

MADE IN ITALY

50 AUTO TRICOLORE DA COMPRARE PRIMA CHE SIA TROPPO TARDI



ABARTH
ALFA ROMEO
AUTOBIANCHI
DE TOMASO
FERRARI
FIAT
INNOCENTI
LAMBORGHINI
LANCIA
MASERATI

COYS

FOUNDED 1919

8 Ottobre 2016

ISCRIVETEVI PER PARTECIPARE ALL'ASTA

Important Motor Cars at
Mondial De L'Automobile

Parigi



Partecipa con Coys all'eccezionale Salone dell'Auto di Parigi per la nostra asta inaugurale con importanti auto di ogni epoca ed era. Essendo iniziato nel 1898, il Salone dell'Automobile di Parigi non è soltanto il più antico salone esistente, ma è anche l'evento automobilistico più atteso a livello internazionale, avendo accolto 1.2 milioni di visitatori nel 2014. Si tratta di un'opportunità disponibile solo una volta ogni due anni, che permette di offrire la propria auto d'epoca alla più ampia audience del pianeta. Per maggiori informazioni o per partecipare con la vostra auto, utilizzate pure i contatti di Coys sottostanti, saremo felici di potervi aiutare.

**MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE**
— PARIS —
1-16 OCTOBRE 2016

COYS LONDON
Manor Court, Lower
Mortlake Road, Richmond,
TW9 2LL, United Kingdom
Tel. +44 (0) 208 614 7888
Fax +44 (0) 208 614 7889
auctions@coys.co.uk
www.coys.co.uk

COYS EUROPE
Michael Haag
Elisabethstr. 4,
D-68165 Mannheim,
Germany
Tel: +49 (0) 621 412004
Fax: +49 (0) 621 415551
coyseurope@web.de

COYS ITALIA
Giuliano Fazi
+39 335 148 8303
giuliano.fazi@coys.co.uk

COYS
FOUNDED 1919



Orgoglio nazionale

Le cinquanta occasioni da comprare subito prima che sia troppo tardi. Ma soltanto italiane. Perché? È una precisa scelta redazionale: il patrimonio storico automobilistico del nostro Paese, immenso, deve essere tutelato. Ma non soltanto nei pezzi più pregiati (peraltro alcuni dei quali sono purtroppo volati all'estero). Anche nei modelli dal valore economico meno rilevante.

Attenzione: meno zeri nella quotazione non significa minore importanza storica. Nessuno di noi appassionati si sognerebbe di dire che una Fiat 600 non abbia rivestito un ruolo fondamentale nella Storia (con la "S" maiuscola) dell'automobile italiana, anche se il suo valore monetario è pari o inferiore a quello di una citty-car di oggi.

Ruoteclassiche difende da sempre la nostra Storia e ne promuove la cultura a quattro ruote. Abbiamo così deciso di selezionare cinquanta esempi di auto italiane prodotte nel mezzo secolo che va dal 1950 alla fine dello scorso millennio. Con un limite massimo di prezzo fissato a 100.000 euro. Cinquanta modelli che ritenia-

mo imperdibili e vi spieghiamo subito per quali motivi: rappresentano un momento importante per il costruttore che li ha assemblati, oppure per i progettisti che li hanno ideati, o per i clienti che li hanno posseduti (e spesso amati), oppure ancora per i risultati sportivi che hanno ottenuto nelle competizioni, o per le innovazioni tecnologiche che hanno apportato. Ma soprattutto, visti con gli occhi del collezionista di oggi, divertenti da guidare, e che rappresentano un buon investimento. Da passare all'incasso in fretta, se il vostro DNA è divorato dal "mordi e fuggi", oppure in ottica di lungo periodo se per voi l'auto da collezione è un "bene durevole".

Abbiamo suddiviso questi cinquanta modelli in cinque decenni: il fil rouge che li unisce è spiegato nelle doppie pagine di introduzione a ciascuna decade. In esse troverete una mini-guida all'acquisto, che riassume pregi e difetti di quel periodo storico e le motivazioni che ci spingono a considerare questi modelli come imperdibili. Non è stata una scelta facile, ma comunque condivisa, dopo serrate discussioni, da tutti gli esperti della redazione. Chi, tra i lettori di Ruoteclassiche, volesse suggerircene altri cinquanta, ci scriva.

Marco Di Pietro

SOMMARIO

- 4 GLI ANNI CINQUANTA**
Le origini del mito
- 16 GLI ANNI SESSANTA**
La dolce vita
- 40 GLI ANNI SETTANTA**
Domeniche (mai) a piedi
- 78 GLI ANNI OTTANTA**
Limited Edition
- 104 GLI ANNI NOVANTA**
Moderne ma non troppo

COLOPHON

Galleria Ruoteclassiche

Numero 82 - Settembre 2016
periodico mensile

Direttore Responsabile
David Giudici

Registrazione del Tribunale di Milano
n. 85 del 11/02/2002

MADE IN ITALY

Art Director
Stefano Tosi

A cura di
Fabrizio Greggio

Testi di
Marco Di Pietro

Impaginazione
Paolo Pedrozzi

Stampa
Rotolito Lombarda S.p.A.
Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pioltello (Milano)

Fotolito
Editoriale Domus

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus S.p.A.
Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, scrivendo a responsabile dati@editdomus.it

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente:
Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (Milano)
tel. 02 824721 fax 02 82472420 -
www.editdomus.it

Distribuzione per l'Italia
S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)
tel. 02573911 - Fax 0257512606

Copyright © 2016
Editoriale Domus S.p.A.
Rozzano (MI)

È vietata la riproduzione, totale o parziale, del contenuto della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva dell'editore

ANNI 50

LE ORIGINI DEL MITO

DOPO IL DILUVIO, IL SOLE

Una ripresa difficile: nel dopoguerra gli italiani si rimboccano le maniche e il Paese si avvia a diventare una potenza economica di rilievo. L'automobile è un fenomeno di massa ed emerge la voglia di distinguersi, assecondata dai carrozzieri

Per gli appassionati di auto storiche, gli anni Cinquanta sono un periodo d'oro, in particolare quando puntano sulle auto italiane. In un mercato "autarchico", all'epoca il panorama automobilistico parla soltanto una lingua: l'italiano. La produzione, che nel 1946 era stata di sole 7000 vetture, balza a 80.000 nel 1950 e alla fine del decennio supera le 250.000. Il periodo è caratterizzato dal fenomeno della motorizzazione di massa: le famiglie italiane iniziano a considerare la mobilità la seconda voce di spesa indispensabile dopo la casa. La Fiat, il colosso nazionale, introduce nel 1955 la 600, il modello su cui i nostri automobilisti imparano a guidare.

