	1992-94	2.0	4.0	6.0				
331 (FRANCE)	190	1964-69	700.0	1400.0	2100.0		MEDIA 5518 16V 4V 2V	1931	1992-94	2.0	4.0	6.0				
1700	190	1976-82	4.0	8.0	12.0		ALFA 5116 16V 4V 2V	1962	1982-82	3.0	6.0	9.0				
1700 GT VELICE 1SERIE	190	1976-80	14.0	28.0	42.0		ALFA 5118 1600	1979	1992-92	2.5	4.5	6.5				
1700 GT VELICE 1SERIE	190	1970-72	12.0	25.0	37.0		ALFA 5118 1600	1992	1992-92	3.5	7.0	10.0				
1700 GT VELICE 2SERIE	190	1967-69	12.0	24.0	36.0		ALFA 5118 16V 4V	2002	1985-92	4.0	8.0	12.0				
1700 GT VELICE 3SERIE	190	1969-72	19.0	38.0	57.0		ALFA 5118 16V 4V	2002	1987-92	5.0	10.0	15.0				
2000 R4	1962	1971-73	5.0	10.0	15.0		ALFA 5118 TOROBISELE AMERICA	1979	1986-89	5.0	10.0	15.0				
2000 VELOCE	1962	1971-76	15.0	30.0	45.0		ALFA 5118 TOROBISELE AMERICA	1979	1986-89	5.0	10.0	15.0				
2000 SUPER VELOCE	1962	1971-82	10.0	20.0	30.0		ALFA 5118 TOROBISELE ITALIA	1962	1987-88	30.0	20.0	30.0				
SPIDER 1500 JUMPER	190	1968-69	10.0	20.0	30.0		ALFA 5118 TOROBISELE ITALIA	1962	1985-92	1.5	2.5	3.5				
SPIDER 1500 JUMPER (COA TRONCA)	190	1969-72	7.0	14.0	21.0		ALFA 5118 700	2005	1982-87	1.5	2.5	3.5				
SPIDER 1500 JUMPER 16	190	1972-77	6.0	12.0	18.0		ALFA 5118 700	1999	1984-87	1.5	3.0	4.5				
SPIDER 1600 16	190	1972-75	4.5	9.0	13.5		ALFA 5118 700	1999	1984-87	1.5	3.0	4.5				
SPIDER 16	190	1975-82	4.5	9.0	13.5		ALFA 5118 700	1999	1984-87	1.5	3.0	4.5				
SPIDER 16	190	1983-90	4.0	8.0	12.0		ALFA 5118 700	1999	1987-97	0.5	1.0	1.5				
SPIDER 20	190	1990-95	6.0	12.0	18.0		ALFA 5118 700	1999	1987-96	1.0	2.0	3.0				
SPIDER 200	190	1983-90	4.5	9.0	13.5		ALFA 5118 700	1999	1990-94	1.5	2.5	3.5				
SPIDER 2000	190	1990-94	7.5	15.0	22.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
SPIDER 2000V	190	1984-90	9.0	18.0	27.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
MONTRE	250	1970-77	30.0	60.0	90.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD (OUTLINE) MODEL	1080-1400	1972-84	1.5	3.0	4.5		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD (OUTLINE) MODEL	1080-1400	1973-84	1.5	3.0	4.5		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD GT	1080	1978-84	3.0	6.0	9.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD GARDNETTA	1080	1975-77	6.0	12.0	18.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD SPIN 135 1600E	1200	1972-82	2.5	5.0	7.5		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD SPIN 135 1600E	1080	1978-83	2.5	5.0	7.5		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD SPIN 135 1600E	1080	1978-83	2.5	5.0	7.5		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD SPIN 1375	1530	1983-89	2.7	5.5	8.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD SPIN 1375	1490	1983-89	3.0	6.0	9.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD T	150	1972-75	5.0	10.0	15.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD T15	150	1975-77	3.5	7.0	10.5		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD T15	150	1977-81	2.5	5.0	7.5		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD T18	150	1975-81	4.0	8.0	12.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD 2000	190	1978-81	2.8	5.5	8.5		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD 2000	190	1978-81	3.0	6.0	9.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD 2000 AMERICA	190	1981	3.5	6.5	10.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD T18 B	1670	1979	1982-84	2.0	4.0		ALFA 5118 700	1999	1987-90	1.0	1.5	2.0				
ALFALD T20	190	1982-84	2.5	5.0	7.5		ALFA 5118 700									





# QUOTAZIONI

Modello	cm3	Anni	€	€	Modello	cm3	Anni	€	€	Modello	cm3	Anni	€	€		
Euro x 100					Euro x 100					Euro x 100						
SOCS (SERIE F)	2006	1971-75	4,5	10,0	2006	2005	1995-02	1,5	10,45	HANSA GRAND POLIUM	2040	1951	1955-58	5,0	10,0	15,0
SOCS (SERIE G)	2006	1971-75	7,5	15,0	530 SV (E)	5400	1995-02	1,8	3,5	ZULFER (P.00)	2040	1940-61	4,0	8,0	12,0	22,0
SOCL (SERIE F)	2006	1971-75	22,5	45,0	540 SV (E)	4398	1995-02	2,0	6,0	SARELLA	1895	1958-58	7,5	15,0	22,5	25,5
SOCL (SERIE F) BAMBINO	3005	1971-75	37,5	75,0	550 SV (E)	2064-2079	1997-02	2,0	6,0	SARELLA TOPSIDE LINE	1895	1958-58	8,5	17,0	25,5	25,5
SB03 (E)	1057	1976	1975-76	1,0	2,0	550 SV TOURING (E)	5608	1997-01	2,5	4,5	SARELLA TOPSIDE LINE	1895	1959-61	8,5	17,0	25,5
SB03 (E) 120	1057	1976	1977-82	1,0	2,5	540 SV TOURING (E)	4398	1997-02	2,5	7,5	SARELLA TOPSIDE LINE	1895	1959-61	12,5	25,0	33,0
SB03 (E) 150	1990	1977-82	1,0	2,5	620 SV (E)	2380-520	1976-82	2,5	5,0	SARELLA CARBONIT TOPSIDE CABINET	1895	1958-58	12,5	25,0	37,5	
SB03 (E) 150 120	1991	1977-82	1,5	3,0	635 CV (E)	5653	1982-88	3,2	6,5	SARELLA COMB	1895	1959-61	5,0	10,0	15,0	
SB03 (E) 150 150	1991	1978-82	2,0	4,0	635 CV (E)	5653	1982-88	3,2	6,5	SARELLA COMB	1895	1959-61	5,0	10,0	15,0	
SB03 (E) 150 200	2006	1978-82	2,5	5,0	635 CV (E)	2380-520	1982-88	2,5	5,0	SARELLA	1895	1959-61	7,0	14,0	21,0	
SB03 (E) 150 250	2006	1978-82	3,5	7,0	MARIN SV (E)	5653	1984-89	11,0	22,0	SARELLA TOPSIDE CABINET	1895	1959-61	11,0	22,0	33,0	
SB03 (E) 150 300	1996	1982-85	1,8	3,5	540 SV TOURING (E)	2380-520	1977-82	1,5	2,0	SARELLA COMB	1895	1959-61	11,0	22,0	33,0	
SB03 (E) 150 350	1996	1982-85	1,8	3,5	550 SV (E)	2380-520	1982-86	1,0	2,0	SARELLA COMB	1895	1959-61	11,0	22,0	33,0	
SB03 (E) 150 400	1996	1988-90	3,0	6,0	750 SV (E)	5630	1979-82	1,5	2,5	SARELLA COMB	1895	1958-61	34,0	28,0	42,0	
SB03 (E) 150 450	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 500	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 550	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 600	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 650	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 700	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 750	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 800	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 850	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 900	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 950	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1000	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1050	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1100	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1150	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1200	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1250	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1300	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1350	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1400	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1450	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1500	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1550	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1600	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1650	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1700	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1750	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1800	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1850	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1900	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 1950	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2000	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2050	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2100	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2150	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2200	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2250	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2300	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2350	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2400	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2450	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2500	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2550	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2600	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2650	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2700	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2750	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2800	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2850	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2900	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 2950	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3000	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3050	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3100	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3150	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3200	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3250	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3300	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3350	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3400	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3450	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3500	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)	5630	1982-86	1,5	2,5							
SB03 (E) 150 3550	1996	1988-90	4,0	8,0	750 SV (E)</											



# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100	E	D
SI 04.04.20V	3096	1994-97	3,5	7,0	30,0
V4 04.10.20V	3996	1998-02	4,0	8,0	12,0
SUPER V6 4.0 20V	3996	1998-02	5,0	10,0	15,0
DOUBLE SUPER V12	4995	1994-97	3,8	7,5	11,0

## DATSUN GIAPPONE

FARLADY SPORT 1600	1995	1966-70	5,0	6,0	9,0
FARLADY (TUTTI MODELLI)	1899	1969-78	6,0	12,0	18,0
FARLADY (TUTTI MODELLI)	1960	1978-81	4,5	9,0	13,5
240Z	2399	1969-75	8,0	16,0	24,0

## DB FRANCIA

750 CARROLLI FRANCHARD	145	1951-54	7,5	15,0	25,0
750 PANHARD (E. KALLMANN)	145	1951-54	12,5	25,0	37,0
750 BSA VALLEE (E. KALLMANN)	145	1951-60	11,0	22,0	35,0
BSO LE MANS	85	1941-62	7,5	15,0	25,0

## DE LORAINA STATI UNITI

D40C2	3840	1981-83	17,0	35,0	50,0
-------	------	---------	------	------	------

## DE TOMASO ITALIA

VALLEINGA	889/952	1965-67	35,0	70,0	105,0
MARCEGA	478	1946-70	60,0	120,0	180,0
PANTERA SUPERL	516	1970-80	50,0	100,0	150,0
PANTERA	516	1981-88	25,0	50,0	75,0
PANTERA 650 (TUTTI MODELLI)	516	1972-80	27,5	55,0	85,0
PANTERA 750 (TUTTI MODELLI)	516	1981-85	30,0	60,0	90,0
PANTERA 900 (TUTTI MODELLI)	516	1985-90	32,5	65,0	100,0
MARCA PANTEGA	442	1991-95	18,0	36,0	54,0
NEVA PANTEGA BARGA	442	1991-95	20,0	40,0	60,0
DEALNIE	516	1971-80	6,5	13,0	20,0
DEALNIE	516	1981-88	7,5	15,0	22,0
LONGACAP (TUTTI MODELLI)	516	1975-89	7,5	15,0	22,0
LONGACAP SPIDER	516	1989-89	10,0	20,0	30,0
GALEA	390	402	1964-66	10,0	20,0
BULGARIAN GALEA	402	1996-01	10,0	20,0	30,0

## DELAGE FRANCIA

(CITROEN DODGE SPORT)	624	1918-24	22,5	45,0	70,0
DELAGE	2000	1924-24	27,5	55,0	85,0
DELAGE 175	2716	1927-28	17,5	35,0	50,0
DELAGE 175 (GRAND LUXE)	3954	1924-27	27,5	55,0	80,0
DELAGE 2000 (C.V.T.)	3916	1926-30	22,5	45,0	70,0
DE	270	1927-30	17,5	35,0	50,0
DELUXE	257/345	1935-35	25,0	50,0	75,0
DELUXE 1915	2000	1925-24	20,0	40,0	60,0
DE	308	1924-25	27,5	55,0	80,0
DE 1909-08	2449	1925-37	30,0	60,0	90,0
DE 70	2170	1926-37	32,5	65,0	100,0
DE 905	2800	2084	1938-40	35,0	70,0
DE 1000	4600	1929-35	60,0	120,0	180,0
DE 1000 1915	2442	1925-39	45,0	90,0	135,0
DE 1000 1915	3530	1924-35	60,0	120,0	180,0
DE 1000 1915	4300	1925-37	125,0	250,0	375,0
DE 12	1480	1933-34	15,0	30,0	45,0
DE 14	235	1935-38	17,5	35,0	50,0
DE 15	270	1934-39	20,0	40,0	60,0
DE 16	350	1944-44	25,0	50,0	75,0
DE 20	2884	1946-54	30,0	60,0	90,0

## DELAHAYE FRANCIA

TYPE 81	440	1919-24	25,0	50,0	75,0
TYPE 81 6000	2442	1919-24	27,5	55,0	80,0
TYPE 81	346	1922-26	15,0	30,0	45,0
TYPE 92	253	1924-28	17,5	35,0	50,0
TYPE 94	2942	1923-26	17,5	35,0	50,0
TYPE 97	1442	1923-26	15,0	30,0	45,0
TYPE 107 (MOTOR)	2750	1928-31	20,0	40,0	60,0
TYPE 107	2700	1928-29	15,0	30,0	45,0
TYPE 107 6000	2440	1928-35	17,5	35,0	50,0
TYPE 109	1466	1929-31	7,5	15,0	22,0
TYPE 110	2178	1930-31	12,5	25,0	37,0
TYPE 112	2027	1927-29	17,5	35,0	50,0
TYPE 1202S	2002	1935-35	10,0	20,0	30,0
TYPE 13	2802	1934-34	25,0	50,0	75,0
TYPE 14	2800	1934-34	17,5	35,0	50,0
TYPE 15 (SUPERLUXE)	1800	1934-36	10,0	20,0	30,0
TYPE 15 (SUPERLUXE)	251	1935-46	12,5	25,0	37,0
TYPE 15 6	2371	1935-46	12,5	25,0	37,0
TYPE 15 SPORT 1700	3557	1935-37	35,0	70,0	105,0
TYPE 15 COMPETITION 1700	3557	1935-38	40,0	80,0	120,0
TYPE 15 SPORT COMPETITION	3557	1935-37	100,0	200,0	300,0
TYPE 15 MIGNON COMPETITION	3557	1938-52	75,0	150,0	225,0
TYPE 15 SUPERLUXE SPORT S.L.	3557	1935-37	15,0	30,0	45,0
TYPE 16 000	880	1922	19,5	39,0	58,0
TYPE 16 160	357	1934-35	25,0	50,0	75,0
TYPE 16 160 L	352	1934-35	25,0	50,0	75,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100	E	D
TYPE 110	4496	1937-38	350,0	700,0	1000,0
TYPE 108	3527	1938-39	20,0	40,0	60,0
TYPE 105	4465	1947-50	250,0	500,0	750,0
TYPE 103 100	4465	1947-50	90,0	180,0	270,0
TYPE 235 BERLINA	3527	1951-54	35,0	70,0	100,0
TYPE 235	3527	1951-54	50,0	100,0	150,0
TYPE 202 RZ L	1995	1955-57	4,0	8,0	12,0

## DELTA FILIPPINE

MN COLEPER	1687/951	1974-85	0,8	1,5	2,5
------------	----------	---------	-----	-----	-----

## DIATTO ITALIA

20A TORREO	1996	1924-27	17,5	35,0	50,0
20A BERLINA	1996	1924-27	17,5	35,0	50,0

## DINO ITALIA

206 G	196	1967-69	10,0	20,0	30,0
206 ST	249	1969-75	10,0	20,0	30,0
246 GTS	248	1972-74	12,5	25,0	38,0
208 G/4	191	1975-80	9,0	18,0	27,0
308 G/4	298	1975-77	12,5	25,0	38,0

## DKW GERMANIA

MOTORENLAUSE 890 (POLL)	684	1950-54	2,0	4,0	6,0
MOTORENLAUSE CARB. 890 (POLL)	684	1950-52	2,8	5,5	8,0
MOTORENLAUSE CARB. 900 (POLL)	684	1951-52	3,0	6,0	9,0
MOTORENLAUSE 1000 (POLL)	684	1951-52	2,5	5,0	7,5
MOTORENLAUSE 1100 (POLL)	684	1951-54	2,5	4,5	7,0
MOTORENLAUSE 1200 (POLL)	684	1955-55	2,5	4,5	7,0
MOTORENLAUSE CARB. 1200 (POLL)	684	1955-55	2,5	4,5	7,0
MOTORENLAUSE CARB. 1200 (POLL)	684	1955-55	2,8	5,5	8,0
MOTORENLAUSE 1300 (POLL)	684	1955-55	2,5	4,5	7,0
MOTORENLAUSE 1500 (POLL)	684	1955-57	2,5	4,5	7,0
1615 (POLL)	996	1955-59	2,5	4,5	7,0
1614 (POLL) CARB.	996	1955-59	2,8	5,5	8,0
1614 CARB. 1200 (POLL)	996	1955-56	3,3	6,5	10,0
1614 CARB. 1200 (POLL)	996	1955-56	3,5	7,0	10,5
1615 (POLL)	996	1957-59	2,5	5,0	7,5
1615 (POLL)	996	1956-58	2,5	5,0	7,5
1615 (POLL)	996	1959-62	1,5	3,0	4,5
1615 (POLL)	996	1963-63	1,8	3,5	5,0
1615 (POLL)	996	1963-65	1,8	3,5	5,0
1615 (POLL)	996	1964-65	2,5	5,0	7,5
1615 (POLL)	996	1964-66	1,5	3,0	4,5

## DODGE STATI UNITI

BANCHESTER	3680/320	1974-80	3,0	6,0	9,0
BANCHESTER (SERIE)	3502/3698	1981-85	2,5	5,0	7,5
VIPER	790	1992-96	17,5	35,0	50,0
VIPER (SERIE) (P/NO)	790	1996-04	20,0	40,0	60,0
VIPER (SERIE) (P/C/L)	790	1996-02	25,0	50,0	75,0
VIPER (S/PT)	827/2005-06	25,0	50,0	75,0	
VIPER (S/PT)	827/2005-06	27,5	55,0	82,5	

## FACEL VEGA FRANCIA

PG 1000	4320/467	1955-58	9,0	18,0	27,0
PG 1200	4320/467	1955-58	10,0	20,0	30,0
PG 1400	5907/625	1947-51	7,5	15,0	22,5
EXCELLENCE	628	1955-61	7,5	15,0	22,5
EXCELLENCE (LUXE)	346	1960-65	20,0	40,0	60,0
EXCELLENCE	628/616	1962-64	60,0	120,0	180,0
EXCELLENCE	280	1954-50	60,0	120,0	180,0

## FERRARI ITALIA

166 SPORT	1995	1947-49	1000,0	2000,0	3000,0
166 METER	1995	1948-51	375,0	750,0	1125,0
166 METER	224	1950-52	300,0	600,0	900,0
212 METER	252	1951-53	375,0	750,0	1125,0
250 BERLINA	2953	1955-55	325,0	650,0	975,0
3400GT (AMERICA)	401/425	1952-55	1250,0	2500,0	3750,0
3400GT (SPERANZA)	3967/466	1956-64	1750,0	3500,0	5250,0
500 SUPERFAST	491	1964-67	1500,0	3000,0	4500,0
500 SUPERFAST (C/1)	224	1950-52	300,0	600,0	900,0
500 SUPERFAST (C/2)	2953	1958-60	200,0	400,0	600,0
500GT (CARROLLI PANHARD)	2953	1959-62	300,0	600,0	900,0
500GT (C/2) 212-2	2953/360	1960-64	125,0	250,0	380,0
500GT	2953	1963-64	300,0	600,0	900,0
500GT (CALIFORNIA) 4100	2953	1958-60	1500,0	3000,0	4500,0
500GT (CALIFORNIA) 5000	2953	1960-62	1500,0	3000,0	4500,0
500GT TORRE FRANCE	2953	1959-59	1000,0	2000,0	3000,0
500GT 500	2953	1960-62	1500,0	3000,0	4500,0
500GT (S/PT) COMPETITION	2953	1961-62	4000,0	8000,0	12000,0
500GT (S/PT)	2953	1961-64	1000,0	2000,0	3000,0
500GT (S/PT) 1400	2953	1954-66	1500,0	3000,0	4500,0
500GT	308	1964-66	750,0	1500,0	2250,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100	E	D
275 (G/4)	528	1964-68	90,0	180,0	





Modello cm<sup>3</sup> Anni Euro x 100

**GIANNINI ITALIA**

750TV	797 1962-64	7,5	15,0	22,5
800 G/PROG 62	848-901 1963-64	7,5	15,0	25,5
500GT	596 1965-70	7,0	14,0	21,0
500TV/TTS	498 1965-65	8,0	16,0	24,0
500TV (FUTTI MODELLO)	498 1965-72	7,5	15,0	22,5
500TV/SPORTER 62	596 1973-75	7,5	15,0	22,5
500GT (FUTTI MODELLO)	596 1964-72	10,0	20,0	27,0
500 C/GRAS/REPUBA	492 1993-40	4,0	8,0	12,0
650MP (FUTTI MODELLO)	652 1970-72	4,0	9,0	13,5
1300 SP/60-02	1029 1981 1963-67	2,8	5,5	8,0
1300 SP/60 (FUTTI MODELLO)	845-980 1964-71	5,0	10,0	17,0
1300 SP/60	845-980 1965-72	7,0	14,0	21,0
1300 SP/60/500 SPEED	845-980 1965-72	7,5	15,0	22,5
1300 SP/60/500	845-980 1964-68	5,0	10,0	15,0
1300 SP/60/500 GRAND PRIX LOMBARDI	845-980 1968-71	9,0	20,0	27,0
1300 SP/60/500	1091-1207 1967-70	2,0	4,0	6,0
1300 SP/60/500	1091 1978-80	2,0	4,0	6,0
1300 SP/60/500	1091 1979-78	4,0	8,0	12,0
1300 SP/60/500	1091 1974-77	10,0	22,0	40,0
1300 SP/60/500	1091 1977-81	2,0	4,0	6,0
1300 SP/60	1096 1972-78	1,8	3,5	5,0
PANDA (FUTTI MODELLO)	654-903 1980-85	1,3	2,5	4,0
PIRELLA	1061-1201 1978-85	3,5	7,5	10,0
PIRELLA TURBO DIESEL	174 1982-85	0,5	1,0	1,5
PIRELLA TURBO DIESEL (FUTTI MODELLO)	174 1984-85	1,0	1,5	2,0
PIRELLA TURBO DIESEL (FUTTI MODELLO)	903 1984-85	1,5	3,0	4,5

**GINETTA GRAN BRETAGNA**

62	1072 1958-60	7,5	15,0	22,5
60	991 1961	7,5	15,0	22,5
64	997 1960-69	7,5	15,0	22,5
65	875-998 1967-74	5,0	10,0	15,0
68	1099-2054 1970-79	6,0	12,0	18,0
62GT	1099 1967-88	4,0	8,0	12,0
62GT	1099 1988-91	5,0	10,0	15,0
62GT CONVERTIBLE	1099 1989-91	4,0	8,0	12,0
64GT	1094-498 1989-97	7,5	15,0	22,5
65	1091 1991-91	7,5	15,0	22,5
630	1886 1995-00	9,0	18,0	27,0
620GT (3 SEAT)	1888 1990-2002-06	10,0	20,0	30,0

**GLAS GERMANIA**

GGOSMOR 125000	247-206 1955-69	3,5	7,0	10,5
GGOSMOR 125000 COUPE	247-206 1957-69	4,0	8,0	12,0
GGOSMOR 1400	395 1957-67	3,5	7,0	10,5
GGOSMOR 1500 COUPE	395 1957-67	3,7	7,5	11,0
GGOSMOR 1600	596 1968 1958-65	7,5	15,0	22,5
GGOSMOR 1800	892 1950 1964-67	1,8	3,5	5,0
GGOSMOR 1800	1062 1964-67	2,5	5,0	7,5
GGOSMOR 2000	1290 1962 1964-67	3,5	7,0	10,5
GGOSMOR 2000 GT	1575 1967-68	3,5	7,0	10,5
GGOSMOR 2000 V6	2380 2002 1966-68	4,5	9,0	13,5
GGOSMOR 2000 V6	2380 1967-68	4,0	8,0	12,0

**GREPPI ITALIA**

SANNA	1267 2020 1979-81	0,5	1,0	1,5
-------	-------------------	-----	-----	-----

**HEALEY GRAN BRETAGNA**

SUPERSTON	2401 1949-50	50,0	100,0	150,0
-----------	--------------	------	-------	-------

**HILLMAN GRAN BRETAGNA**

11	1035 1919-26	6,0	12,0	18,0
SPED MODEL	1027 1920	5,0	10,0	15,0
SPORTING	1496 1921	5,0	10,0	15,0
14	1035 1926-28	6,0	12,0	18,0
H/1	1944 1957-59	4,5	9,0	13,5
H/2	1085 1931-35	4,0	8,0	12,0
H/3	1085 1952-55	5,0	10,0	15,0
H/4	1085 1955-59	3,5	7,0	10,5
H/5	1035 1939-48	2,7	5,5	8,2
H/6	1085 1945-48	2,5	5,0	7,5
H/7	1085 1950 1955-56	2,0	4,0	6,0
H/8	1085 1950 1956-63	2,5	5,0	7,5
H/9	1085 1963-67	2,5	5,0	7,5
H/10	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/11	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/12	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/13	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/14	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/15	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/16	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/17	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/18	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/19	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/20	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/21	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/22	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/23	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/24	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/25	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/26	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/27	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/28	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/29	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/30	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/31	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/32	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/33	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/34	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/35	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/36	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/37	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/38	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/39	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/40	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/41	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/42	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/43	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/44	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/45	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/46	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/47	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/48	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/49	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/50	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/51	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/52	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/53	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/54	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/55	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/56	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/57	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/58	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/59	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/60	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/61	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/62	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/63	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/64	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/65	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/66	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/67	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/68	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/69	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/70	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/71	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/72	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/73	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/74	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/75	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/76	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/77	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/78	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/79	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/80	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/81	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/82	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/83	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/84	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/85	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/86	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/87	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/88	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/89	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/90	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/91	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/92	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/93	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/94	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/95	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/96	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/97	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/98	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/99	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5
H/100	1085 1945-48	3,5	7,0	10,5

Modello cm<sup>3</sup> Anni Euro x 100

MP/CA/GRANNA	875 1967-70	1,8	3,5	5,0
MP/BALE	998 1965-68	2,8	5,5	8,0
MP/BALE (FUTTI MODELLO)	1496-1525 1967-70	2,0	5,0	6,0
HENNER (FUTTI MODELLO)	1525 1966-77	1,0	2,0	3,0
AVENGER (FUTTI MODELLO)	1548 1938 1970-76	0,8	1,5	2,5
MP/BALE	203 1928-32	7,0	14,0	21,0
MAGNETO 805	270-300 1933-35	6,0	12,0	18,0
2070	280 1935-35	6,5	13,0	20,0
81HP	200-250 1935-35	5,5	11,0	16,5
81HP	200-250 1935-37	6,0	12,0	18,0
HAWK	381 1935-37	6,5	13,0	20,0
81HP	381 1935-38	6,5	13,0	20,0

**HISPANO SUIZA SPAGNA**

120 SP/30	470 1927-24	100,0	200,0	300,0
HAB SP/30 (140)	657 1919-29	150,0	300,0	450,0
HAB SP/30 (150)	792 1914-54	200,0	400,0	600,0
TAP	248 1926-31	20,0	40,0	60,0
TAP	574 1924-56	27,5	55,0	80,0
104	498 1929-33	40,0	80,0	120,0
H/8.1800R	450 1930-54	42,5	85,0	130,0
120 SP/30	500-540 1932-43	7,5	15,0	22,5
10370	587 1934-37	20,0	40,0	60,0
10370 (FUTTI MODELLO)	942-1020 1931-37	25,0	50,0	75,0

**HONDA GIAPPONE**

S/600	606 1965-66	5,0	10,0	15,0
S/800	791 1966-70	6,0	12,0	18,0
HONDA (FUTTI MODELLO)	754-919 1974	2,0	4,0	6,0
C/100 (FUTTI MODELLO)	1542-900 1984-91	0,5	1,0	1,5
C/100 C/100	1590 1984-91	1,8	3,5	5,0
C/100 (FUTTI MODELLO)	1545-1995 1991-95	0,5	1,0	1,5
C/100	1485 1995 1999-29	2,0	4,0	6,0
C/100V2	1398 1996 1995-95	0,5	1,0	1,5
C/100V3	159 1987-90	1,0	2,0	3,0
PRELUCIO 1200/2.100/40MS	1996-209 1994-96	1,5	3,5	5,5
PRELUCIO 1400/2.100	1996-209 1994-96	1,5	3,5	5,5
LEGNO 115/165 COUPE	765 1988-90	1,0	2,0	3,0
LEGNO 115/165 COUPE	5106-244 1991-98	1,5	3,0	4,5
S/1000	2073-2179 1990-05	12,5	25,0	37,5
S/1000	1993-254 1995-04	1,5	3,0	4,5
INTEGRA TYPE R	997 1997-99	1,8	3,5	5,0
INTEGRA TYPE R	1590 1998-06	0,5	1,0	1,5
S/2000	796 1999-06	4,0	8,0	12,0
ACCORDO (FUTTI MODELLO)	1820-265 1995-97	0,5	1,0	1,5
S/1000	232 1998 1997-04	4,0	8,0	12,0
CRV	1996-590 1997-05	0,5	1,0	1,5
CRV	1875 1995-97	1,0	2,0	3,0







Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100								
300 SEL 45 AMERICA	480	1949-71	9,0	3003/03/01/01/01/01 (M24)	2962	1999	1987-94	2,5	5,0	7,5	3207 16V (M20)	1999	1999-00	1,5	3,0	4,5			
2200 SE/20V COUPE	2055	1949-67	25,0	3000 34 (M24)	2600	1989-95	2,5	5,0	7,5	415T 4M (M20)	4366	1999-05	4,5	8,5	12,0				
2200 SE/20V CABRIOLET	2055	1949-67	32,5	65,0	95,0	1999	1995-97	5,0	10,0	15,0	E30 W (Z)	1999	1999-01	1,5	2,5	3,5			
300 SE COUPE	2096	1962-65	27,5	55,0	80,0	3000/24 24 (M20) (CARR)	2960	1999	1996-95	11,5	16,5	E300/2000 (M20)	1998	1999-97	1,0	2,0	3,0		
300 SE CABRIOLET	2096	1962-65	35,0	70,0	105,0	2803/03/03/03/03 (M24)	2746	1972-79	2,0	4,0	6,0	E40 W (Z)	4996	1995-97	1,8	3,5	5,0		
2000 SE COUPE	2499	1969-71	30,0	40,0	60,0	5409 4020	1972-79	2,5	2,5	7,5	E40 W (M20)	4996	1997-01	2,0	3,0	4,0			
2000 SE 5.0 CABRIOLET	2499	1969-71	40,0	100,0	150,0	3502/02/02/02/02 (M24)	5499-420	1975-79	2,8	5,5	8,0	330R 16V 5.0 (M20)	2799-539	1997-01	1,5	3,0	4,5		
2000 SE 4M (M20)	2506	1963-66	20,0	40,0	60,0	4854 45 (M20)	4854 45 (M20)	8,5	15,0	20,0	E300/50V 4M (M20)	2799-539	1997-01	1,8	3,5	5,0			
2000 SE 4M (M20)	2506	1966-68	19,0	38,0	55,0	3000 TURBO (M20)	2909	1977-80	1,0	2,0	3,0	E50M (M20)	4995	1997-01	4,0	8,0	12,0		
2000 SE 4M (M20)	2778	1969-71	22,5	45,0	65,0	2803/03/03/03/03 (M24)	2746	1979-82	0,8	1,5	2,5	E55 (M20)	5439	1997-01	5,0	10,0	15,0		
2300 2000 (M20)	1888	1971	1969-73	1,8	3,5	5,0	3003/03/03/03/03 (M24)	2746	1983-86	1,0	2,0	3,0	E20 330V TURBO (M20)	2959	1996	1997-01	1,0	2,0	3,0
2300 2000 (M20)	2499	1969-73	4,0	6,0	8,0	3003/03/03/03/03 (M24)	3819	1979-82	1,0	2,0	3,0	E20 330V TURBO (M20)	4366	1997-01	2,0	3,0	4,0		
2000 (M20)	1888	1971	1969-76	1,0	2,0	3,0	3003/03/03/03/03 (M24)	3819	1983-86	1,5	2,5	3,5	E20 70W (M20)	3399	1996-97	1,5	3,0	4,5	
2000 LANGMITS	1897	1969-73	1,0	2,0	3,0	500 SE/20V (M20)	4975	1979-82	1,0	2,0	3,0	E200 16V 50T (M20)	2799-539	1997-01	2,0	4,0	6,0		
2500 (2000) (M20)	2496	1968-73	3,0	6,0	9,0	500 SE/20V (M20)	4975	1983-88	1,5	2,5	3,5	E30 14M (M20)	3399	1997-01	2,5	4,5	6,5		
190190 (E) (M20)	1997	1982-89	1,5	1,5	2,5	500 SE/20V (M20)	4975	1989-91	1,5	3,0	4,5	E40 1 (M20)	4366	1996-97	2,5	4,5	6,5		
190190 (E) (M20) TURBO	1997	1982-89	1,5	1,5	2,5	500 SE/20V (M20)	2599	1986-90	1,0	2,0	3,0	E40 1 (M20)	4366	1997-01	2,5	5,0	7,5		
190125 (M20)	2299	1983-89	2,8	5,5	8,0	500 SE/20V (M20)	2962	1986-88	1,5	2,5	3,5	E200 300V TURBO (SERIE M20)	2959	1996	1997-01	1,2	2,5	3,5	
190125 (M20)	1988	1989-95	3,5	7,0	10,0	4025/25V (M20)	496	1986-90	1,5	2,5	3,5	CU 3000/2000 (M20) (CARR)	1998	1995-97	2,0	4,0	6,0		
190125 (M20) (SERIE E) (M20)	1888	1990-91	12,5	25,0	35,0	4025/25V (M20)	496	1986-90	1,5	2,5	3,5	CU 300 (Z)	3399	1997-01	2,5	5,0	7,5		
2000 (2000) (M20)	1999	1985-93	1,0	2,0	3,0	560 (Z) (M20)	554	1980-90	2,0	4,0	6,0	CU 430 (Z)	4366	1997-01	3,0	6,0	9,0		
2000 (2000) (M20) (SERIE M24)	1888	1996	1975-76	1,5	3,0	4,5	560 (Z) (M20)	554	1986-88	1,8	3,5	6,0	CU 3000/2000 (Z) (CARR) (M20)	1998	1995-97	3,5	7,0	10,0	
2000 (2000) (M24)	2246	1974	1972-74	4,5	8,5	12,5	560 (Z) (M20)	554	1989-91	2,5	4,5	6,5	CU 3000/2000 (Z) (CARR)	1998	1995-97	4,0	8,0	12,0	
2000 (2000) (M24)	2404	2005	1975-76	1,0	2,0	3,0	3000 3000 TURBO (SERIE M24)	2999	1998	1997-01	0,8	1,5	2,5	CU 55 (M20)	5439	1999-01	5,5	10,5	16,5
2400 LANGMITS	2404	1975-76	1,0	2,0	3,0	3000 3000 TURBO (SERIE M24)	2999	1999	1998	1,0	2,0	3,0	SIL 2000/2000 (Z) (M20)	3399	1995-97	3,5	6,0	9,0	
2800 (M24)	2746	1972-77	3,5	6,5	10,0	5300 (M20)	2999	1997	1998	1,0	2,0	3,0	SIL 500 (Z)	3399	2000-05	4,0	8,0	12,0	
2800 (M24)	2746	1972-77	5,5	7,0	10,0	3000 3000 TURBO (SERIE M24)	2996	1998	1997-01	1,0	2,0	3,0	SIL 520 (M20)	3399	2000-05	5,0	10,0	15,0	
2000 (2000) (Z) (M20)	1997	1925	1976-79	0,8	1,5	2,5	4025/25V (M20)	496	1999	1998	1,5	3,0	4,5	M 30	1999	1997-01	2,0	4,0	6,0
2000 (2000) (Z) (M20)	1997	1980-84	3,0	6,0	9,0	4025/25V (M20)	4975	1999	1998	1,5	3,0	4,5	M 30 (Z)	1998	1999-01	2,0	4,0	6,0	
2000 (2000) (Z) (M20)	2746	1974-84	1,5	3,0	4,5	500 SE/20V (M20)	5987	1998	1998	2,5	5,0	7,5	M 30 (Z) (M20)	599	1974	1974-04	2,5	5,0	7,5
2000 (2000) (Z) (M20)	1888	2004	1976-85	0,5	1,0	1,5	380 (Z) (M20)	3839	1981-86	4,0	10,0	12,0	M 40 (Z)	3996	2000-04	2,5	5,0	7,5	
2400 LANGMITS	2404	1977-85	0,5	1,0	1,5	4025/25V (M20)	496	1986-92	4,5	9,0	13,5	M 40 (Z)	4366	1997-01	3,0	6,0	9,0		
3000 (3000) (M20)	2998	2005	1996-85	1,8	2,5	500 SE/20V (M20)	4975	1988-87	5,0	10,0	15,0	M 50 (Z)	5439	2000-04	3,5	7,0	10,0		
3000 (3000) (M20)	2299	1979-84	2,5	4,5	6,5	500 SE/20V (M20)	4975	1989-92	5,0	10,0	15,0	M 55 (M20)	5439	2000-05	5,0	10,0	15,0		
3000 (3000) (M20)	2746	1979-84	2,8	5,0	7,5	500 SE/20V (M20)	4975	1989-87	6,0	12,0	18,0	M 55 (Z)	2799	1998	1998-01	2,0	4,0	6,0	
3000 (3000) (M20) TURBO	1997	1974	1977-84	1,5	2,5	5,0	560 (Z) (M20)	554	1988-92	6,0	12,0	18,0	S 55 (M20) (M20)	4366	1996	1995-97	2,0	4,0	6,0
3400 (M20)	2404	1977-85	1,0	1,5	2,5	4006/45 (M20) (M24)	496	1989-92	1,5	3,0	4,5	S 800 (M20)	5766	1999-05	2,5	5,0	7,5		
3000 (3000) (M20) TURBO (M20)	2998	1979-85	0,8	1,5	2,5	6005/50 (Z) (M20)	5987	1992-98	2,5	5,0	7,5	S 200 (Z) (M20)	3222	1999-05	1,5	3,0	4,5		
3500 (3000) (M20)	2999	1979-82	2,0	4,0	6,0	3800 (Z) (M20)	2746	1974-75	7,5	15,0	22,5	S 400 (M20)	3996	2000-05	1,5	3,0	4,5		
3500 (3000) (M20)	2299	1979-82	2,5	4,5	6,5	3800 (Z) (M20)	2746	1975-80	8,0	16,0	24,0	S 55 (M20)	5439	2000-06	3,5	7,0	10,0		
3500 (3000) (M20)	2999	1979-82	2,5	4,5	6,5	3800 (Z) (M20)	2746	1979-80	8,5	17,0	25,5	S 55 (M20) (M20)	5987	2000-05	1,5	3,0	4,5		
3500 (3000) (M20)	2999	1982-89	2,5	4,5	6,5	3800 (Z) (M20)	2746	1974-81	9,5	19,0	28,5	CHEF	4688	1998-01	65,0	130,0	225,0		
3500 (3000) (M20)	2299	1982-89	2,5	4,5	6,5	3000 (Z) (M20)	2962	1985-89	8,5	17,0	25,5	G 290 TO (C) (M20)	2934	2000-01	3,5	7,0	10,0		
3500 (3000) (M20)	2299	1982-89	2,5	5,0	7,5	3000 (Z) (M20)	5699	1977-75	11,0	22,0	33,0	G 290 L (M20)	3824	2000-01	4,0	8,0	12,0		
3800 (3000) (M20)	2746	1979-89	2,5	5,0	7,5	3000 (Z) (M20)	5699	1975-80	10,0	20,0	30,0	G 500 (C) (M20)	2996	1999-01	3,0	6,0	9,0		
3800 (3000) (M20)	2746	1979-89	3,0	6,0	9,0	3000 (Z) (M20)	5699	1977-80	11,0	22,0	33,0	G 500 L (M20)	3399	2000-04	3,0	6,0	9,0		
3800 (3000) (M20)	2746	1979-89	3,0	6,0	9,0	3800 (Z) (M20)	3819	1980-85	11,0	22,0	33,0	G 500 L (M20)	2688	2000-06	3,5	7,0	10,0		
3800 (3000) (M20)	2999	1979-88	2,0	4,0	6,0	3800 (Z) (M20)	3819	1980-81	9,5	19,0	28,5	G 270 (L) (M20)	2688	2000-06	4,0	8,0	12,0		
3800 (3000) (M20)	2999	1979-88	2,5	4,5	6,5	400 (Z) (M20)	496	1985-89	12,0	24,0	36,0	G 400 (C) (M20) (Z)	3996	2000-06	4,5	9,0	13,5		
3800 (3000) (M20)	2999	1979-88	2,0	4,0	6,0	400 (Z) (M20)	496	1989-92	12,0	24,0	36,0	G 400 (C) (M20) (Z)	3996	2000-06	5,0	10,0	15,0		
3800 (3000) (M20)	2999	1979-84	2,5	4,5	6,5	400 (Z) (M20)	496	1995-97	10,0	20,0	30,0	G 500 L (C) (M20)	4966	1998-06	6,0	12,0	18,0		
3800 (3000) (M20)	2999	1979-84	2,5	4,5	6,5	400 (Z) (M20)	496	1995-97	10,0	20,0	30,0	G 500 L (M20)	4966	1998-06	6,0	12,0	18,0		
3800 (3000) (M20)	2999	1979-84	2,0	4,0	6,0	400 (Z) (M20)	496	1995-97	10,0	20,0	30,0	G 500 L (M20)	4966	1998-06	6,0	12,0	18,0		
2000 (2000) (Z) (M24)	1997	2009	1984-95	0,8	1,5	2,5	400 (Z) (M20)	496	1995-97	10,0	20,0	30,0	G 500 L (M20)	4966	1998-06	6,0	12,0	18,0	
E 200E (Z) (M20)	1998	1999	1995-05	1,8	2,5	500 (Z) (M20)	4975	1980-81	7,0	14,0	21,0	G 55 (M20) (M20)	5439	2004-06	7,5	15,0	22,5		
E 200E (Z) (M20)	1998	1999	1995-05	1,8	2,5	500 (Z) (M20)	4975	1980-85	12,0	24,0	36,0	CU 500 (Z) (Z)	4966	1999-06	4,5	9,0	13,5		
E 200E (Z) (M20)	1998	1999	1995-05	1,0	2,0	300 (Z) (M20)	4975	1985-89	15,0	30,0	45,0								

# ■ QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100
E300DT (ACTO)	3999-3498	2003-06	2.5 5.0 7.5
E300 (ACTO)	4965-2005-06	4.0	8.0 12.0
ESK 4M61 (ACTO)	5491-2005-06	5.0	10.0 15.0
C200L SPORTCOUPE	1906-2000-05	1.3	25 35
C200L SPORTCOUPE	3999-3498	2003-06	1.8 3.5 5.0
C200L SPORTCOUPE	3999-2000-04	3.0	4.0 9.0
C200L SPORTCOUPE	2950-2000-04	1.3	25 35
C200L SPORTCOUPE	1906-2004-06	4.0	12.0
SLEK50 (SERIE)	5491-2004-06	4.5	9.0 13.0
SLEK50 AMG (SERIE)	5491-2004-06	5.5	10.0 16.0
C150	5491-2004-06	3.5	7.0 10.0
C150	4965-2004-06	4.0	8.0 12.0
C150 AMG	5491-2004-06	4.0	12.0 18.0
A200 (TRIO)	5491-2004-06	1.8	35 50
SLEK LARIN	2094-2004-06	20.00	50.00 500.00
B200 (TRIO)	2054-2005-17	1.7	35 52
M350 (SERIE)	3498-2005-06	3.0	6.0 8.0
M350 (SERIE)	4965-2005-06	4.0	12.0
M350 (SERIE)	2907-2005-06	3.0	6.0 9.0
M45 AMG (SERIE)	6208-2005-06	6.0	12.0 18.0
R350	3498-2005-06	2.5	5.0 7.5
R350	4965-2005-06	3.5	7.0 10.5
M30 (TRIO)	780-2005-06	2.5	5.0 7.5

## BG GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100
JULIUS MDX2	16480	1932-35	15.0 30.0 45.0
LULLMANN	800	1933-34	16.0 32.0 48.0
NAMARETTE	1085-1271	1934-36	17.5 35.0 50.0
M4000 PROCASTER	809	1939-34	20.0 40.0 60.0
SARAJEVO COUPE	2288-3252	1937-39	17.5 35.0 50.0
VALDPORE COUPE	1548	1937-39	16.0 32.0 48.0
VALDPORE COUPE	2616	1938-39	20.0 40.0 60.0
BRANDSTEN	1572	1939-39	16.0 32.0 48.0
TERAFLEX	1250	1939	16.0 32.0 48.0
YC	1250	1945-49	15.0 30.0 45.0
TJ	1250	1945-53	14.0 28.0 42.0
TJ HARDTOP	1250	1953-54	14.0 28.0 42.0
TJ HARDTOP	1250	1955-54	14.0 28.0 42.0
TJ FTD	1406	1954-55	14.0 28.0 42.0
YV8V	1250	1947-53	4.0 12.0 18.0
A	1481	1955-59	12.5 25.0 37.0
A COUPE	1481	1956-59	10.0 20.0 30.0
A WITH CARDOUR	1580	1959-60	12.0 24.0 36.0
A WITH CARDOUR	1580	1959-60	13.5 27.0 40.0
A WITH CARDOUR	1580	1959-60	13.5 27.0 40.0
A WOOD COUPE	1580	1959-60	10.0 20.0 30.0
A WOOD PROCASTER	1627	1961-62	10.0 20.0 30.0
A WOOD COUPE	1627	1961-62	10.0 20.0 30.0
BSPRER	1798	1962-74	7.5 15.0 22.5
B COUPE	1798	1974-80	4.0 12.0 18.0
B COUPE	1798	1965-74	5.0 10.0 15.0
B GT	1798	1974-80	4.0 12.0 18.0
B GT LIMITED-EDITION	1798	1979-80	4.5 9.0 13.5
BSPRER LIMITED-EDITION	1798	1979-80	4.0 8.0 12.0
B GT V	3282	1972-76	5.0 15.0
CSPRER	2921	1967-69	9.0 18.0 27.0
C GT COUPE	2921	1967-69	4.0 12.0 18.0
MAGNETE TAILOR	1891	1957-59	2.5 5.0 7.5
MAGNETE TAILOR	1891	1957-59	2.5 5.0 7.5
MAGNETE TAILOR	1891	1957-59	4.5 15.5
MIDEST MINI	1090	1966-68	4.0 12.0
MIDEST MINI	1090	1966-69	4.0 12.0
MIDEST MINI	1090	1967-74	5.5 7.0 10.0
MIDEST MINI 500	1485	1974-79	3.5 7.0 10.0
TRIO	1398	1962-68	1.5 3.0 4.5
SDRUCCEMDX2	1025	1967-71	1.8 3.5 5.0
RVB	3947	1992-95	7.5 15.0 22.5
FFVC	5888	1996-2001	2.5 5.0 7.5
SPORT COUPE	1907-1906	2000-05	3.0 6.0 9.0
Z100 (Z100)	1907-1906	2000-05	0.8 1.5 2.3
Z100 (Z100)	1907-1906	2000-05	1.0 2.0 3.0
Z100 (Z100)	1907-1906	2000-05	1.8 3.5 5.0
Z100 (Z100)	1907-1906	2000-05	2.0 4.0 6.0
Z100 (Z100)	1907-1906	2000-05	3.0 6.0 9.0
Z100 (Z100)	1907-1906	2000-05	4.0 8.0 12.0

## MINI GERMANIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100
ONEIRE DI LINE	1580	2001-06	1.0 1.5 2.3
COUPE	1580	2001-06	1.0 2.0 3.0
COUPE	1580	2002-06	1.5 3.0 4.5
COUPE WORKS	1580	2002-06	2.0 4.0 6.0
CARDO ONEIRE DI LINE	1580	2004-06	2.0 4.0 6.0
CARDO COUPE	1580	2004-06	2.5 5.0 7.5
CARDO COUPE	1580	2004-06	3.0 6.0 9.0
CARDO COUPE WORKS	1580	2004-06	3.5 7.0 10.0

## MITSUBISHI GIAPPONE

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100
GALANT DUBRO	2547	1980-86	0.4 0.8 1.2