Ma gli anni Cinquanta non sono soltanto la 600: è il decennio in cui l'Alfa Romeo passa da costruttore di auto da corsa e sportive d'élite a produttore di serie, prima con la 1900 e poi, in maniera più efficace, con la Giulietta. Questa vettura è uno dei simboli del decennio: la berlina (meglio se TI) e, più ancora, la Sprint e la Spider, sono uno dei punti d'arrivo per il collezionista di oggi. Che trova in questi modelli tutto ciò che è importante in una storica: lo stile (questo è il momento d'oro dei carrozzieri), le prestazioni, l'econo-

mia d'esercizio, la relativa facilità di restauro (costi a parte), l'investimento di qualità. Nella produzione di serie ha grande successo anche la Lancia, che in questo periodo punta le sue chance su due modelli fondamentali: l'Aurelia (berlina elegante e tecnicamente raffinata, ma anche le derivate B20 e B24) e l'Appia (media "premium" della categoria 1100, anch'essa affiancata da tante "fuoriserie" di serie Pininfarina, Zagato, Vignale e Viotti). Al termine del decennio, ecco esordire la nuova ammiraglia Flaminia.

Per chi punta su un'auto da collezione degli anni Cinquanta, il mercato offre moltissimo, e non sempre a prezzi proibitivi. Questo periodo infatti consente investimenti diversificati, ma in linea con la possibilità economica di tutti. Bastano poche migliaia di euro per comprare un'utilitaria Fiat di serie, fino ad arrivare ai milioni necessari per entrare in possesso di una granturismo Ferrari. In mezzo, ogni "bendidio". Nella nostra selezione delle "50 auto italiane imperdibili" abbiamo puntato sul classico: la Giulietta Spider, forse la scoperta più bella di tutti i tempi, cioè un modello nella fascia di prezzo attorno ai 50.000 euro, la Giulietta TI, la berlina sportiva che ha "inventato" la cilindrata milletré, la Fiat 1100/103 TV, una media popolare d'origine, ma con importanti prospettive in chiave sportiva e la Lan-

cia Appia Convertibile Vignale, rara ma ancora accessibile.

Il periodo degli anni che vanno dal 1950 al 1959, oltre che essere un arco temporale pieno di modelli interessanti, è uno dei migliori per chi considera l'auto storica un bene da investimento. I prezzi, per il momento, sono piuttosto stabili, ma garantiscono in un prossimo futuro buone prospettive di guadagno. La disponibilità è discreta, ma il volume di transazioni abbastanza modesto. Questa staticità del mercato (non riguarda ovviamente gli "highlight", che ormai si trattano quasi soltanto nelle grandi aste internazionali) può anche costituire un vantaggio: significa trattabilità dei prezzi e possibilità di scambi.

LA PAGELLA DEGLI ANNI 50

SODDISFAZIONE COLLEZIONISTICA	★★★★★
RITORNO D'IMMAGINE	★★★★★
QUOTAZIONI	★★★★
RIVENDIBILITÀ	★★★★
REPERIBILITÀ	★★★
VALORE DELL'INVESTIMENTO	★★★★★
COSTI DI RESTAURO	★★★
REPERIBILITÀ RICAMBI	★★★
PRESTAZIONI	★★★
FACILITÀ DI GUIDA	★★★



Alfa Romeo
Giulietta Spider

6



Alfa Romeo
Giulietta TI

10



Fiat
1100/103 TV

12



Lancia
Appia Convertibile Vignale

14



Benvenuti in paradiso

La "fidanzata degli italiani" è un punto d'arrivo per un collezionista di auto storiche. Guidarla è una delizia e possederla è un piacere sempre più esclusivo. Purtroppo...

P

er molti esperti di auto storiche il treno della Giulietta Spider è passato e non tornerà più. Nel senso che quando era il momento di comprarla al giusto prezzo, i più lungimiranti l'hanno fatto, tutti gli altri sono rimasti col cerino in mano. Oggi acquistare una Giulietta Spider in perfette condizioni significa staccare un assegno di almeno 50.000 euro, ma in alcuni casi ne serve uno che sfiora gli 80.000. Perché questa meravigliosa scoperta ha ormai conquistato una visibilità internazionale, con richieste d'acquisto che giungono dagli Stati Uniti al Giappone. Questa sportiva rappresenta la quintessenza dello spirito Alfa Romeo: stile incomparabile (Pinin Farina docet), motore bialbero generoso e brillante e tenuta di strada senza eguali negli anni Cinquanta. Con il ritorno del marchio su posizioni di primo piano nello scenario di mercato anche con i modelli odierni (la Giulia e la sportiva 4C), il trend di crescita delle valutazioni della Giulietta Spider non potrà che continuare.

RESTAURO DA ESPERTI

La Giulietta Spider è, in apparenza, un'automobile semplice da restaurare. Reperire i ricambi è facile (ma in alcuni casi costoso). Tuttavia serve l'intervento di un vero professionista esperto. Soprattutto se l'esemplare acquistato presenta segni di corrosione passante (un problema che affligge molte Giulietta, la cui protezione dalla ruggine era decisamente aleatoria). Ripristinare una Giulietta Spider presenta un'altra difficoltà: il rispetto dell'originalità nei dettagli. Rimasta in produzione per sette anni (dieci se si considera anche la sua evoluzione Giulia Spider) e realizzata in tre serie differenti, mostra una quasi perfetta intercambiabilità di molti ricambi, a iniziare dal motore bialbero. Serie più recenti di propulsori sono assolutamente compatibili, ma inaccettabili dal punto di vista storico. ➔





Stile inimitabile

La Giulietta è stata definita la più bella spider di tutti i tempi. Pinin Farina ha firmato un vero capolavoro. Comoda per due, con un bagagliaio di dimensioni generose e distinta da doti stradali così all'avanguardia da risultare adeguate anche al traffico odierno, dopo ben sessant'anni. Una mirabile sintesi di tutto ciò che un collezionista ricerca in un'auto storica.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1290
Potenza (CV)	65-80
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	155-157
Accelerazione 0-100 km/h (s)	13,2

PRO...