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100
GALANT LANT TURBO	1992-2550	1985-87	0.5 1.0 1.5
PALIRO (SERIE)	1967-2672	1982-90	1.8 3.5 5.0
PALIRO (D) (SERIE)	2347-2672	1982-91	1.5 3.0 4.5
PALIRO (D) (SERIE)	2007-2672	1983-90	1.8 3.5 5.0
PALIRO (D) (SERIE)	2073-2672	1983-90	1.5 3.0 4.5
PALIRO (D) (SERIE)	2072-2672	1989-91	2.0 4.0 6.0
PALIRO (D) (SERIE)	2073-2672	1991-99	2.0 4.0 6.0
PALIRO (D) (SERIE)	2232-2672	1991-99	1.5 4.5 6.5
PALIRO (D) (SERIE)	2092-2672	1999-99	2.5 5.0 7.5
COLT (TURBO) (SERIE)	1999-1999	1985-87	0.5 1.0 1.5
COLT (SERIE) (TURBO)	1299-1995	1983-84	0.4 0.8 1.2
COLT TURBO	1508	1985-87	0.8 1.5 2.3
COLT GT (TURBO)	1295	1983-91	0.8 1.5 2.3
COLT (SERIE) (TURBO)	1999-1996	1991-95	0.5 1.0 1.5
COLT (SERIE) (TURBO)	1299	1995-97	0.5 1.0 1.5
3000GT	2672	1990-00	3.5 7.0 10.0
3000GT SPIDER	2672	1995-00	4.0 8.0 12.0
LANCER GR-EVO III	1991	1992-94	5.5 10.5 16.5
LANCER GR-EVO IV	1991	1995-97	6.5 15.0 20.0
LANCER GR-EVO V (EVO V)	1991	1998-02	7.5 15.0 22.5
LANCER GR-EVO VI	1991	2003-05	8.0 16.0 24.0
LANCER GR-EVO VII	1991	2005-06	10.0 20.0 27.0
GALANT LANT TURBO	1755-1991	1983-91	0.5 1.0 1.5
PALIRO (D) SPINA	1854	1996-04	1.5 3.0 4.5
PALIRO (D) SPINA	1854	2000-04	1.5 3.0 4.5
PALIRO (D) SPINA	2092-2491	1996-99	1.8 3.5 5.0
PALIRO SPORT	2015	2006-1999	1.5 3.0 4.5
PALIRO SPORT (SERIE)	2092-2491	1999-06	2.0 4.0 6.0
PALIRO SPORT (SERIE)	2473-2000	1999-06	3.0 6.0 9.0
PALIRO SPORT (SERIE)	2092-2491	1999-06	2.0 4.0 6.0
PALIRO SPORT (SERIE)	2092-2491	1999-06	2.5 5.0 7.5
ELPSE (SERIE)	1551-1997	1992-93	0.5 1.0 1.5
ELPSE	1551	1997-99	0.7 1.0 2.0
SPACER	1854	1997-1997	0.5 1.0 1.5
SPACER WAGON	1854	1997-1997	0.5 1.0 1.5
SPACER WAGON	1766	1997-97	0.5 1.0 1.5
SPACER WAGON	1997	1997-1997	0.7 1.5 2.2

## MORGAN GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100
THREEMILE (LAP)	980-1006	1919-39	15.0 30.0 45.0
THREEMILE (BLACKBURN)	1008	1939-39	14.0 28.0 42.0
THREEMILE (BLACKBURN)	1008	1934-39	15.0 30.0 45.0
THREEMILE (BLACKBURN)	1008	1952-52	25.0 50.0 75.0
44 FOUR (BLACKBURN)	1225-1441	1954-57	15.0 30.0 45.0
44 FOUR (BLACKBURN)	1172	1955-60	12.5 25.0 38.0
44 THREE (BLACKBURN)	1907	1960-61	12.5 25.0 38.0
PILLS-4 (BLACKBURN)	2088	1950-54	15.0 30.0 45.0
44 THREE (BLACKBURN)	1340	1961-65	15.5 27.0 40.0
44 THREE (BLACKBURN)	1498	1965-68	15.5 27.0 40.0
44 FOUR (BLACKBURN)	1584	1969-75	15.0 30.0 45.0
44 THROUNDER (BLACKBURN)	1796	1993-06	16.0 32.0 48.0
PILLS-4 (BLACKBURN)	1999	2008	16.0 32.0 48.0
PILLS-4 SUPER SPORTS (BLACKBURN)	1899	2008	17.5 35.0 50.0
PILLS-4 (BLACKBURN)	1994	1995-1999	17.5 35.0 50.0
PILLS-4 (BLACKBURN)	3528	1968-72	17.5 35.0 50.0
PILLS-4 (BLACKBURN)	3528	1972-76	18.0 36.0 54.0
PILLS-4 (BLACKBURN)	3528	1978-80	18.0 36.0 54.0
PILLS-4 (BLACKBURN)	3528	1984-90	18.0 36.0 54.0
PILLS-4 (BLACKBURN)	3548-4522	1984-04	20.0 40.0 60.0
ROADSTER V	2962	2004-06	19.0 37.0 57.0
PILLS-4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	17.5 35.0 50.0
KEPR3	4888	2000-06	21.0 42.0 63.0

## MORRIS GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100
MORRIS BERLINA	847	1929-34	4.5 9.0 13.5
SPORT COUPE	988	1935-48	4.0 8.0 12.0
BERLINA	1062-1060	1933-48	3.5 7.0 10.0
COUPE TRAPAZZOBELINA	2002-2032	1937-38	4.5 9.0 13.5
COMELY TRAPAZZOBELINA	1938	1937-35	6.0 12.0 18.0
MORRIS	988	1948-50	2.8 5.5 8.0
MORRIS	988	1951-53	2.5 5.0 7.5
MORRIS TRAVELLER	805	1952-56	3.5 7.0 10.0
MORRIS CONVERTIBLE	988	1951-52	4.5 9.0 13.5
MORRIS	805	1955-56	2.5 5.0 7.5
MORRIS CONVERTIBLE	805	1955-56	4.5 9.0 13.5
MORRIS VOO	948	1956-71	2.8 5.5 8.0
MORRIS VOO TRAVELLER	948	1956-71	3.8 7.5 11.0
MORRIS CONVERTIBLE	948	1956-58	5.0 10.0 15.0
OFFROAD COUPE TRAVELLER	1476-1489	1949-59	2.5 4.5 7.0
OFFROAD PROPHET (BEER & BOW)	1622	1960-70	2.5 4.5 7.0
MORRIS VOO	848	1959-64	3.0 6.0 9.0
MORRIS VOO	848	1961-70	4.0 8.0 12.0
MORRIS TRAVELLER ITALIA	848	1965-70	3.0 6.0 9.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100
MINI COUPE	991	1962-64	7.5 15.0 22.5
MINI COUPE	998	1964-67	4.5 15.0 20.0
MINI COUPE 1100S	1071	1964-67	10.5 21.0 31.5
MINI COUPE	991	1964-65	10.0 20.0 30.0
MINI COUPE	1275	1964-67	9.5 19.0 28.5
MINI COUPE 1300	998	1968-69	7.5 15.0 22.5
MINI COUPE 1500	998	1968-70	9.0 18.0 27.0
MINI COUPE 1600	998	1969-69	5.0 10.0 15.0
T100	1088	1964-67	1.3 2.5 4.0
T100R42	1088	1967-74	1.3 2.5 4.0
T100R20 COUNTRYMAN	1088	1972-74	1.5 3.0 4.5
T800	1798	1968-68	1.0 2.0 3.0
R100R22	1798	1968-74	1.0 2.0 3.0

## MOSKVITCH RUSSIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100
Z1800A02	1557-1404	1974-80	0.5 1.0 1.5
Z1800V07	1557-1404	1974-87	0.4 0.8 1.2
Z141A00E1	1479-1800	1987-91	0.3 0.5 0.8
SH-205	1479	1981-91	0.5 0.5 0.8

## NISSAN GIAPPONE

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 100
DATSUN 2400S	2395	1969-75	7.5 15.0 22.5
DATSUN DATSUN (TUTTE)	2565-2753	1975-78	6.0 12.0 18.0
DATSUN DATSUN D200-2	2753	1978-81	4.5 9.0 13.5
PALIRO	2753-3956	1980-95	1.5 3.0 4.5
PALIRO TURBO DIESEL	3246	1985-95	1.5 3.0 4.5
SARAJEVO (EP)	4479	1988-97	1.8 3.5 5.0
SARAJEVO (EP)	4479	1991-97	2.5 4.5 6.5
SARAJEVO (EP)	4479	1994-04	3.0 6.0 9.0
SARAJEVO (EP)	4795	2005-06	3.0 6.0 9.0
SARAJEVO (EP)	2024-016	1988-97	1.8 3.5 5.0
SARAJEVO (EP)	2024-016	1991-99	2.5 4.5 6.5
SARAJEVO (EP)	2024-016	1999-06	3.0 6.0 9.0
Z100Z-AT	1899	1988-96	1.0 2.0 3.0
SOUL	2608	1990-97	4.0 8.0 12.0
SENZA	5488	2005-06	4.0 8.0 12.0
S15 (RACER)	5488	2004-06	5.0 10.0 15.0
TERAZAWA/POWER	2389-2521	1997-97	1.5 2.5 3.5
TERAZAWA D	2389-2562	1992-02	1.5 3.0 4.5
TERAZAWA D	2644-2651	1992-06	1.5 3.0 4.5
PAHNERER	3275-3488	1994-04	2.0 4.0 6.0
PAHNERER	2644-2651	1997-02	2.0 4.0 6.0
NISSA	9925	1991-99	2.5 4.5 6.5
NISSA CARIBBEA	1275	1981-90	









Modello	cm3	Anni	Euro (x 100)	Euro (x 100)
VANDA	195	1945-65	10	20,0 50,0
BMW/SPORT	85	196-76	18	35 55
STRETO	85	1967-75	2,0	4,0 6,0

## SUZUKI GIAPPONE

1300	759	1979-75	18	35 50
LSD	539	1970-80	15	30 45
LBO	797	1975-80	18	35 50
SI-MAX/GRAND	653/524	1981-04	18	35 50
VIRAVIRAVIRA	1590	1988-10	2,0	3,0
VANDA MAGGIORE/2000	1590/1996	1998-10	15	25 35
X-9	820	1996-00	4,0	6,0
GRAND VITARA (TUTTI MODELLI)	1590/1573	1998-05	15	30 45
JIMNY	1096	1998-06	18	35 50
JIMNY TURBO/2 CARBOILETTI	1461	2004-06	17	35 52
SWIFT (TUTTI MODELLI)	1955/1209	1997-97	0,5	10 15
SWIFT CAROLETTI	820	1992-94	0,8	15 23
BALNO (TUTTI MODELLI)	1929/984	1994-97	0,5	10 15
BALNO MAGGIORE (TUTTI MOD.)	1960/984	1996-97	0,5	10 15

## TALBOT LAGO FRANCIA

SPECIAL COULET	3996	1956-59	65,0	190,0 200,0
SPECIAL CARBOILETTI	3996	1959-59	75,0	200,0 225,0
SCALOPE	3996	1957-59	75,0	200,0 225,0
SCALOPETTO	3996	1957-59	90,0	190,0 270,0
TALBOREO	4402	1946-55	20,0	40,0 60,0
TALBO GRAND SPORT	4402	1948-53	27,5	50,0 85,0
TALBO GRAND SPORT	4402	1953-55	30,0	60,0 90,0
TALBO SPORT 500	2491	1955-57	20,0	40,0 60,0

## TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

SUNBEAM (TUTTI MODELLI)	938/1055	1977-81	0,5	10 15
SUNBEAM II	1071	1979-81	2,0	4,0 6,0
SUNBEAM LITE	1254	1979-81	7,0	15,0 22,0

## TOYOTA GIAPPONE

FIAT	3878	1960-70	3,5	7,0 30,0
FIAT/ALFA ROMEO	2977/3878	1971-79	2,5	5,0 10,0
F155 SW	5878	1970-79	2,8	5,5 8,0
F155 SW	5878	1979-79	3,5	4,5 6,5
F1600	5428	1982-82	2,3	4,5 6,5
LAND CRUISER (SERIE)	955/3900	1983-86	2,5	5,0 7,5
HILUX	1968/1708	1979-82	1,0	2,0 3,0
BUCHARD	2388/1446	1980-91	1,0	2,0 3,0
LAND CRUISER SERIE	2977/4238	1979-85	2,0	4,0 6,0
LAND CRUISER SERIE	2496/4194	1981-81	2,5	4,5 6,5
LAND CRUISER	2496/4194	1984-86	2,0	4,0 6,0
LAND CRUISER/80/10	4104/4407	1987-87	2,5	5,0 7,5
LAND CRUISER/80	2094/3528	1996-05	2,5	5,0 7,5
LAND CRUISER/80	2092	1996-05	2,0	4,0 6,0
4Runner	2366/3598	1987-96	1,5	3,0 4,5
4Runner II	2346	1988-96	2,0	4,0 6,0
4Runner II (SERIE)	2094/3528	1996-05	2,0	4,0 6,0
4Runner II (SERIE)	2092	1996-05	2,5	5,0 7,5
CARAVAN P/CABINO	1998	1994-00	1,0	2,0 3,0
CARAVAN	1867/1988	1985-89	0,8	15 23
CIECLA CARBOILETTI SERIE	1998	1988-89	1,5	3,0 4,5
CIECLA CARBOILETTI SERIE	1998	1988-89	1,8	3,0 4,5
CIECLA 1420/1000 (SERIE)	1867/1998	1989-93	0,8	15 23
CIECLA CARBOILETTI SERIE	1998	1989-93	1,5	3,0 4,5
CIECLA 2000/TURBO/1600/1000 (SERIE)	1998	1989-93	2,5	5,0 7,5
MR2 SERIE	1657/1507	1984-89	0,8	15 23
MR2 SERIE	1988	1989-91	1,0	2,0 3,0
MR2 SERIE	1998/264	1992-99	1,5	3,0 4,5
MIRVIA	1934	1999-06	1,5	3,0 4,5
SUPRA 1200i/200i	1988	1988-91	0,8	15 23
SUPRA 1200i/200i/200i	1988	1988-91	1,0	2,0 3,0
SUPRA 1200i/200i/200i	1988	1988-91	1,5	3,0 4,5
SUPRA 1200i/200i/200i	447/4624	1998-06	5,0	6,0 9,0
LAND CRUISER 100 (DISEÑO)	4104	1998-06	2,0	4,0 6,0
RAV4 3P/5P SERIE	1954/1998	2000-05	1,5	3,0 4,5
RAV4 3P/5P (SERIE)	1955	2000-05	1,5	3,0 4,5
CELICA (SERIE/TUTTI MODELLI)	1867/1998	1987-97	0,5	10 15
CELICA (SERIE/TUTTI MODELLI)	2987	1993-94	0,8	15 23
CELICA (SERIE/TUTTI MODELLI)	2987	1994-97	0,8	15 23
CELICA (SERIE/TUTTI MODELLI)	1998	1999-07	0,8	15 23
CELICA 2000/TURBO/1600/1000/800	1998	1999-07	0,5	10 15
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	1,2	2,5 3,5
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	1,5	3,0 4,5
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	1,8	3,0 4,5
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	2,0	4,0 6,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	2,5	5,0 7,5
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	3,0	6,0 9,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	3,5	7,0 10,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	4,0	8,0 11,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	4,5	9,0 12,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	5,0	10,0 13,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	5,5	11,0 14,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	6,0	12,0 15,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	6,5	13,0 16,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	7,0	14,0 17,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	7,5	15,0 18,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	8,0	16,0 19,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	8,5	17,0 20,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	9,0	18,0 21,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	9,5	19,0 22,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	10,0	20,0 23,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	10,5	21,0 24,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	11,0	22,0 25,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	11,5	23,0 26,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	12,0	24,0 27,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	12,5	25,0 28,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	13,0	26,0 29,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	13,5	27,0 30,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	14,0	28,0 31,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	14,5	29,0 32,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	15,0	30,0 33,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	15,5	31,0 34,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	16,0	32,0 35,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	16,5	33,0 36,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	17,0	34,0 37,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	17,5	35,0 38,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	18,0	36,0 39,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	18,5	37,0 40,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	19,0	38,0 41,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	19,5	39,0 42,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	20,0	40,0 43,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	20,5	41,0 44,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	21,0	42,0 45,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	21,5	43,0 46,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	22,0	44,0 47,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	22,5	45,0 48,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	23,0	46,0 49,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	23,5	47,0 50,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	24,0	48,0 51,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	24,5	49,0 52,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	25,0	50,0 53,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	25,5	51,0 54,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	26,0	52,0 55,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	26,5	53,0 56,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	27,0	54,0 57,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	27,5	55,0 58,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	28,0	56,0 59,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	28,5	57,0 60,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	29,0	58,0 61,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	29,5	59,0 62,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	30,0	60,0 63,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	30,5	61,0 64,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	31,0	62,0 65,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	31,5	63,0 66,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	32,0	64,0 67,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	32,5	65,0 68,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	33,0	66,0 69,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	33,5	67,0 70,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	34,0	68,0 71,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	34,5	69,0 72,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	35,0	70,0 73,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	35,5	71,0 74,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	36,0	72,0 75,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	36,5	73,0 76,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	37,0	74,0 77,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	37,5	75,0 78,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	38,0	76,0 79,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	38,5	77,0 80,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	39,0	78,0 81,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	39,5	79,0 82,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	40,0	80,0 83,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	40,5	81,0 84,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	41,0	82,0 85,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	41,5	83,0 86,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	42,0	84,0 87,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	42,5	85,0 88,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	43,0	86,0 89,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	43,5	87,0 90,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	44,0	88,0 91,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	44,5	89,0 92,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	45,0	90,0 93,0
CELICA 2000/TURBO/1600/1000	1998	1999-07	45,5	91,0