- Stile meraviglioso
- Meccanica affidabile
- Tenuta del valore nel tempo

...E CONTRO

- Prezzi ormai molto elevati
- Pochi esemplari in vendita
- Soggetta a corrosione passante

LA PAGELLA

Fascino *****

Nessuna altra vettura scoperta di categoria media può competere con la "nostra" Giulietta.

Costo di gestione *****

Consumi ridotti e scarsa necessità di manutenzione.

Uso quotidiano ****

A parte la carrozzeria esposta agli urti, non presenta alcun problema per un utilizzo frequente.

Affidabilità *****

Nessun problema se il restauro è stato eseguito con cognizione di causa.

Ricambi *****

Si trova tutto, anche se alcune parti costano parecchio.

Club *****

Ben accetta sempre e ovunque, in qualsiasi raduno e manifestazione.





➔ È una delizia da guidare, soprattutto su strade miste (in autostrada il cambio a sole quattro marce costringe il motore a regimi di rotazione troppo elevati). In compenso, i rapporti corti permettono doti di ripresa sconosciute a tutte le concorrenti dell'epoca. In curva la piccola Alfa si corica parecchio, ma rimane ostinatamente incollata alla strada. La frenata è quasi da auto moderna (anche se i tamburi vanno registrati di frequente).

Con le sue doti da vettura al passo con le caratteristiche del traffico odierno, la Giulietta potrebbe sembrare una storica ideale per un utilizzo quotidiano. In realtà le cose non stanno propriamente così. Perché se è vero che è molto affidabile (un'Alfa difficilmente lascia a piedi), la sua carrozzeria è quasi priva di protezioni negli urti da parcheggio: ammaccare un paraurti cromato significa andare incontro a una spesa di almeno 1000 euro per la sostituzione. Senza contare che un urto anche di lieve entità facilmente si estende anche alla carrozzeria.

Meglio quindi utilizzare la Giulietta Spider per gite fuoriporta o per partecipare ai raduni turistici. Con la certezza di possedere una storica che ogni giorno si rivaluta. Insomma: un vero e proprio "assegno circolare". L'utilizzo in gara, invece, è poco indicato, tranne nelle competizioni di regolarità, dove la Giulietta può far valere la sua brillantezza e le sue doti di prontezza ed elasticità. **R**





Il bialbero che ha fatto scuola

Con la Giulietta, l'Alfa Romeo ha "inventato" la cilindrata "milletré". Le prestazioni sono eccellenti in relazione alla cilindrata contenuta. Il bialbero Alfa è potente, generoso e brillante, ma garantisce anche un'economia d'esercizio eccellente.



ALFA ROMEO GIULIETTA TI

€ 15.000-17.000

Il fascino del Turismo Internazionale

La berlina a quattro porte del Portello è stata fin dall'inizio la pietra di paragone per tutte le vetture di questa classe. Abbastanza facile da trovare, soffre di problemi di ruggine



P

er chi è a caccia di una vettura storica da utilizzare con tutta la famiglia, la Giulietta TI è la candidata ideale. Il suo prezzo d'acquisto, lievitato negli ultimi anni su valori medio-alti (fino a qualche anno fa si poteva acquistare con meno di 10.000 euro, oggi occorre quasi il doppio per un esemplare perfetto), rappresenta comunque un ottimo investimento, come ac-

cade per tutte le Alfa Romeo da collezione.

Perché puntare su una Giulietta TI? Innanzitutto perché ha prestazioni eccellenti in relazione alla cilindrata modesta, poi perché offre costi d'esercizio accettabili, e infine perché rappresenta un ottimo investimento. Attenzione, però: reperire un esemplare in eccellente stato di forma non è facile. Come tutte le Alfa di 50-60 anni fa, le Giulietta hanno vissuto un lungo periodo di "quiescenza", in cui non erano considerate un modello da collezione (a differenza delle più

pregiate Spider e Sprint), e quindi molte sono state cannibalizzate per recuperare parti di ricambio. Inoltre, le versioni berlina sono quelle più esposte all'azione della corrosione: il restauro della carrozzeria può costare persino di più del suo valore attuale. Meglio quindi puntare su un esemplare in ottimo stato di forma estetica (ma controllatela bene con l'ausilio di un esperto carrozziere prima di procedere all'acquisto), mentre per la parte meccanica potreste anche chiudere un occhio se il prezzo di vendita è favore-



vole. Ripristinare un motore infiacchito dai troppi chilometri significa spendere 3-4mila euro, mentre la revisione del cambio (frizione compresa) si aggira attorno ai 2000 euro. Il ripristino dell'efficienza dei freni vale meno di 1000 euro. L'impianto elettrico molto semplice vale qualche centinaio di euro di manodopera e nulla più.

SOSPENSIONI UN PO' MORBIDE

Mettersi al volante di una Giulietta TI significa riscoprire sensazioni sopite: la

Giulietta scatta con decisione ai semafori, anche se le sospensioni, dalla taratura piuttosto morbida, la fanno impennare e poi puntare in basso il muso in frenata. Il cambio (quasi sempre al volante, tranne che negli esemplari sul finire della produzione) è ben manovrabile, anche se la leva presenta una corsa un po' troppo lunga. Meglio optare per una prima o una seconda serie, più rare, ma in prospettiva più interessanti dal punto di vista collezionistico. **R**

Qualità soprattutto meccaniche

I progettisti dell'Alfa hanno sempre puntato più sulle peculiarità meccaniche e di guida piuttosto che sulla qualità delle finiture. Per questo motivo non è facile trovare una Giulietta TI con l'interno in perfetto stato.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1290
Potenza (CV)	65-74
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	150-155
Accelerazione 0-100 km/h (s)	14,8

PRO...

- Meccanica di pregio
- Guida divertente
- Tenuta del valore nel tempo

...E CONTRO

- Restauro carrozzeria costoso
- Pochi esemplari veramente in ordine
- Prezzi cresciuti oltre i livelli di guardia

LA PAGELLA

Fascino ****

Senza altro la berlina di riferimento degli anni Cinquanta.

Costo di gestione *****

Si accontenta di poco: una registrazione a carburatore e freni una volta all'anno.

Uso quotidiano ****

Non scalda e non lascia mai a piedi. Ma attenzione agli urti in parcheggio.

Affidabilità *****

Verificate l'impianto elettrico: meglio un ripristino totale per evitare problemi.

Ricambi *****

Le fonti di approvvigionamento sono molte, con prezzi variabili in base alla qualità dei componenti.