# M QUOTAZIONI

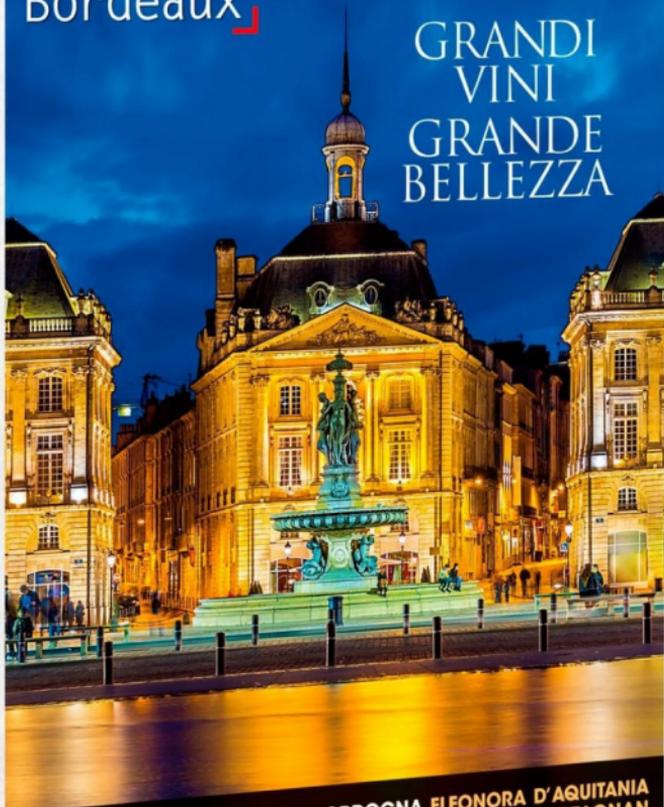
Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	€	Euro x 100	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	€	Euro x 100	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	€	Euro x 100			
GAMMAN GALLISTIA TOP 54	1495	1984-1991	4.0	8.0	12.0	GOLF VI 1.6R6	2792	2000-05	1.5	25	3.5	740 TURBO	1986/2004	1984-89	0.5	1.0	15
GAMMAN GFA CABRIOLET	102	1957-66	12.5	25.0	35.0	GOLF VI RZ	3889	2002-05	3.5	70	10.0	740 TURBO RW	1986-1990	0.5	1.0	15	
GAMMAN GFA CABRIOLET	1285	1964-74	9.0	18.0	27.0	PULGINI	1598	1998-01	0.8	15	23	740 DIESEL	1986-1994	0.5	1.0	15	
MAGGIOLINO	192	1968-78	2.5	5.0	7.5	VENO (UTTI MODELLO)	1989/1984	1992-97	0.5	1.0	15	740 SW	2004	1990-90	0.5	1.0	15
MAGGIOLINO FOLGORSO	182	1964-75	2.0	4.0	6.0	VENO (UTTI TURBO)	1886	1992-97	0.5	1.0	15	740 TURBO SW	1986	1985-89	0.5	1.0	15
MAGGIOLINO CAB. 1920295	182	1979-80	4.0	8.0	12.0	VIRATA 2.5V5	2792	1992-98	0.5	1.0	15	740 TURBO RW SW	1986	1984-89	0.5	1.0	15
MAGGIOLINO MFCO	192	1984-1978	1.8	3.5	5.0	NEWBEELE	1980/1984	1998-06	1.5	25	35	740 RW	2649	1982-87	0.5	1.0	15
RESACAUTO TP 81	1495	1984-1969	2.5	5.0	7.5	2524 2000-05	1.8	35	5.0	7.5	740 TURBO L23	2004	1982-87	0.5	1.0	15	
POLO (UTTI MODELLO)	1625/1897	1970-74	0.8	1.5	23	MEWER BELEERS	3889	2000-02	5.0	100	15.0	740 RW (UTTI MODELLO)	2083	1982-87	0.5	1.0	15
POLO SERIE (UTTI MODELLO)	1695	1975-81	0.5	1.0	15	LUPHAI	3889	1995-05	0.8	15	23	740 RW (UTTI MODELLO)	2083	1982-87	0.5	1.0	15
POLO SERIE (UTTI MODELLO)	1648	1979-80	1.0	1.5	2.0	ROVA 2.5V5	2524	1999-02	1.5	25	35	740 RW (UTTI MODELLO)	2083	1982-87	0.5	1.0	15
POLO SERIE DIESEL	1927	1986-90	0.5	1.0	1.5	BORLA 2.0R6	2792	2002-07	0.8	15	23	740 RW (UTTI MODELLO)	2083	1982-87	0.5	1.0	15
POLO COUPÉ (UTTI MODELLO)	1648/1072	1982-90	0.5	1.0	1.5	1995/1996	1996-97	0.5	1.0	15	740 RW (UTTI MODELLO)	2649	1986-87	0.5	1.0	15	
POLO SERIE MODEL YEAR 97	1942/1072	1990-94	0.5	1.0	1.5	PASAT V 5.2V5 SW (UTTI MODELLO)	2524/2227	1992-02	0.5	1.0	15	740 RW (V5 SERIE)	2649	1981-90	0.5	1.0	15
POLO SERIE MODEL YEAR 97	1991	1990-94	0.5	1.0	1.5	PASAT V 2.8V5 SW (UTTI MODELLO)	2771	1996-04	0.8	15	22	740 TURBO (UTTI MODELLO)	2083	1982-87	0.5	1.0	15
POLO SERIE MODEL YEAR 97	1942/1072	1990-94	1.0	1.5	2.0	PASAT V 5.2V5 SW (UTTI MODELLO)	1995	1996-97	0.7	15	22	740 TURBO (UTTI MODELLO)	2083	1982-87	0.5	1.0	15
POLO COUPÉ GAO	1027	1985-94	1.0	2.0	3.0	PASAT V 5.2V5 SW (UTTI MODELLO)	2524/2227	1992-02	0.8	15	22	740 RW (V5 SW SERIE)	2649	1981-90	0.8	15	23
POLO RW (SERIE (UTTI MODELLO))	999/958	1994-97	0.5	1.0	1.5	PASAT V 5.2V5 SW (UTTI MODELLO)	2771	1997-04	0.8	15	22	740 TURBO SW (V5 SERIE)	2083	1982-87	0.5	1.0	15
POLO RW (SERIE DIESEL)	996	1994-97	0.5	1.0	1.5	PASAT V 5.2V5 SW (UTTI MODELLO)	3999	2001-04	1.5	30	45	740 RW (UTTI MODELLO)	2083	1982-87	0.5	1.0	15
POLO SERIE CLASSIC	1980	1984-97	0.5	1.0	1.5	PASAT V 5.2V5 SW (UTTI MODELLO)	3999	2001-04	1.5	30	45	780 TURBO	1986	1984-90	1.5	3.0	4.5
POLO SERIE CLASSIC 2	1986	1984-97	0.5	1.0	1.5	PASAT V 5.2V5 SW (UTTI MODELLO)	3896	1996-97	0.5	1.0	15	780 TURBO RW	1986	1990-90	1.5	3.0	4.5
DERBY (SERIE (UTTI MODELLO))	895/1035	1976-81	0.4	0.8	1.2	PHACON 2.0 TURBO RW VARIANT	3896	1996-97	0.5	1.0	15	780 RW	2659/2649	1995-90	1.5	3.0	4.5
DERBY (SERIE (UTTI MODELLO))	1052/1072	1981-88	0.5	0.5	0.8	PHACON 2.0 RW	3889	2002-06	1.5	30	45	780 TURBO DIESEL	2083	1985-91	0.8	1.5	2.3
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1487	1974-81	0.8	1.5	2.3	PHACON 4V RW	4172	2003-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO RW	1986	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1487	1981-85	0.5	1.0	1.5	PHACON 4V RW2	4008	2002-06	3.0	6.0	8.0	9602 TURBO	2083	1990-92	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1478/3788	1985-85	1.5	3.0	4.5	PHACON 4V RW2	4008	2002-06	3.0	6.0	8.0	9602 RW	1986	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE DIESEL	1098	1982-83	1.5	2.5	3.5	PHACON 5V (UTTI MODELLO)	4172	2002-06	2.5	5.0	7.5	9602 RW SW	2475	1995-96	1.0	2.0	3.0
GOLF GOLF MARKER 800	1988	1978-78	3.2	6.5	10.0	PHACON 5V (UTTI MODELLO)	1980/1995	2003-08	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO RW SW	1986	1990-94	1.5	2.5	3.5
GOLF GOLF MARKER 800	1988	1978-82	2.7	5.5	8.5	MEWER BELE CABRIOLET ETI 614	1980/1984	2003-06	2.5	5.0	7.5	9602 TURBO RW SW	1986	1990-94	1.5	2.5	3.5
GOLF GOLF 900	1988	1983-85	2.5	5.0	7.5	TOMBERG 2.1V6	3889	2002-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO RW SW	2083	1990-92	1.5	2.5	3.5
GOLF CABRIOLET (UTTI MODELLO)	1095/1188	1979-87	1.5	2.5	4.0	TOMBERG 4.2V6	4172	2002-06	2.5	5.0	7.5	9602 RW SW	1986	1990-92	1.5	2.5	3.5
GOLF CABRIOLET (UTTI MODELLO)	1095/1188	1987-95	1.5	2.5	4.0	TOMBERG 4.2V6 SW	4172	2002-06	2.5	5.0	7.5	9602 TURBO SW	2083	1990-92	1.5	2.5	3.5
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	TOMBERG 4.2V6 SW	4172	2002-06	2.5	5.0	7.5	9602 TURBO DIESEL	2083	1990-94	0.8	1.5	2.3
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06	2.0	4.0	6.0	9602 TURBO DIESEL SW	2083	1990-94	1.0	2.0	3.0
GOLF SERIE (UTTI MODELLO)	1095/1188	1982-82	0.5	1.0	1.5	GOLF V	1984	2004-06</									

ANNO XXX N. 238 Euro 6,20 (solo Italia)

# MERIDIANI

Bordeaux

GRANDI  
VINI  
GRANDE  
BELLEZZA



UNESCO GARONNA & DORDOGNA ELEONORA D'AQUITANIA  
CÔTE D'ARGENT BERGERAC SAINT-ÉMILION D'ARTAGNAN  
CENTO CASTELLI CITTÀ D'ACQUA CITÉ DU VIN STADIO D'AUTORE

238

BORDEAUX

MERIDIANI

EDITORIALE DOMUS

MERIDIANI  
TI ASPETTA IN EDICOLA

# RUOTECLASSICHE

## I CAPOLAVORI DELLO STILE ITALIANO

FANTASIA E AUDACIA CREATIVA  
DI TRE STRAORDINARI PROTAGONISTI  
DEL CAR DESIGN MONDIALE



MODELLI DI SERIE,  
FUORISERIE E PROTOTIPI  
CHE HANNO SEGNA TO  
L'EVOLUZIONE E IL SUCCESSO  
DELLO STILE.

- BOZZETTI D'EPOCA
- FOTO D'ARCHIVIO
- APPROFONDIMENTI

- 3 FASCICOLI • 390 PAGINE TOTALI
- UN ELEGANTE RACCOLTITORE

Dalla Hispano-Suiza del 1930 fino alla BMW Gran Lusso Coupé del 2013, l'Alfa Romeo Bat degli anni '50, la Lamborghini Miura, le Marzal e Carabo, la Fiat 850 Spider, la Lancia Stratos, le Fiat X1/9, la Giulietta Spider, le Ferrari, le Lancia, le Maserati e molte altre.

**UNA PREZIOSA RACCOLTA  
DA NON PERDERE!**



# M 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

zola 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 bisarcie, 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 <sup>3</sup>	Anni	Euro	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>							
430	5816	1939-50	10.000	445/500/565/662 (1 SERIE NZNS)	4678	1970-74	800
800	8725	1940-50	13.000	445/500/565/662 (2 SERIE NZNS)	4941	1967-70	1.000
430/435	6330	1950-59	8.000	483NIT 483NIT 1 SERIE	15798	1966-70	2.000
500/590	8725	1950-58	12.000	493NIT	12885	1966-70	2.000
MILLE	10050	1939-65	6.000	238	1897-1498	1969-75	1.500
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	6.000	684NIT	8019	1970-75	2.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000	1378NIT	15798	1970-75	2.200
AT11Q/11P/11F/12	1290	1966-65	2.000	619NIT II SERIE	15798	1971-75	1.500
AT11Q/11P/12 DIESEL	1260	1965-65	2.000	679NIT/129	7400	1992-82	1.000
AT59A/B/C	3007-3300	1967-75	1.000	242	2498	1975-87	500
<b>ASTRA ITALIA</b>							
BM9/70/27	11580-11734	1967-80	1.000	400 1050 T	767-905	1976-82	1.000
BM45	19550-11734	1972-80	1.000	900 T	905	1976-80	1.500
<b>AUTOBIANCHI ITALIA</b>							
V5CONTE/SCALIGERO 1 SERIE	3770	1959-59	2.000	900 P	905	1980-85	1.000
V5CONTE/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	<b>FORD EUROPA</b>			
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	5770-4156	1959-59	1.400	TALINO TRANSIT	1498	1961-65	2.500
AMBROSIANO/ESTENSE III SERIE	4397	1958-68	1.500	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800
<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>							
TM3500/4400	9508-12066	1975-80	1.500	TRANSIT 1 SERIE	1288-1996	1965-71	1.600
CF	1598-2279	1969-80	2.000	TRANSIT 1 SERIE DIESEL	1968-71	1.500	1.600
CF DIESEL	1760-2525	1969-80	1.500	TRANSIT 1 SERIE (BEST.)	1288-1996	1971-78	2.000
CF 2 SERIE	1759-2279	1980-84	1.500	TRANSIT 1 SERIE (YORK)	2560	1972-78	1.500
CF 2 SERIE DIESEL	1998-2260	1980-84	1.500	TRANSIT 1 SERIE V6	2994	1974-78	1.500
CF 2	1979	1984-88	1.000	TRANSIT 1 SERIE	1595-1792	1978-86	1.500
CF 2 DIESEL	2260	1984-88	1.000	TRANSIT 2 SERIE DIESEL	2360-2498	1978-86	1.500
<b>BIANCHI ITALIA</b>							
MILES/CVTS	4939-4847	1954-57	8.000	<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>			
V5CONTE/SCALIGERO 1 SERIE	3770	1957-57	2.000	D65	5800	1957-46	8.000
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	5770	1959-57	1.400	D80	7300	1957-46	12.000
FLABITE	5319	1959-56	2.000	<b>IVECO ITALIA</b>			
AUDAX	4539	1951-56	1.500	40	3455	1976-80	500
<b>CITROËN FRANCIA</b>							
HYFI	1628-1911	1948-81	5.000	65/75/90 PK (CIVIL)	3366-3384	1975-85	1.000
HYFI DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000	50/55/65/70/90 PK	3455-3561	1970-76	1.000
<b>FIAT ITALIA</b>							
18 R/BLE/R	5650	1947-71	10.000	110/130 MC/NMT	5384-5472	1971-82	1.000
15 T/R	4398	1915-22	10.000	140/150/169 MC/NMT	9572	1976-82	1.000
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	160 MC/NMT	6129	1976-76	1.100
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	180 MC/NMT	15798	1974-76	1.500
617	2576	1930-35	8.000	170/190-24 MC/NMT	15798	1975-80	1.500
617/2T	4580	1934-39	12.000	170/190-33/35 MC/NMT	17174	1975-80	1.500
632N/433N	5540	1931-37	12.000	190-35	17174	1980-84	1.500
634N III SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	190-58	17174	1980-84	1.800
636N	6750	1939-47	5.000	190-58 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
666N/87	9365	1945-48	8.000	190-58 SPECIAL	15798	1980-84	2.500
1100 R/BLE/R	10980	1948-53	4.000	190-33/56 TURBOSTAR	15798	1987-92	800
680N	10170	1948-52	7.000	190-47 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
615/635N	1399-1901	1951-63	2.000	190-48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
615/67N	1901-1960	68-81	1.500	190-48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-97	5.000
642N	6650	1952-55	4.000	300 PK	15298	1975-80	1.300
642N/64N/R	6250	1955-58	4.000	190/260/300 POPAC	9572-15798	1979-82	1.800
642N/64N/SR	6650	1955-58	4.000	330-35	17174	1980-84	1.500
642N/64N/SR	7398	1959-63	3.500	330-55	17174	1980-84	1.600
642N/64N/SR	7298	1959-63	4.200	<b>LANCIA ITALIA</b>			
697 MC/NMT (CIVILE)	6650-7298	1958-68	5.000	380-464/564	6875	1958-47	12.000
67N	6650	1952-55	4.000	ESAP0	8855	1942-46	11.000
682N/2	10676	1959-61	3.500	ESAP1/ESAP1B/AC	8285-8844	1948-56	80.000
682N/4	1548	1962-84	2.000	ESAP1 B/AA	8844	1951-62	1.000
682T3	1548	1964-84	2.000	ESAP1 B/S05	8864	1956-67	6.000
CAV/CSO	4678	1958-60	2.500	ESAP1A/ESAP1A/B/401	8245	1956-66	2.500
682N4	1548	1970-84	2.000	BE LAMBDA DIESEL/B/L190	1908-1985	1950-61	5.000
682T4	1548	1970-84	2.000	ESAP4MMA 510	10521	1962-66	2.500
690N/1N/2 4 ASSI	1548	1961-66	4.000	ESAP4MMA 516	10521	1962-66	2.500
690N/3 4 ASSI	1548	1961-68	4.000	ESAP4MMA/ESAP4MMA E 519	10521	1966-68	2.400
690N/3 4 ASSI - 690T5	1548	1961-71	4.000	ESAP4MMA/ESAP 5319 TR/4 ASSI	10521	1966-68	3.200
690N/4	1919	1961-71	3.000	ESAP4MMA 520	10521	1968-75	3.000
1100 T/1N	10980-1901	1956-66	1.500	ESAP4MMA 520 TRATTI/4 ASSI	10521	1966-75	5.600
619N/1N	2695	1965-67	1.500	ESAP4MMA 520 TRATTI/4 ASSI	9469	1967-75	2.400
619N/2N	3455	1967-77	800	ESAP4MMA 520 TRATTI/4 ASSI	9469	1967-75	2.400
65N/1N/2N AUTOCARRO	2695-3455	1965-72	1.000	ESAP4MMA 520 TRATTI/4 ASSI	1489-1800	1965-70	4.000
65N/1N/2N FURGONE	2695-3455	1965-72	1.500	<b>MAGIRUS DEUTZ GERMANIA</b>			
65N/30/60/60/2N (SERIE 0/1N1)	4678	1960-68	1.000	150 D14	1500	1960-73	1.500
<b>MAN GERMANIA</b>							
<b>MERCEDES GERMANIA</b>							
<b>OMT ITALIA</b>							
<b>PEUGEOT FRANCIA</b>							
<b>RENAULT FRANCIA</b>							
<b>SCANIA SVEZIA</b>							
<b>SPA ITALIA</b>							
<b>UNIMOG GERMANIA</b>							
<b>VIBERTI ITALIA</b>							
<b>VOLKSWAGEN GERMANIA</b>							
<b>YORK TRUCKS SVEZIA</b>							