Club *****

La Giulietta è ben accolta in qualsiasi club dedicato alla marca del Biscione.

FIAT 1100/103 TV

€ 10.000

Emanazione sportiva

Derivata dalla popolare berlina da famiglia, era una versione nettamente più pepata, al punto da essere sovente utilizzata nelle competizioni, Mille Miglia compresa. Oggi non è facile da trovare

Con 14 CV in più rispetto ai 36 della 1100/103 di serie, la Turismo Veloce era tutta un'altra macchina. Tant'è che il suo prezzo era nettamente più elevato (1.225.000 lire contro le 975.000 lire della normale). Con un listino maggiorato del 25%, la TV, però, offriva molto: verniciatura bicolore, finiture nettamente migliori (veniva assemblata al re-

parto Carrozzerie Speciali), sedili anteriori separati, cruscotto a doppia strumentazione circolare, calandra con faro fendinebbia centrale, un accenno di codine sui parafranghi posteriori e tanto altro ancora. E poi le prestazioni: 135 km/h di velocità (contro 116) e un'accelerazione da auto di categoria superiore. In mano ai preparatori, la Millecento sportiva diventava quasi un'auto da corsa. Infatti prese parte a numerose competizioni, Mille Miglia compresa, in cui letteralmente

dominava la categoria Turismo nel limite di cilindrata. La 103 TV è un'auto da collezionisti veri, non tanto per il prezzo (10.000 euro, che possono arrivare fino a 15.000 per un esemplare restaurato professionalmente, un valore superiore di almeno il 30% rispetto alla quotazione della 1100/103 normale), quanto per la rarità e la difficoltà di reperimento. Ne sono sopravvissute poche, e quelle poche sono in mano a estimatori che non se ne separano facilmente. Perché sicuramente han-





no speso una mezza fortuna per il restauro, e poi perché la Turismo Veloce regala soddisfazioni di guida a iosa. In un prossimo futuro le sue quotazioni sono destinate a crescere a dismisura, anche perché sulla TV si sono accesi i riflettori dei collezionisti stranieri.

VELOCE, MA ATTENTI AI FRENI

Mettersi al volante della TV è una gioia per almeno quattro dei cinque sensi: vista, perché l'abitacolo ben rifinito e i pomelli in bachelite sono un piacere per gli occhi; udito, perché il sound del 4 cilindri, specie se "truccato" a dovere, è di quelli che non si possono scordare; olfatto, perché il profumo emanato dai rivestimenti è particolare e inconfondibile; tatto, perché accarezzare il cruscotto verniciato, liscio e levigato è libidine pura. Il motore romba in maniera secca, quasi sguaiata se si ha l'accortezza di modificare lo scarico, magari con una marmitta originale delle Elaborazioni Abarth. E poi? E poi corre. Ma occhio ai freni: la TV non inchioda. Al massimo rallenta...

R



Lusso da corsa

A prima vista sembra una normale 1100/103, ma in realtà è tutta diversa. Concepita come base per le corse nella categoria Turismo, in realtà la TV attirava anche chi desiderava una "media" brillante e ben rifinita. Peccato che una concorrente assai vicina per il prezzo si chiamasse Alfa Romeo Giulietta...

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1089
Potenza (CV)	50
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	135
Accelerazione 0-100 km/h (s)	15,2

PRO...

- È molto rara
- Brillanti trascorsi sportivi
- Prezzo d'acquisto limitato

...E CONTRO

- Reperimento difficoltoso
- Costi di restauro più alti del valore
- Alcuni ricambi introvabili

LA PAGELLA

Fascino ****

Non c'è una berlina Fiat altrettanto pregiata negli anni Cinquanta.

Costo di gestione ****

Se è perfettamente a punto e restaurata, non fa spendere molto.

Uso quotidiano ***

Il limite all'utilizzo è costituito dai freni, non all'altezza ieri come oggi.

Affidabilità ****

Il motore 1100 è ben riuscito, nato nel 1937 e rimasto in listino fino al 1970.

Ricambi ***

Meccanica ok, mentre per i lamierati della carrozzeria e i particolari di finitura e allestimento ci sono difficoltà.

Club ****

Il Registro Fiat e il club dedicato a tutte le Fiat 1100.

LANCIA APPIA CONVERTIBILE VIGNALE

€ 18.000

Una rarità per distinguersi

Una vera fuoriserie, tant'è che il prezzo era un po' elevato. Troppo alto per competere con la spider Alfa Romeo. Oggi è rarissima, perché dei meno di 2000 esemplari costruiti, ne restano pochi

Coi "se" e coi "ma", la storia non si fa. Eppure, se non ci fosse stata di mezzo la Giulietta Spider, il destino dell'Appia Convertibile Vignale avrebbe assunto contorni ben diversi. Nella seconda metà degli anni Cinquanta, con la nascita della rinnovata serie dell'Appia, la Lancia diede spazio ai carrozzieri per la realizzazione di alcune "fuoriserie di serie", creando un apposito autotelaio. Ne approfittarono alcuni dei nomi migliori dello stile italiano: Pinin Farina, Zagato, Vioti e, naturalmente, Vignale. Quest'ultimo realizzò (su disegno di Michelotti), presentandola al Salone di Torino del 1957, un'elegantissima convertibile (in realtà una vera e propria spider): due posti, linea tradizionale ma al contempo moderna. Finiture di gran lusso (rivestimenti in pelle), confort eccellente. La vettura incontrò un certo successo, ma fu frenata

dal prezzo di vendita: 1.775.000 lire, appena 125.000 lire in meno della ben più prestante spider del Biscione. I suoi 53 CV non potevano competere con i 65 delle prime Giuliette. E ancora meno con gli 80 della seconda serie (nel 1959 l'Appia Convertibile Vignale, divenuta con poche modifiche estetiche III serie, ne erogava 60). Però, a partire dall'estate del 1958, questa Appia fuoriserie ebbe un vantaggio su tutte le concorrenti: disponeva di due posti supplementari. Ma il prezzo inalterato non poteva nulla contro quello proposto dall'Alfa sulla Giulietta, che nel frattempo era sceso a 1.710.000 lire.

RIPRISTINO IMPEGNATIVO

Come tutte le Lancia, adotta una meccanica sofisticata (e dunque costosa da revisionare) e finiture di gran lusso (quindi costose in un eventuale restauro). Questo è il vero limite alla rivalutazione economica della Convertibile. Che infatti vale molto meno

della metà di una contemporanea Giulietta Spider. Eppure l'esclusività di questo modello può attirare parecchi cultori delle auto di lusso degli anni Cinquanta-Sessanta, specie quelli che non cercano motorizzazioni esagerate e prestazioni da primato.

L'Appia Vignale è una delizia da guidare: è silenziosa, offre un abitacolo che è un vero salotto: la pelle è di serie, i sedili comodi e ampiamente regolabili, l'assetto di guida non stanca nemmeno nei lunghi viaggi. E le prestazioni consentono di marciare sui 100 all'ora per ore e ore. Dunque un'auto che si presta anche a un utilizzo frequente, nella stagione dei raduni. E magari anche d'inverno, se si ha la fortuna di acquistare un esemplare dotato di hardtop. I freni sono migliori rispetto a quasi tutte le concorrenti (tranne la solita rivale Giulietta), specie se l'esemplare acquistato appartiene alla terza serie e dopo l'inizio del 1960, quando le Appia fuoriserie adottarono il doppio circuito frenante. **R**





CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri a V di 10°, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1090
Potenza (CV)	53-60
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	143
Accelerazione 0-100 km/h (s)	17,1

PRO...

- Finiture eleganti e lussuose
- Rarità
- Prezzo abbastanza contenuto

...E CONTRO

- Rivalutazione inferiore alle concorrenti
- Meccanica e interno costosi da ripristinare
- Difficile da trovare in vendita

Tra le prime

L'Appia Convertibile Vignale raffigurata in questo servizio è una delle prime prodotte: è una due posti, quindi ha ancora la linea di cintura che si rialza leggermente dove inizia il cofano dei bagagli. Da notare le finiture molto lussuose per una vettura dalla cilindrata modesta. Una ricchezza d'allestimento che ne giustificava il prezzo elevato.

LA PAGELLA

Fascino ***

D'accordo che il marchio Lancia è in declino, ma quest'Appia è comunque un piccolo gioiello.

Costo di gestione ***

Non tutte le officine ci sanno mettere le mani con competenza.

Uso quotidiano ***

Meglio evitare un utilizzo frequente per non mettere a rischio la preziosa carrozzeria.

Affidabilità ***

Le Appia non sono vetture a rischio, a patto che siano state ben mantenute.

Ricambi **

Alcuni sono introvabili. Chi compra un'Appia da restaurare è meglio che opti per un esemplare completo.

Club *****

Il Lancia Club è il punto di riferimento per questa vettura.

ANNI 60

LA DOLCE VITA

L'ETÀ SPENSIERATA

È il periodo d'oro dell'automobile italiana e, di conseguenza, per i collezionisti di vetture storiche, anche se non quello che attira il maggior numero di appassionati. Nella nostra selezione puntiamo soprattutto sui modelli di carattere sportivo

Il boom degli anni Sessanta vede come protagonista l'automobile: sono gli anni in cui la produzione italiana raggiunge e supera il milione di esemplari (nel 1966) e nascono dei modelli meravigliosi, non necessariamente riservati a utenti facoltosi. La produzione nazionale è caratterizzata da una corsa alle prestazioni. Per questo motivo, le auto più significative del periodo hanno caratteristiche brillanti: dalle piccole Abarth derivate dalla Fiat 500, all'Alfa Romeo Giulia (scelta nella rarissima versione TI Super), alla 2600 Sprint (un esempio di granturismo all'italiana), due Fiat (una coupé e una spider), la Lancia Flaminia Coupé Pininfarina e la Maserati Mexico. Le nostre proposte sono ovviamente soltanto un esempio, necessariamente limitate per questioni di spazio.

Anche questo periodo offre possibilità di accesso alle tasche più diversificate. Ma, rispetto al decennio precedente, la produzione di massa consente una scelta maggiore: sono migliaia le auto degli anni Sessanta sopravvissute. Si possono trovare esemplari da restaurare, conservati o restaurati in maniera più o meno corretta. Attenzione, però: i valori economici di un esemplare perfetto quasi

mai consentono di effettuare ripristini totali rimanendo nei limiti della quotazione: occorre tenerne conto. In ogni caso, la sicura rivalutazione permetterà di rientrare delle spese nel lungo periodo.

Gli anni Sessanta sono uno "zoccolo duro" del collezionismo motoristico nostrano, perché offrono modelli con caratteristiche di guida moderne che si possono restaurare abbastanza facilmente e le quotazioni sono per quasi tutti i modelli in ascesa. C'è una nicchia di mercato, però, che fa storia a sé: quella delle sportive di alto lignaggio. Gli anni Sessanta sono l'epoca simbolo delle granturismo all'italiana e delle prime supercar: Ferrari, Iso Rivolta, Lamborghini e Maserati costruiscono in questo periodo una parte importante della loro leggenda. Per queste, tranne pochissime eccezioni su cui puntare senza perdere altro tempo, il treno è già passato: i valori economici sono ormai consolidati su livelli molto alti.

Non resta quindi che puntare sui modelli prodotti in scala più ampia: anch'essi possono riservare soddisfazioni, magari non solo economiche, ma di gioia di guida certamente sì.

Gli anni Sessanta sono anche il periodo delle fuoriserie: erano decine i carrozzieri che proponevano la loro interpretazione stilistica sulle meccaniche di maggior diffusione. Per queste auto l'interesse dei collezionisti è sem-

pre elevato, ma attenzione alle difficoltà di restauro. Quasi tutti i nomi della carrozzeria italiana sono scomparsi da tempo: riuscire a reperire dettagli da sostituire perché rovinati dal tempo o mancanti, non è facile, il che fa salire i costi di ripristino. Senza dimenticare il fenomeno della corrosione passante: la produzione di grande serie di questo periodo soffriva particolarmente l'aggressione della ruggine. Attenzione anche all'originalità: le auto degli anni Sessanta hanno vissuto a lungo, e spesso in maniera smodata, come si era soliti fare in quegli anni. La perfetta intercambiabilità di alcune parti (anche i motori), richiede uno studio approfondito prima di procedere all'acquisto, oltre all'ausilio di esperti.