# 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 fotocopiata.
- Il quadratino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

## VENDO AUTO

### ALFA ROMEO

**1600 SPIDER (DUETTO)**, 1967, rosso, interno nero, restauro totale, cambio a 5 marce. Asi, visibile a Vicenza, 45.000 euro



3357171452

**164 2.0 SUPER CAT.**, 1998, argento, interni in velluto verde, unico proprietario, 18.000 km, conservata, ABS, servosterzo, telefono, radio-cassette-CD, antifurto. Revisione 2018, ultimo tagliando 2016, visibile a Pordenone, 6.500 euro

3406981305

**1900**, 1953, azzurro, vettura restaurata, con targhe nere. Tratt. ris.

336259241

**2000 SPIDER VELOCE**, 1982, argento metallizzato, vettura in buone condizioni d'uso, ma da rivedere di carrozzeria, visibile a Barbaniga (BS). Tratt. ris.

0309718592

**2600 SPRINT**, 1962, vettura in ottime condizioni, con targhe originali, privato vend. Tratt. ris.

3952433623

**33 QUADRIFOGLIO ORO**, 1983, grigio metallizzato, attualmente non marciante, ma sarebbe un peccato rottamarla, buona per ricambi. Whatsapp, visibile a Pescara, 500 euro

3475325060

**ALFETTA**, 1981, blu perivina, auto conservata e originale, come nuova, sana e senza un puntino di ruggine. Prezzo trattabile. Valuto permuta, visibile a in Calabria, 7.500 euro

3687624662

### ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO

**ORO**, 1984, bronzo, superbio esemplare, prima vernice, targhe originali, 26.000 km da nuova, ogni prova, ancora con gomme originali, sempre in box. Asi, visibile a Caserta, 11.000 euro

3683392600

**GIULIA 1600 SPIDER**, 1964, rosso, vettura italiana, motore nuovo, targhe nere, condizioni spettacolari, usata solo per i raduni, ogni prova e verifica, visibile a Roma, prezzo da definire

3683392600

**GIULIA NUOVA SUPER 1.3**, 1976, azzurro Le Mans, vettura radiata, ferma in box da 30 anni, unico proprietario, ottime condizioni, visibile a Firenze, 5500 euro

3339860345

**GIULIA SPRINT GT**, 1965, biancospino, restauro totale in fase di ultimazione, visibile a Cremona. Tratt. ris.

3355393147

**GIULIA SUPER**, 1971, biancospino, modello "Biscione", uniproprietario, prima vernice, targhe e documenti originali, condizioni da museo, rara versione con pedaliera alta. Asi, visibile a Caserta, 30.000 euro

3683392600

**GIULIA TI**, 1965, grigio, pari al nuovo, targhe originali, qualsiasi prova, omologata 6 posti, cambio al volante, visibile a Torino, 22.000 euro

3357522848

■ **GIULIETTA SPIDER II SERIE**, 1959, rosso, vettura da restauro totale, con documenti di provenienza estera, informazioni a richiesta. Tratt. ris.

3389569456

**GIULIETTA SPRINT III SERIE**, 1960, rosso, Asi Targa Oro, libretto e targhe originali, eseguito recente restauro conservativo, visibile a Iseo (BS), 55.000 euro



3334445888

**GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE**, 1961, rosso. Tre proprietari da nuova, restauro totale, targhe originali, visibile a Pesaro, 100.000 euro

3394236156

**SPIDER 2.0**, 1992, grigio metallizzato, stupenda, hardtop, clima, pochi chilometri, da vedere, visibile a Torino, al migliore offerente



3398912367

**SPIDER JUNIOR 1.6**, 1974, blu Pininfarina, conservata e originale, iscritta Asi, motore 2.0 più motore 1.6 di scorta, visibile in Molise, 16.000 euro

3388714402

■ **SPRINT 1.3**, 1988, grigio Vesuvio, esente bollo, ottime condizioni, Asi. Tre proprietari, chilometri reali, www.ferrariovintagecars.com, visibile a Napoli, 6.500 euro



3351277141

### ANSALDO

**4A**, 1921, verde-nero, versione competizione, ruote scoperte, biposto, motore con asse a camme in testa, condizioni perfette, Asi. Tratt. ris.

3356531771

### AUTOBIANCHI

#### BIANCHINA PANORAMICA

1968, blu pavone, da sistemare, con numeri di targa e numerosissimi ricambi, in blocco, 1000 euro

0522600264

### BMW

**520 I (E34)**, 1989, grigio metallizzato, esemplare con Attestato di Storicità Asi e assicurazione ridotta, tenuta da amatore, visibile a Pordenone, 2300 euro

3387952430

**633 CSI**, 1977, grigio metallizzato, carrozzeria Karmann, prima serie, rarissima nelle sue condizioni, testata nuova, Asi, visibile a Orsago. Tratt. ris.

3409002208

**850 I**, 1991, blu metallizzato, auto bellissima, con tettuccio apribile e cambio manuale, 140.000 km, Asi, visibile a Gambettola. Tratt. ris.

3497308668

### CHEVROLET

**SIX**, 1929, rosso, cabriolet con ruote in legno, funzionante e in buono stato, visibile a Desenzano (BS), 45.000 euro

3383859699

### CITROËN

**11 BL TRACTION AVANT**, 1955, nero, cilindrata 1900, vettura completamente restaurata, con documenti in regola, visibile a Barge, 15.000 euro

3388625574

## EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/987456 - [www.euroteli.it](http://www.euroteli.it)

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

**SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO**



ZC PALACE snc  
Via Europa, Magliana, 133  
50050 MACHERO (AR)

tel. fax 0572/458508  
e-mail: [zcpalace@tin.it](mailto:zcpalace@tin.it)

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per ZC e derivate e tutte 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 SEMPIONE, 82  
TELEFONO (02) 331.17.47 r.a.  
Fax (02) 331.93.13  
sito web: [www.mara.it](http://www.mara.it)  
e-mail: [mara@mara.it](mailto:mara@mara.it)

## EPOCA CAR

[www.epocacar.com](http://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](mailto:info@epocacar.com)

## ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI, PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...

- MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
- ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO

**TEL: 349/8085621 - 333/2825599**



## TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

Via Berretta Basso, 66/2 - 40123 Bologna  
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465  
<http://www.ricambi Jeep.com> - e-mail: [turi@ricambi Jeep.com](mailto:turi@ricambi Jeep.com)

**RICAMBI ED ACCESSORI PER:**

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Auto d'epoca Italiane e straniere
- Dodge, Kev, Blazer, G.M.C.
- Applicazioni industriali
- Campeggio - Alfa Motta
- Carrelli elevatori

## Agenzia Aguggini

di Trombetta Alessandro & C.

- ... dal 1965
- ... di qualifica pratica
- ... per qualsiasi veicolo
- ... di ogni età

DEMOITTI E RADATI  
PROVINCI, ESTERA  
OMIA. SCOROSCRITA  
COLLAUDI CRANICOTIC

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

TEL. 02 96320107

## 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 compaiono ogni prodotto. Queste stesse caratteristiche hanno permesso a Confezioni Andrea di fornire direttamente le più importanti case automobilistiche del mondo e di soddisfare una clientela sempre più esigente e attenta alla cura delle proprie automobili.

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

**CARATTERISTICHE**

- antistatico • elasticizzato
- interno felpato • trasparente
- 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 810656  
C.F./P.I.V.A. IT03482960121 [info@covercar.com](mailto:info@covercar.com) - [www.covercar.com](http://www.covercar.com)

**2 CV.** 1983, bianco, unico proprietario, restauro conservativo, targhe originali, 95.000 km reali, visibile a Treviso, 5500 euro

3351831152

**GSA X3.** 1982, blu, ottime condizioni, 74.000 km, interni nuovi, meccanicamente perfetta, iscritta RIASC, visibile a Milano, 7000 euro

3341314876

**MEHARI PLAGE.** 1987, giallo, rarissimo modello Plage, con CRS Asi, 35.000 km reali, molte parti nuove. No scambi, visibile a Milano, 16.000 euro

3333521445

#### FERRARI

**308 GTB QUATTROVOLE.** 1985, rosso, omologata Asi, 36.000 km, interni in pelle panna, conservata, ottimo investimento, visibile a Cagliari, 80.000 euro

3356089113

**365 GT4 2+2.** 1973, bronzo chiaro metallizzato, 45.000 km, conservata, ottima, circolante, gomme usate, visibile a Bassano del Grappa (VI), 130.000 euro

3406082315

#### FIAT

**1100/103 E.** 1956, azzurro, auto totalmente restaurata, targhe originali, iscritta Asi, motore brillante, usata per Regolarità, visibile a Siena, 8000 euro

3388047395

**128.** 1973, bianco, vettura con pochissimi chilometri, carrozzeria e interni come nuovi, sempre in garage, libretto originale, visibile a Firenze, 2000 euro



33916551082

**500 B.** 1948, verde bottiglia, Asi, modello Lusso, prossima revisione nel 2019, vendo per scarso utilizzo, visibile a Lodi, 14.000 euro

3493518152

**500 C.** 1952, grigio, tutta come nuova, bellissima, con tantissimi ricambi e secondo motore nuovo, visibile a Torino, al migliore offerente



3398912367

**500 C.** 1952, verde scuro, buone condizioni, ma da restaurare, senza documenti. Prezzo trattabile, libretto a Cuneo, 1500 euro

3297460041

**500 F MY CAR FRANCIS LOMBARDI.** 1968, azzurro, tettuccio apribile, perfetta di carrozzeria e di motore, lavori documentati, libretto originale, visibile a Melegnano (MI), 9000 euro

3315343558

**500 LUSO.** 1971, bianco, carrozzeria sana, già sostituiti fondi e lamierati vari, solo da carteggiare e riverniciare, documenti e targhe originali, visibile a Livorno, 2500 euro

3479575856

**600 D MULTIPLA.** 1964, grigio medio-bianco, semi-conservato, ottime condizioni. Tre proprietari, visibile sul sito, [www.ferrarivintagecars.com](http://www.ferrarivintagecars.com), visibile a Napoli. Tratt. ris.



3331277141

**625.** 1971, rosso, autocarro, con meccanica in ottima ma carrozzeria da rivedere. Targhe originali, 1000 euro

0179844444

**PANDA 100 HP.** 2007, bronzo, vettura in ottime condizioni, con 34.000 km, visibile a Siena, 7000 euro

3393160988

#### FORMULA JUNIOR

1959, rosso-bianco, motore 1100, conservata in ottime condizioni e perfettamente funzionante, visibile a Piacenza, 52.000 euro

3478886704

#### GIANNINI

**500 110 F.** 1966, grigio, interni rossi e bianchi, Asi, meccanica, carrozzeria e interni perfetti, pari al nuovo, sempre in box. Autocarro, tutta originale, veramente molto bella, senza un puntino di ruggine. Vendo o permuta. Email: [brunotarantino49@libero.it](mailto:brunotarantino49@libero.it), 18.500 euro

3478048817  
068810996

#### LANCIA

**APPIA C10 II SERIE.** 1957, blu, in buone condizioni di carrozzeria e di motore, sempre in garage, Asi, visibile a Lecce, 11.000 euro

3488921967

## GALLERIA PANANTI CASA d'ASTE

D A L 1 9 6 8

A S T A

# CLASSIC CARS and AUTOMOBILIA

**VENERDÌ 29 SETTEMBRE, ORE 16.00**

c/o Ippodromo del Visarno, Viale del Visarno, 14 - Firenze. Esposizione dal 22 al 29 settembre.