LA PAGELLA DEGLI ANNI 60

SODDISFAZIONE COLLEZIONISTICA	★★★★
RITORNO D'IMMAGINE	★★★★
QUOTAZIONI	★★★★
RIVENDIBILITÀ	★★★★
REPERIBILITÀ	★★★★
VALORE DELL'INVESTIMENTO	★★★★
COSTI DI RESTAURO	★★★
REPERIBILITÀ RICAMBI	★★★★
PRESTAZIONI	★★★★
FACILITÀ DI GUIDA	★★★★

ABARTH 595 SS € 30.000

Più domanda che offerta

Abarth
595 SS **18**

ALFA ROMEO 2600 SPRINT € 30.000

Lora della riscossa

Alfa Romeo
2600 Sprint **20**

ALFA ROMEO GIULIA TOURER € 50.000

Prezioso quadrifoglio

Alfa Romeo
Giulia TI Super **22**

FIAT 2300 COUPÉ S € 17.000

Prestazioni da granturismo

Fiat
2300 Coupé S **24**

FIAT 1600 S CABRIOLET € 18.000

Stirpe nobile

Fiat
1600 S Cabriolet **28**

LANCIA FLAMINIA COUPÉ € 18.000-20.000

Bella addormentata

Lancia
Flaminia Coupé **30**

LANCIA 2000 COUPÉ HF € 12.000

Raffinata, ma incompresa

Lancia
2000 Coupé HF **34**

MASERATI MEXICO € 70.000-80.000

Una coupé da comprare al volo

Maserati
Mexico **36**



ABARTH 595 SS

€ 30.000

Più domanda che offerta

Non passava weekend senza che una miriade di piccole Abarth si sfidasse in pista o nelle gare su strada. Oggi le 500 "punte" dallo Scorpione sono oggetti d'alta collezione

In fin dei conti le "abarthine" erano l'uovo di Colombo: consentivano a una folta schiera di "smanettoni" di partecipare alle gare automobilistiche senza spendere una fortuna. Per il "mago" austriaco Carlo Abarth, che aveva collaborato con Ferdinand Porsche ed era sceso in Italia per il progetto Cisitalia, mettersi in proprio, produrre impianti di scarico speciali, kit di elaborazione e poi assemblare auto da competizione vere e proprie, fu un passo breve e una cavalcata che lo portò ad attraversare gli anni Cinquanta e Sessanta veramente di corsa.

Con gli occhi di oggi, le Fiat Abarth derivate dalla 500, così come le sorelle maggiori 600 e 850, sono auto molto particolari, difficili da reperire e da acquistare adottando mille precauzioni. Perché le "vere" Abarth sono riconoscibili solamente da occhi espertissimi.

ANCHE IN CASSETTA

Prendiamo per esempio la 595 SS. Negli anni Sessanta si poteva acquistarla bella e pronta in una Commissionaria Abarth, oppure comprare una 595 ed elaborarla con pezzi originali come SS o infine "accontentarsi" del kit di trasformazione (completo o parziale) in cassetta per aggiornare più o meno pesantemente la propria Fiat 500 di serie. L'aggiornamento della carta di circolazione era un obbligo di leg-

ge, ma non tutti lo effettuavano. A complicare il riconoscimento dell'originalità, si aggiunge il fatto che anche gli esemplari usciti già trasformati dallo stabilimento di Corso Marche a Torino avevano la numerazione del telaio Fiat di serie, cui si aggiungeva una stampigliatura sul parafiamma Abarth 105. Ma per le trasformazioni in cassetta no. Anche il motore, pur derivato dal bicilindrico Fiat, ha un prefisso di numero seriale Abarth: ABA 205. A patto che il motore sia uscito dall'atelier Abarth e non assemblato con pezzi, pur originali, da uno dei

tanti preparatori dell'epoca.

Quanto vale una 595 SS? Difficile essere precisi: dipende dal grado di originalità, di elaborazione e dal passato sportivo più o meno importante. La base di partenza è una quotazione di 30.000 euro, che può crescere a dismisura fino anche a 50.000 euro e forse oltre. Per queste "derivate" il potenziale di mercato è enorme, perché la domanda è superiore all'offerta. E in termini di prestazioni? Le "abarthine" assicurano un divertimento senza eguali: provare per credere! **R**





Sempre di corsa

La 595 SS è rimasta in listino dal 1964 al 1971, anno in cui l'Abarth entrò definitivamente nell'orbita Fiat. È difficile trovare un esemplare completamente stradale: più facile reperirne uno elaborato per partecipare alle corse, con aggiornamenti che in molti casi risalgono all'ultimo anno di discesa in gara.

CARATTERISTICHE

Motore	2 cilindri in linea, posteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	595
Potenza (CV)	32
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	130
Accelerazione 0-100 km/h (s)	18,7

PRO...

- Auto da collezionisti veri
- Importanza storica eccezionale
- Sicura rivalutazione nel tempo

...E CONTRO

- Difficoltà di reperimento
- Attenzione ai falsi
- Ricambi originali costosissimi

LA PAGELLA

Fascino *****

Vero e proprio simbolo di un'epoca in cui si scendeva in pista in modo amatoriale.

Costo di gestione ***

Mantenere un'Abarth, pur derivata dalla Fiat 500, è molto costoso.

Uso quotidiano **

Se il grado di preparazione è elevato, è quasi impossibile usarla su strada.

Affidabilità ***

Un'auto da corsa ha altri obiettivi rispetto a quelli prefissati per una vettura normale.

Ricambi ***

Si trova quasi tutto, ma occorre svenarsi.

Club *****

Il registro Abarth è il punto di riferimento internazionale.



ALFA ROMEO 2600 SPRINT

€ 30.000

L'ora della riscossa

Dopo decenni di oblio, la coupé a 4 posti di punta del Portello ha iniziato a destare l'interesse dei collezionisti, ponendosi come una rara sportiva Doc, acquistabile al giusto prezzo. Ma ancora per poco



Uno strano destino, quello della 2600 Sprint. Negli anni Sessanta era una delle sportive a quattro posti più desiderate e ambite. La produzione limitata a soli 6999 esemplari tra il 1962 e il 1966 avrebbe dovuto elevarla allo status di oggetto da collezione importante. Invece la Sprint è rimasta relegata nell'anonimato per decenni. Oggi è tornata al centro dell'attenzione degli estimatori della Casa del Biscione. L'"Alfona", questo il suo soprannome, è una sportiva notevole, che rappresenta un'interpretazione magistra-

le del concetto di granturismo degli anni Sessanta: una linea sinuosa, realizzata da Bertone con grande maestria, un motore a sei cilindri in linea bialbero, tipicamente di scuola Alfa Romeo, alimentato da tre generosi carburatori Solex a doppio corpo, potente (145 CV "veri"), un'abitabilità accettabile per quattro adulti. La 2600 Sprint nel decennio della Dolce Vita si "beveva" centinaia di chilometri a medie fantastiche, grazie alla sua velocità di punta di circa 200 orari, con il suo bialbero infaticabile. Ancora oggi le sue prestazioni sono degne di nota, con il solo difetto di una sete smodata (difficile percorrere più di 6 km/litro, se si preme sull'acceleratore).