Per informazioni contattare Galleria Pananti Casa d'Aste  
Tel. 055/2741011 - email: [cars@pananti.it](mailto:cars@pananti.it)  
[www.pananti.com](http://www.pananti.com)

**RIVS**  
REGISTRO ITALIANO  
VEICOLI STORICI



## 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.



SPINTEROGENI ELETTRICI



SPINTEROGENI ORIGINALI REVISIONATI



CAMBIO 5 MARCE



[WWW.GMAJAG.NET](http://WWW.GMAJAG.NET)

GMA s.a.s. di Gallorini Marco

Via Riviera 39, Pavia tel: 0382525429/ 0382523630 email: info@gmajag.net

**APRILIA TRASFORMABILE**, 1939, amaranato scuro, fuoriserie P'infarina, omologata Asi, targhe originali, condizioni da concorso, visibile a Milano, prezzo adeguato alla sua importanza e rarità



3397080407  
oppure 02745466

**AURELIA B10**, 1951, amaranato, eccellente e originale in tutto, omologata Asi, visibile a Brescia, 37.500 euro

3484796030

■ **BETA MONTECARLO**, 1976, grigio metallizzato, Asi Targa Oro, perfetta, matching number, disponibile per prove. Visibile sul sito, [www.ferraro.vintagcars.com](http://www.ferraro.vintagcars.com), visibile a Napoli, 13.500 euro

3331277141

**FULVIA 1.5 5M**, 1971, cabbia, condizioni ottime e originali, sana, con meccanica ok, vendo o permuta con utilitario non anteriore al 2002, visibile a Torino, 4200 euro

3492535421

**FULVIA 1.5 S**, 1971, blu Mendoza, seconda serie, perfetta in ogni suo particolare, iscritta Asi, visibile a Rassinna (AR), 10.500 euro

3391700501

**FULVIA COUPÉ RALLYE 1.6 HF (FANALONA)**, 1970, rosso, 6000 km, da Asi Targa Oro del 2011, volante Ferrero, più volante originale, collezione cede, visibile in provincia di Milano, 698.000 euro

3356174502

**FULVIA SPORT ZAGATO**, 1972, bianco, omologata Registro Lancia, Registro Zagato e Asi, Eventuale permuta con monete e francobolli, visibile a Foggia, 21.000 euro

3881936066

## MERCEDES

**300 SL (R107)**, 1987, oro chiaro metallizzato, interni in pelle nera, capote nera e hardtop, 140.000 chilometri, ottime condizioni, visibile a Torino, 37.000 euro

0115361330

## MG

A, 1960, bianco, interno nero, restauro totale, Asi, visibile a Vicenza, 58.000 euro



3357171452

A, 1958, turchese, interni in pelle nera Moss, auto in fase finale di restauro. Carrozzeria e meccanica già montate, rimangono il controllo della ciclistica e il montaggio degli interni. Molto bella, visibile a Siracusa, 25.000 euro

3392429719

## MORRIS

**MINOR TRAVELLER**, 1970, bianco, restauro conservativo, ricambi vari, revisione 2/2019, visibile a Bergamo, 10.500 euro

3383168699

## OPEL

**CALIBRA 2.0I TURBO 16V 4X4**, 1995, nero, bella, vendo per addeuto o scambio con berlina piccola. Revisione 5/2019, tassa di possesso 5/2018, visibile a Torino, al migliore offerente



3398912367

## PORSCHE

■ **356 A SPEEDSTER REPLICA**, 1976, bianco, vettura perfetta, iscritta Asi, solo 9860 km, qualsiasi prova. Visibile sul sito, [www.ferraro.vintagcars.com](http://www.ferraro.vintagcars.com), visibile a Napoli, 43.000 euro



3351277141

**911 2.7 CARRERA RS**, 1973, bianco, versione Touring, con clima, conservata, mai smontata, targa nera, motore originale, splendida, visibile in Abruzzo, 650.000 euro

3773375377

**911 2.7 S**, 1974, rosso Pierrot 042, pari al nuovo, originale, meccanica perfetta, mai incidentata, sempre in Italia, restauro recente di carrozzeria e interni, visibile a Rimini, 52.911 euro

332645401

**911 CARRERA 3200**, 1987, grigio metallizzato, tettuccio apribile, aria condizionata, motore originale da 231 CV, Asi e Certificato Porsche, 58.000 euro

3471171945

**911 CARRERA 4 (993)**, 1996, blu, interni in pelle totale blu, 61.000 km tagliandati in Porsche, sempre in garage, perfetta, visibile a La Spezia. Tratt. ris.

3480846822

**911 SC CABRIOLET**, 1983, rosso, vettura pari al nuovo, 76.000 km, con libretto tagliandi e chiavi originali, capote nuova, visibile a Napoli, 69.500 euro

3372848185

**924 TURBO**, grigio metallizzato, seconda serie, perfetta in tutte le sue parti, pronta all'uso. Con aria condizionata e differenziale autobloccante, visibile a Rassinna (AR). Tratt. ris.

3391700501

## SEAT

**CORDOBA 16V**, 1998, nero, carrozzeria a due porte, cerchi oro, assetto race e altro di serie, 1600 CV, perfetta, visibile a Udine, 600 euro

3338442510

## TRIUMPH

**TR5 A**, 1960, rosso, vettura di facile restauro, funzionante e marciante, visibile a Barburga (BS). Tratt. ris.

0509718592

**TAPPEZZERIA CLASSICA**  
By Ombi  
SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA  
Interni Omologabili ASI  
Via Botola di S. Sebastiano, 36 Botteghe (Pavia)  
Tel./Fax 0574-544894 • Cell. 3397390431  
[www.classicavolmi.it](http://www.classicavolmi.it)  
e-mail: [classicavolmi@alice.it](mailto:classicavolmi@alice.it)

**Spedizioni Bonomi**  
AUTO - MOTO - RICAMBI  
SPEDIZIONI NAZIONALI - INTERNAZIONALI  
[WWW.SPEDIZIONIBONOMI.IT](http://WWW.SPEDIZIONIBONOMI.IT)  
CELL. 327 41 83 169  
DAL 1997 NEL CAMPO DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI

**BORGHI EPOCA**  
Pneumatici e gomme d'epoca  
Tel. 0532.7732 51/458579  
Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara  
Fax 0532.774095-borghipneumatici@gmail.com

PER FARE PUBBLICITÀ SU  
**RUOTECLASSICHE**  
■ TELEFONA ALLO: 02 82472560  
■ OPPURE MANDA UN E-MAIL A:  
[pubblicita@edidomus.it](mailto:pubblicita@edidomus.it)

**MASTER 1** s.r.l.

**Vintage Alloy Wheels**

[WWW.MASTER1.IT](http://WWW.MASTER1.IT)

SALES@MASTER1.IT  
TEL +39 06 94443774

# 22<sup>a</sup> MOSTRA SCAMBIO INTERNAZIONALE CAORLE (VE)

30 Settembre al 01 Ottobre 2017



ESPOSIZIONE AUTO E MOTO STORICHE, CLUBS, RICAMBI,  
MODELLISMO, AUTOMOBILIA

spazi riservati solo su prenotazione

info: EPOCA CAR Tel/Fax 0421 311 659 - 347 58 83 200 [www.epocacar.com](http://www.epocacar.com)

## AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI  
ALFAROMEO

RESERVE PER  
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI  
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI

VIA CARROUCCI, 36/39

TEL. +39 02 32961111 - FAX +39 02 32961150

E-mail: [afra@afra.it](mailto:afra@afra.it) Internet: [www.afra.it](http://www.afra.it)



## N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE S.R.L.

di Pavan Nicola

**VENDITA E RICAMBI  
 PER CITROËN 2CV  
 MEHARI e DYANE**



[www.citroen2cvservice.com](http://www.citroen2cvservice.com)  
**PROMOZIONI ESTIVE!**

## 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



**Vieni a trovare  
alle fiere!**



- Spedizioni in tutta Italia
- Ampio magazzino ricambi

**NUOVI RICAMBI  
& PROMOZIONI!!**



Via Valle Castagnaro 1343 - 37043 CASTAGNARO (VR)  
Tel. 04421955082 - 347 5366196 - 347 9207720  
[www.citroen2cvservice.com](http://www.citroen2cvservice.com)  
[info@citroen2cvservice.it](mailto:info@citroen2cvservice.it)



## 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. 349.0521809 - Email: [giovanni.morandi@bonera.it](mailto:giovanni.morandi@bonera.it)

**SPITFIRE 1500**, 1978, blu chiaro, colore raro, interni beige rifatti, 81.000 km, hardtop, tonneau cover, gommata nuova, revisionata, visibile a Lecco, 13.000 euro



335775600

**VOLKSWAGEN**

■ **1600 TL**, 1971, bianco, unica in vendita, rara versione fastback, targhe e documenti italiani. Visibile sul sito, [www.ferrariovintagecars.com](http://www.ferrariovintagecars.com), visibile a Napoli. Tratt. ris.



3351277141

**POLO 1.6 SP COMFORT AIR**, 1995, verde metallizzato, interno grigio, 75.000 km reali, tagliandata, unico proprietario, omologata Asi Targa Oro, visibile a Milano. Tratt. ris.

347967455

**VOLKSWAGEN PORSCHE**

**914**, 1972, nero, iscritta al Registro Italiano Porsche 914, con cerchi Pedrini da 15 pollici, visibile a Ivrea (TO), 18.000 euro

5284757520

**914/4**, 1970, nero, interno cuoio, ferma al coperto da 25 anni, carrozzeria originale, visibile a Napoli, 12.000 euro

3355978840

**VOLVO**

**240 POLAR**, 1991, bianco, perfetta di meccanica e di carrozzeria, GPL, revisionato 2014. Documentazione lavori completa. 350.000 km da nuova, non mangia olio. Assicurazione ridotta. Prezzo non trattabile, solo se interessati. Visibile a Torino, 3800 euro

3405535121

■ **PV 444 SPECIAL DS**, 1953, bordeaux, ottime condizioni, interni conservati, matching number. Visibile sul sito, [www.ferrariovintagecars.com](http://www.ferrariovintagecars.com), visibile a Napoli, 13.000 euro

3351277141

## VENDO MOTO

**HONDA**

**CB 500 FOUR**, 1976, verde-marrone, conservata, pronta all'uso, gomme nuove, visibile a Pescara, 5000 euro

3356279969

**MOTO GUZZI**

**AIRONE**, 1952, verde militare, ex militare, ottimo stato, con targa e documenti, vendo o scambio con Fiat 500 D, F o R oppure moto di pari valore, visibile a Grosseto, prezzo dopo visione

3887350103

**MV AGUSTA**

**350 ELETTRONICA**, 1973, rosso, originale, unico proprietario, collezionista, come nuova, 12.000 km. Foto sul sito. Email: [sannitonicola@gmail.com](mailto:sannitonicola@gmail.com), [www.sannitonicola.it](http://www.sannitonicola.it), visibile a Udine, 7000 euro

3381624247

**SUZUKI**

**G SX 550 ES**, 1983, grigio-rosso-nero, iscritta Asi, ferma da circa tre anni, no sms, visibile a Torino, 1500 euro

3398777422

## VENDO VARIE

**ATLAS**

Facce bianche applicabili, senza colla, ai fianchi degli pneumatici, gomma di prima qualità. Prezzo set di quattro pezzi, 60 euro

3356507707

**AUTOMOBILIA**

Stemma dell'Associazione di Auto Storiche inglesi, in metallo cromato, 60 euro



3336954881

**AUTORADIO**

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



3397704801

## MILANO CLASSIC

Immatricolazioni - Collaudi - Omologazioni - Passaporti FIVA  
Spedizioni internazionali autovetture e motocicli con rimessaggio

Dal 1988



*Autocarrozzeria  
autorizzata interna  
Restauro  
completi o conservativi*



Via G. di Vittorio n. 7/11 - 20017 Rho (MI) - Tel. 02.38302691 - Email: [milanoclassic@tiscali.it](mailto:milanoclassic@tiscali.it)



# PASSIONE A 360 GRADI



Automobile Club d'Italia



SPORT



autopromotec



ECONOMETRICA



FEDERAUTO  
Federazione Italiana  
Concessionari Auto



CNRAE

Modelli d'epoca per auto storiche italiane e straniere, anni 50, 60, 70, 80, 90. Tratt. ris.

3487146059

**DOCUMENTAZIONE TECNICA**

Manuale d'Officina per Fiat 600 completo, riprodotto, circa 200 pagine. Prezzo comprensivo di spedizione, 20 euro

3383391744

**DOCUMENTI AUTO**

Libretti uso e manutenzione per Maserati Ghibli, Karif, Quattroporte, Racing, 222, 420, 422. Tratt. ris.

3283056562

**LEGNANO**

Bici da donna vecchia Olanda del 1980, verde metallizzato, freni a bacchetta, cambio a 3 marce al mezzo posteriore, ruote da 28, mai usata, come nuova, visibile in provincia di Livorno, al migliore offerente

3341208187

**PER ALFA ROMEO GIULIA GT (1969)**

Portiera destra, alzacristalli destro e sinistro, 4 cerchi per gomme 155 15. Inoltre, cruscotto A112 Abarth e cappelliera. Tratt. ris.

3285384070

**PER ALFA ROMEO GIULIA GT JUNIOR 1.3 (1974-76)**

Motore completo, revisionato, pronto da montare, ottimo affare. Domenico, visibile a Senago (MI), 1500 euro

3382578165

**PER ALFA ROMEO GIULIETTA ANNI 50**

Volante completo, senza difetti, in ottime condizioni, semplicemente lucidato, non verniciato, visibile a Como, 1200 euro

3483144961

**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, porte posteriori. Trasmisone, 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 E SS**

■ Vetri porta per SS e Giulietta Spider; alzacvetri e cofano bagagliaio per Sprint; cofano motore per SS. Tratt. ris.

3389369456

**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 CEIRANO**

Capote per modello Anni Venti, visibile a Trento. Tratt. ris.

3389121509

**PER FIAT 1500 6C MUSONE (1938-1950)**

Parafanghi, cofani, portiere, vetri, cambio, frecce a bacchetta e altro, visibile a Sibari (CS). Tratt. ris.

3382340826

**PER FIAT 500 C TOPOLINO**

Motore revisionato in tutto, come nuovo. Qualsiasi prova, garantito, visibile a Treviso, 2000 euro

3396994058

**PER FIAT DINO SPIDER**

Hardtop, in buone condizioni. Tratt. ris.

3391469545

**PER JAGUAR XJ6 PRIMA SERIE (1969)**

Ricambi vari da cannibalizzazione, invio foto e prezzi su richiesta singoli pezzi. Tratt. ris.

3398731205

**JUST MINIS**

DAL 2005 LO SPECIALISTA ITALIANO PER RICAMBI E ACCESSORI MINI CLASSIC

VISITA **JUSTMINIS.IT** IL NOSTRO SITO E-COMMERCE CON CATALOGO ON-LINE DI OLTRE 1000 ARTICOLI

BEWELWITTE via JUST MINIS

REAUTHORIZED DEALER OFFICIAL DISTRIBUTOR OFFICIAL DISTRIBUTOR

COOPER

SHOWROOM & VENDITA RICAMBI:  
VIA MILANO, 57 - 20090 CESANO BOSCONI (MI)  
USCITA TANGENZIALE OVEST: CUSAGO - TEL. 02/89895625 - INFO@JUSTMINIS.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

**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 200 806 - CELL. 335 215 386  
PLANK@AIRCOOLED.IT

**nanni** BOLOGNA  
 RICAMBI  
 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

di Bertamin Renzo & C. snc  
 Via Lintano, 21B  
 Zona Industriale  
 38062 ARCO (TN) - Italia  
 Tel. 0464/519721  
 Fax 0464/516651



**RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE**  
 OLD TIMER SERVICE  
 Spedizioni in tutta Italia e all'estero  
 www.garbaricambi.com  
 e-mail info@garbaricambi.com

**CUSCINETTI**  
 SPECIALI  
 E RARI  
 dal 1910



051 6259282 - deshen@libero.it




**CLASSIC CAR STORAGE**

Milanogage è uno spazio dedicato alle automobili ed alle motociclette d'epoca, si trova nel cuore di Milano in una location suggestiva e sicura. Milanogage 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  
**MILANOGAGE.COM**  
 T +02 4945 2411

**Targhe Storiche**  
 Targhe per serie internazionali  
 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. 329257986

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

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

**LE NOSTRE MOSTRE DI CAMBIO 2012**

<b>IMOLA</b>	15-17 SETTEMBRE
<b>ROMA CAPANNELLE</b>	7-8 OTTOBRE
<b>PADOVA</b>	26-29 OTTOBRE
<b>NOVEGRO</b>	10-12 NOVEMBRE

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**  <sup>®</sup>  
**water works technology**

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

**7**  
 2010 - 2017

**SVERNICIATURA IDRODINAMICA**

**AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE**

**PRIMA**



**DOPO**



**PRIMA**



**DOPO**



**PER LANCIA FULVIA**

Vasto assortimento di ricambi di meccanica e di carrozzeria, in ottimo stato, visibile a Rassina (AR). Tratt. ris.

**3391700501****PER PORSCHE 911 2.7 CARRERA (1974)**

Interni e vetri laterali completi di cornici anodizzate, visibile a Alessandria. Tratt. ris.



**0143879078**  
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

**3881221569****RIVISTA RUOTECLASSICHE**

Collezione completa dal numero 1 del 1987 ad oggi, con tutti i raccoglitori, visibile a Prato, prezzo da concordare

**3408761172****RIVISTE AUTO**

Ruoteclassiche dal 1987 al 2015, Quattroruote dal 1956 al 2015 (anche annate singole), Autosprint dal 1963 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, Quattroruotine, Motociclismo dal 1945 al 2015, Motociclismo d'Epoca dal 1987 al 2015, Motocross, Pilota Moto, Motosport, Tuttomoto, La Moto. Inoltre enciclopedie e libri su piloti e marche. Tratt. ris.

**3332493694****COMPRO AUTO****ABARTH****850-1000 TC CORSA-TCR,**

acquisto ovunque, anche all'estero, solo se originale. Tratt. ris.

**337927546****ALFA ROMEO**

**1900 TI SUPER**, 1956-1957, bianco o blu, macchina Asi, perfetta di carrozzeria e di meccanica. Tratt. ris.

**335287590****GIULIETTA SPIDER**, cerco

esemplare in buone o ottime condizioni, con documenti dell'epoca. Tratt. ris.

**3337312158****FERRARI**

**208 GTB TURBO**, 1982-1988, rosso, in ottime condizioni, con chilometri tagliandati e dimostrabili. Tratt. ris.

**3402598364****FIAT**■ **MODELLI VARI**, 500 dal 1957 al

1975, 600 dal 1955 al 1967, 500 Topolino, 508 Balilla Spyder e in generale. Trattative serie e veloci, pagamento in contanti. Tratt. ris.

**3382154552****LANCIA**

**BETA COUPÉ**, seconda serie, con aria condizionata e tetto apribile, in condizioni perfette. Tratt. ris.

**3355315434****LMX**

**2300**, auto completa o parti di meccanica o di carrozzeria. Tratt. ris.

**3356919403****MARCHE VARIE**

**MODELLI VARI**, auto d'epoca gruppo di amatori acquista, sia a posto che da rivedere, massima serietà. Tratt. ris.

**360372850****COMPRO VARIE****MODELLISMO**

Modellini di auto in scala 1:43 e 1:18 rotti. Tratt. ris.

**3348216800**  
o **3386698789**

**PER SCOOTER MV 125 CSL**

Cerco motore. Tratt. ris.

**3295688795****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**

**ACQUISTO  
AUTO D'EPOCA  
SPORTIVE  
338.1420260**

**AutoBMMobili**

**ACQUISTO AUTO  
MAX 36 MESI  
CON CHILOMETRI  
CERTIFICATI**

*Specializzati nella vendita*

*di Amedeo Torregrossa*

*di veicoli seminuovi*

**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**

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

## TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati.  
Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.



- Prezzo Medio
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Specificità rapida

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - [www.tankerite.com](http://www.tankerite.com)

## Bergia Paolo

Restauro Auto d'Epoca

Officina specializzata  
*Alfa Romeo*



Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"  
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391  
autodepocaberia@virgilio.it - [www.alfaberigia.com](http://www.alfaberigia.com)



## AUTOFFICINA FERRARI



RESTAURI VW raffinatissimi ad aria  
[www.autofficinaferrari.net](http://www.autofficinaferrari.net)  
Casorate Primo (PV) 0290000016

## STUDIO NICOLINI BRUNO SNC



Via Pasteur 6/e, 42122 Reggio Emilia  
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,  
e-mail: [pool@nicolinibruno.it](mailto:pool@nicolinibruno.it)  
[www.nicolinibruno.it](http://www.nicolinibruno.it)

Pratiche automobilistiche ad elevato  
grado di difficoltà

## Pizzarelli Fausto

RICAMBI  
E ACCESSORI  
AUTO D'EPOCA

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

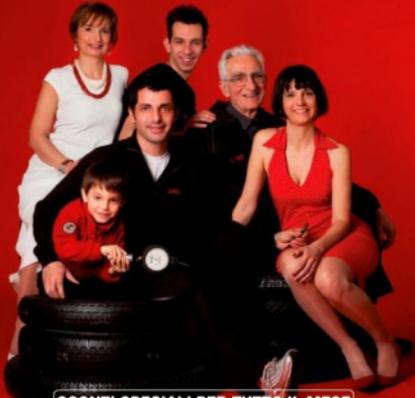
## Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI  
IMPIANTI ELETTRICI  
ED LORO ACCESSORI

Via Della Potera, 41/A - 38015 SCHIO (VI)  
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

## MUSSO GOMME

pneumatici per auto e moto da collezione



SCONTI SPECIALI PER TUTTO IL MESE

Tre generazioni, una passione

Via Guido Cesare 117 B - Torino • Tel. +39 011353019 • Fax +39 011342965  
[www.mussogomme.it](http://www.mussogomme.it) • [info@mussogomme.it](mailto:info@mussogomme.it)

VUOI VENDERE  
O STAI CERCANDO  
LA TUA AUTO 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!**



motoriretro.it

[www.motoriretro.it](http://www.motoriretro.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

**SAREMO PRESENTI ALLA FIERA ALLA FIERA DI PADOVA PAD. 6 !**

**Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.**



ALFA ROMEO 8000 DIAPPA 1.800cc VELOCHE, BLU GLIANDICE con FRIZZI Rosso cavallino \*\*\*\*\*RESTAURATO COMPLETO SENZA INGIACCA A SPRISSE\*\*\*\*\* ultimo proprietario solo da 27 anni, motore da radura, libretto a pagine, PARISSIA, ITALIANA DA SEMPRE. **NOVEMBRE 1987 !**



PORSCHE 2.700cc MODELLO '91', VERSIONE TARGA 175cc, MOTORE INTEGRALMENTE RESTAURATO, ben 25 foto nel suo video, Correlato di documentazione fotografica, CERTIFICATO MATCHING NUMBER PORSCHE, ITALIANA DA SEMPRE. **LOGLIO 1974 !**



MERCEDES SL 360, "4 post" con HARD TOP originale in tinta, targa Bologna, Grigio scuro Met, interni in pelle Marone Bicolore STREPTOSI, tutte le parti diversi lavori eseguiti, ITALIANA DA SEMPRE. **GIUGNO 1971 !**



MERCEDES SL 450 "PAGODONE", "2+2 POST" con HARD TOP originale in vinile, targa VICENZA, COLORE BIANCO, interni in pelle NERA STREPIE, libretto servizio Mercedes, BLV and DRIVE, ITALIANA DA SEMPRE. **MAGGIO 1987 !**



ALFA ROMEO DUETTO 2.000cc Serie '4', COLORE ROSSO con interni BEIGE, \*\*\*\*\*ASP\*\*\*\*\* TARGA TORINO, doppie chiavi, libretto uso e manutenzione in perfetto stato, servosterzo, ITALIANA DA SEMPRE. **MAGGIO 1982 !**



ABARTH 995, \*\*\*\*\*VERA e ORIGINALE\*\*\*\*\* TUTTA LA DOCUMENTAZIONE, BANCA, SPETTACOLARE, TELAIO e LIBRETTO ABARTH, ITALIANA DA SEMPRE. **AGOSTO 1969 !**



AUDI 80 CABRIO 2.4, berlina, \*\*\*\*\*UNICO PROPRIETARIO\*\*\*\*\* pochi km, GALLI GRETTA, book servizio completo con tagliandi ufficiali concessionaria Audi, libretto di garanzia stampillato, tutta la documentazione fornita all'acquisto, ben 11 book Audi, targhe originali, COME USCITA DALLA CONCESSIONARIA ! **LUGLIO 1984 !**



MERCEDES 300 SE, cambio Manuale \*\*\*\*\*UNICO PROPRIETARIO\*\*\*\*\* pochi km, 5 METRI di Lusso, CHAMPAGNE METALLIZZATO, STREPTOSI e stato IMPECCEABILE e di qualità, libretto di Inneso, Libretto a pagine, tagliandi concessionaria ITALIANA, libretto servizio Istruttore Mercedes, interni in velluto Beige. **OTTOBRE 1973 !**



ALFA ROMEO GIULIA 1.600 TI LIVREA, GIALLO OCRA, \*\*\*\*\*TOTALMENTE RESTAURATA\*\*\*\*\* MOTORE DA ROSSINI, LIBRETTO A PAGINE, DA VEDERE. **GIUGNO 1971 !**



ALFA ROMEO GULETTA SPIDER PASSO CORTO 2600 650cc, \*\*\*\*\*AS TARGA CRO\*\*\*\*\* RESTAURATA, HARD TOP ORIGINALE, PARRAFERRA di colore nero con targhetta, ITALIANA DA SEMPRE, interni neri con tacche, motore restaurato che gira come un violino. **GENNAIO 1987 !**



PORSCHE 996 COUPE', con TETTO APRIABILE, ITALIANO PORSCHE con CROMIE, BLU METALLIZZATO, MOTORE di PRIMO EQUIPAGGIAMENTO, sedili elettrici con memoria, cruise control, fari allo xeno, cerchi in lega 18" disponibile anche Grigio con pochissimi km. **GENNAIO 1998 !**



ALFA GT 1300, COLORE ROSSO, Interni sky nero mirafiori, cruscotto in ordine, tutto originale, targa NOVARA, solo 3 proprietari, disponibile anche grigio 1.300 e 2.000 Rosso!, ITALIANA DA SEMPRE. **SETTEMBRE 1972 !**



ALFA GT 2.000, ROSSO, RARISSIMO, libretto a pagine, targhe originali, motore 00512, carrozzeria da far girare la testa, ITALIANA DA SEMPRE. **SETTEMBRE 1971 !**



FERRARI F355 SPIDER, CAMBIO MANUALE \*\*\*\*\*ASP\*\*\*\*\*, borca in cuoio, book service completo, fari copri capote, interni in pelle nera, cerchi perfetti, pochi km, anche Berlinetta. **GIUGNO 1989 !**



PORSCHE 912 1.6, \*\*\*\*\*ASI TARGA CRO\*\*\*\*\*, interni in pelle nera e tessuto, parramida nuova, uso e manutenzione autoradio grandi, cerchi originali, interni originali in legno come da acquisto auto nel concessionario, staccabatteria, rostri cromati! **GENNAIO 1987 !**



LANCIA FULVIA 1.300, \*\*\*\*\*UNICO PROPRIETARIO\*\*\*\*\* colore marone praline, pochi km, interni in panno originali, carrozzeria ottima, mai stata rinverciata, TARGA PAVIA. **LUGLIO 1972 !**



PORSCHE CARRERA 3.0 2000cc, TARGA BOLOGNA, \*\*\*\*\*1800 ESEMPLARI PRODOTTI\*\*\*\*\* BIANCO GRANI PRIS, cambio 5 marce che era optional, interni neri in similpelle, carrozzeria spettacolare, motore fantastico, ITALIANA DA SEMPRE. **MAGGIO 1977 !**



BMW TOURING 2.000 TI, Blu Scuro, TARGHE MILANO, cambio a 4 marce, sedili in ottimo stato, motore suggestivo, Fanaloni e molto rari in queste condizioni, ITALIANA DA SEMPRE. **GENNAIO 1973 !**



LANCIA FLAMINIA COUPE', TARGA VENEZIA-GRIGIO MEDIO METALLIZZATO, 2500cc, interni in panno senza difetti, SOPRA e SOTTO come se fosse appena uscita dal concessionario. ITALIANA DA SEMPRE. **15 LUGLIO 1963 !**



FIAT DUNO 2.400 SPIDER, Colore Blu con interni Beige, SOLO 420 ESEMPLARI PRODOTTI, Carrozzeria PERFETTA COME IL MARINO, interni senza difetti e CAPOTE ORIGINALE di 46 anni fa, libretto a pagine, Nuda e vissuta in ITALIA. **GENNAIO 1971 !**



FERRARI MONDIAL 3.200cc, quattrovalvole, Colore Rosso con INTERNI NERI, book service completo, libro tagliandi con Timex Ferrar, uso e manutenzione, targhe originali, disponibile anche 308 GT4 F458, F355 Spider e Berlinetta. ITALIANA DA SEMPRE. **FEBBRAIO 1989 !**



LANCIA DELTA HF INTEGRALE AD, "4x4" 190CV, \*\*\*\*\*1 SERIE\*\*\*\*\* CROMATA di DISTRIBUZIONE ITALIANA, pochi km, carrozzeria originale mai elaborata, salomina, Cammezzari con targhe originali. **GENNAIO 1989 !**



BMW 3.0 COUPE', COLORE BIANCO, 200cc, carrozzeria spettacolare, interni originalissimi, motore in splendida forma, NATA e VISSUTA sempre in Italia. **GENNAIO 1973 !**



LANCIA E-TYPE 4.200CC COUPE', \*\*\*\*\*POSTI\*\*\*\*\* Completata di HERITAGE colore Sabbia, ASI TARGA CRO, interni beige, favolosa in tutto. **2 POSTI !**



LANCIA FLAMINIA TOURING 2.6 GTL 3C, anno 1966, 6000 Medio Metallizzato, INTERNI IN PELLE BISCOTTIO CHIARO - PAVLOVOS, tutte le lavorazioni eseguite, matching numbers, mozzette e viti in perfetto stato, ITALIANA DA SEMPRE. **SUPERLEGGERA !**

**ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA E INTERE COLLEZIONI, PASSAGGIO IMMEDIATO**

Aperti dal Lunedì al Venerdì, Sabato su appuntamento.





**5 cilindri per 40 anni**  
Così recita la scritta sulle fiancate, a ricordare che questo frazionamento un po' insolito è invece una lunga tradizione in casa Audi.

## AUDI TT RS

Costa più di una Porsche Cayman, ma è anche più potente. Ecco la super TT

**Cinque cilindri in linea** non sono certo la regola, nella produzione automobilistica. Anzi, sono proprio una particolarità, quasi un'anomalia, di cui Audi si è fatta portabandiera ormai da 40 anni (41, in verità). Ragion per cui festeggia l'anniversario con questo 2.5 litri turbocompresso da 400 CV. La velocità della TT RS è autolimitata, come quasi sempre per le auto tedesche, ma non ai soliti 250 km/h: qui si possono toccare i 280! Ai 100 orari si arriva in soli 3,7 secondi e,

quando l'avantreno fatica a gestire tutta la cavalleria, la potenza si scarica sulle ruote posteriori. La RS va forte, indubbiamente, ma per sfruttarla a fondo bisogna avere doti di guida oltre la media; il sottosterzo si fa sentire e anche il continuo trasferimento di potenza dall'avantreno al retrotreno non favorisce il bilanciamento dell'auto, tanto più che il turbo presenta sempre un po' di ritardo nella sua azione. Ma stiamo parlando dell'impiego in pista: per l'uso

stradale la TT RS è a tutti gli effetti un missile imprevedibile, che spinge forte sempre e comunque. E a caro prezzo: 73.600 euro di listino, ma non è difficile aggiungerne altri 20.000 di accessori, se ci si lascia tentare dal catalogo. Se siete fan dei Quattro anelli e del pentacilindrico, che è una sorta di secondo marchio di fabbrica di Ingolstadt, questa TT è comunque l'auto giusta da mettere nel box. Anche se costa 4000 euro più di una Cayman S...

**Fulvio Zucco**



### Quasi un aereo

All'interno spiccano il volante molto sportivo con il pulsante rosso per la messa in moto e le bocchette d'aerazione in stile "turbofan".



### ↓ CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Anterore, 5 cilindri in linea Cilindrata 2480 cm <sup>3</sup> Potenza 400 CV da 5850 a 7000 giri Coppia 480 Nm da 1700 a 5850 giri.
<b>Trasmissione</b>	Trazione integrale permanente Cambio S Tronic a 7 rapporti.
<b>Dimensioni e peso</b>	Lunghezza 4190 mm - Larghezza 1830 mm Altezza 1340 mm Peso a vuoto 1515 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 280 km/h (autolimitata) Accelerazione 0-100 km/h in 3,7 s Consumo medio 8,4 l/100 km.

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY  
= TRADIZIONE ITALIANA =  
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

**MA FRA**<sup>®</sup>  
*i cosmetici per la vostra auto*

**Official Sponsor della  
TUA PASSIONE**



24 • 30 Settembre 2017  
[www.raidetna.it](http://www.raidetna.it)



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

IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI E SU [www.autospa.it](http://www.autospa.it)



LE AUTOMOBILI PIÙ STRAORDINARIE AL MONDO



Illustrata **1994 BUGATTI EB110 GT**

**PORTFOLIO CLIENTI**

1941 Lockheed Electra 12A (ex-Sidney Cotton e il film Amelia) • 1960 Maserati 3500 GT Spyder  
1970 Lamborghini Espada • 1988 Porsche 959 'Komfort' • 1989 Aston Martin V8 Volante Zagato  
*Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti*

SEGUI 'SIMON SAYS' SU [KIDSTON.COM](http://KIDSTON.COM) E [KS00.COM](http://KS00.COM)