MEGLIO FARE IN FRETTA

Oggi una 2600 Sprint vale 30.000 se in buono stato, 45.000 se restaurata professionalmente. Somme che, ormai, per un'Alfa Romeo anche di grande serie non rappresentano un limite straordinario. Se infatti una ben più comune 2000 GTV si scambia attorno ai 25-30.000 euro, è difficile comprendere perché una ben più storica (e rara) 2600 Sprint non debba valere almeno il doppio. È però facile prevedere che questa anomalia di mercato debba essere sanata prima o poi... Per questo motivo, chi riuscisse a imbattersi in un'"Alfona" con tutte le carte in regola non se la faccia sfuggire per nessun motivo. **R**



Inconfondibilmente Bertone
 Derivata dalla poco performante 2000 Sprint, la 2600 è riconoscibile per la finta presa d'aria sul cofano motore. Ma il vero gioiello sta dietro lo scudetto Alfa: un fantastico sei cilindri in linea da quasi 150 CV. Attenzione ai costi di restauro: non tutti i ricambi si trovano a prezzi di saldo.

CARATTERISTICHE

Motore	6 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	2584
Potenza (CV)	145
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	200
Accelerazione 0-100 km/h (s)	10,3



PRO...

- È un'Alfa a tiratura limitata
- Una delle migliori GT degli anni 60
- Prezzo d'acquisto (per ora) limitato

...E CONTRO

- Non è facile da trovare in vendita
- Costi di restauro impegnativi
- Alcuni ricambi molto costosi

LA PAGELLA

Fascino ****

Forse non è l'Alfa più bella, ma Bertone rimane sempre Bertone.

Costo di gestione ***

Vorace di carburante, un po' dispendiosa nella messa a punto.

Uso quotidiano ***

Impegnativa; meglio riservarle un impiego più saltuario.

Affidabilità ****

Se mantenuta in costante esercizio, non dà problemi.

Ricambi ***

Qualche difficoltà c'è: non è certo una Giulia o una Giulietta...

Club ****

Il club dedicato è tedesco (alfa-romeo-club-2000-2600.de).



ALFA ROMEO GIULIA TI SUPER

€ 50.000

Prezioso Quadrifoglio

Cinquecentouno esemplari per quella che sembra la berlina di serie, ma che invece è una belva da corsa. Pare ne siano sopravvissute una cinquantina, contese dai collezionisti di mezzo mondo

La denominazione TI Super l'Alfa Romeo l'aveva già utilizzata in passato per la 1900 berlina in versione elaborata. Venne rispolverata nel 1963 per una piccola serie di Giulia da omologare sia per la normale circolazione sia per le competizioni nella categoria "Turismo Internazionale". In apparenza sembrava una normale Giulia TI, ma in realtà era un vero "mostro": alleggerita (con la complicità della Carrozzeria Touring) mediante la sostituzione di cofani e portiere in alluminio, il cruscotto più leggero della Giulia SS, vetrate laterali posteriori e lunotto in plexiglass, cerchi Campagnolo in Elektron, sedili avvolgenti separati al posto della panchetta anteriore, l'eliminazione dell'impianto di riscaldamento, dei braccioli e del cassetto portaguanti e altro ancora. Il risultato della cura? Oltre 100 kg in meno. L'intervento sulla meccanica prevedeva il motore della serie AR 00516 (quello della Giulia SS, da 129 CV SAE anziché 106), due carburatori doppio corpo Weber da 45, anziché l'unico doppio corpo Solex da 32, freni a disco Dunlop senza servofreno. E, sulla fiancata, il simbolo del quadrifoglio verde, icona delle Alfa da corsa.

IMBATTIBILE PER DUE ANNI

La produzione fu limitata ai 500 esemplari necessari all'omologazione (più esattamente 501): tutti bianchi tranne un primo esemplare rosso e un altro grigio prodotto su richiesta di un cliente. La TI Super, portata in gara da scuderie private quali la Sant'Ambroseus o il Jolly Club, era preparata dai migliori maghi dell'epoca: Conrero, Facetti, Baggioni e Bosato, raggiungendo potenze prossime ai 170 CV. Dominò la sua categoria, sfiorando talvolta l'assoluto (come al Tour de France del 1963), combattendo ad armi quasi pari con le Ferrari 250 GTO! Nel 1965 fu sostituita dalla coupé GTA. Un esemplare originale (attenti alle repliche) è quotato non meno di 50-75.000 euro, ma si dice che alcune recenti trattative private si siano concluse a cifre non lontane dai 100.000 euro. **R**





Dietro la griglia, niente fari
 Come sulle Giulia delle forze dell'ordine, la TI Super sostituisce i fari di profondità con griglie a rete, per risparmiare peso. I paraurti, invece, rimangono al loro posto, per questioni di omologazione.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1570
Potenza (CV)	129
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	oltre 190
Accelerazione 0-100 km/h (s)	10,7

PRO...

- È una serie rarissima
- Importante passato sportivo
- È l'antesignana della GTA

...E CONTRO

- Attenzione ai falsi
- Quasi impossibile da trovare in vendita
- Prezzo proibitivo

LA PAGELLA

Fascino *****

La più importante delle Giulia berlina, ispiratrice della odierna Quadrifoglio.

Costo di gestione ***

Un'auto da corsa: valutate le conseguenze.

Uso quotidiano ***

Pur omologata per la strada, la sua vera natura è mordere l'asfalto dei circuiti.

Affidabilità *****

Un'Alfa da competizione, se ben messa a punto, non tradisce mai.

Ricambi **

Quelli specifici della TI Super hanno raggiunto livelli assurdi.

Club *****

È il sogno di ogni sodalizio dedicato alla marca del Biscione.

FIAT 2300 COUPÉ S

€ 17.000

Carattere da granturismo

Contro la Flaminia Coupé e la 2600 Sprint sembrava non avere chance. Ma quanto a prestazioni, non temeva rivali. Merito del 6 cilindri in linea progettato da Aurelio Lampredi, che erogava 150 CV

Formidabili quegli anni Sessanta, quando la Fiat, con una quota di mercato in Italia dell'80 e più per cento, era percorsa da un fervore progettuale che non avrebbe più avuto

eguali. La Casa torinese infatti proponeva una gamma di vetture in grado di soddisfare ogni esigenza: dalle superutilitarie alle ammiraglie. E tante, tantissime sportive. Una di queste, la 2300 S, si permise persino il lusso di correre, tra le mani di piloti privati, e di dare talvolta delle sonore lezioni alle Alfa Romeo e alla Lancia.

La 2300 S è una coupé di gran classe, con un motore a sei cilindri in linea, disponibile in due versioni: la meno diffusa 2300 Coupé (117 CV SAE, ovvero la stessa meccanica, a carburatore singolo, della 2300 berlina) e la ben più diffusa Coupé S (due carburatori doppio corpo Weber, da 150 CV SAE). Vestiva una carrozzeria elegante, non priva di una certa originalità. Disegnata (e assemblata) da Ghia, era caratterizzata dall'influenza americana del lunotto avvolgente e panoramico, da linee tese e grintose, e da un'ottima abitabilità. Insomma, una granturismo vera e propria, con un prezzo di listino accessibile per il segmento (2,6 milioni di lire, il 20% meno di un'Alfa Romeo 2600 Sprint), con in più l'economia d'esercizio garantita da una rete assistenziale diffusa e dai prezzi dei ricambi Fiat. I "cumenda" dell'epoca, che non si volevano "impegnare" troppo, la adottarono molto volentieri.

MODERNA ANCORA OGGI

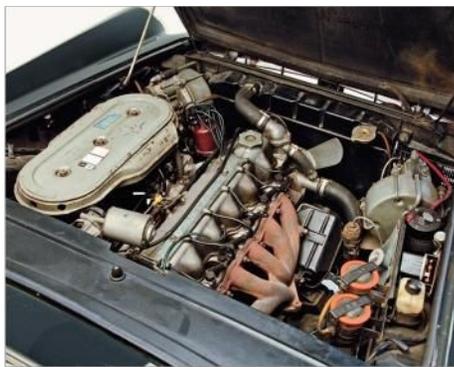
Una "macchinona" da 4,62 metri (tanti per l'epoca, ma oggi è una lunghezza da Fiat Tipo SW), imponente ma poco barocca. Però agile quanto basta da permettere qualche record personale "da casello a casello" sulla neonata Autostrada del Sole. Guidata con i criteri di oggi, abituati come siamo al confort assoluto e ai gadget moderni, la 2300 S sorprende: alcuni esemplari sono persino dotati di impianto d'aria condizionata (non però di servosterzo, che Fiat riservava, a richiesta, solamente alla berlina 2300 Lusso). Fiat prudenzialmente, forse per non ➔





Grinta da vendere

La 2300 S è una granturismo brillante, nonostante un peso a vuoto di oltre 1300 kg (parecchi per l'epoca). I suoi 150 CV si fanno sentire, anche attraverso un sound più che apprezzabile. Lo stile è un ulteriore elemento gradevole, perché presenta linee originali.



➔ impressionare la sua clientela, dichiarava una punta massima di "oltre 190 km/h". Come invece dimostrò Quattroruote durante la prova su strada dell'ottobre 1962, la 2300 S andava ben oltre: 205,339 km/h.

Un'auto, dunque, che l'appassionato di vetture storiche dovrebbe prendere in considerazione molto di più di quanto finora avvenuto. La 2300 S è caratterizzata da una stasi quasi assoluta nelle transazioni. A nostro avviso senza motivo giustificabile. È divertente da guidare (considerando la sua mole), comoda e affidabile. Forse ha soltanto un inconveniente di immagine: è una Fiat. Ma fuoriserie, aggiungiamo noi!

RICAMBI RARI

Attenzione, però. Chi volesse acquistarne una, si sinceri innanzitutto delle condizioni della scocca, che soffre la ruggine come il diavolo l'acqua santa. Comprare un esemplare da risanare e poi accorgersi che ci sono dei lamierati da sostituire non è un bell'affare, perché trovare i ricambi di carrozzeria non è affatto semplice. Lo stesso discorso vale per la completezza delle finiture: dettagli, maniglie, pomelli e fanalerie non sono di facile reperimento. Il motore, invece, è di un'affidabilità quasi proverbiale. Il suo valore ben difficilmente supera i 20.000 euro, a meno che non si tratti di un esemplare restaurato in maniera maniacale. Cosa accadrà in futuro? Difficile che la 2300 S diventi una protagonista di assoluto rilievo nel mercato, ma un puntuale e costante apprezzamento non dovrebbe mancarle nei prossimi anni. **R**





All'interno un salotto

Nonostante il marchio popolare, la 2300 S era caratterizzata da finiture di grande qualità: la pelle degli interni (a richiesta, ma con supplemento modesto), la ricca strumentazione e il volante in legno. Nel vano motore, i sei cilindri progettato da Aurelio Lampredi.

CARATTERISTICHE

Motore	6 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	2279
Potenza (CV)	150
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	oltre 190
Accelerazione 0-100 km/h (s)	12,5

PRO...

- Stile gradevole
- Oggetto ormai raro
- Prezzo interessante

...E CONTRO

- Ricambi problematici
- Immagine di marca inferiore alle concorrenti
- Molti esemplari in condizioni non ottimali

LA PAGELLA

Fascino *******

Non ha la purezza di una 130 Coupé, ma è un'ottima granturismo.

Costo di gestione *******

Consumi a parte, si dimostra poco costosa da mantenere.

Uso quotidiano *******

Non crea problemi, a parte il patema di eventuali danni da traffico alla carrozzeria.

Affidabilità ********

All'epoca era considerata una granturismo tra le meno problematiche.

Ricambi ******

Non è semplice trovare tutto, specie per i lamierati e i dettagli di finitura.

Club *******

Il registro internazionale ha sede in Germania (fiat2300.de).



FIAT 1600 S CABRIOLET

€ 18.000

Stirpe nobile

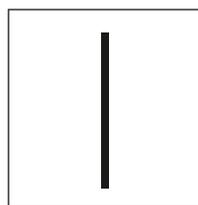
Era la concorrente della Giulia Spider e rispetto a questa aveva una meccanica ancor più raffinata: il bialbero Osca, dei fratelli Maserati. Oggi è in procinto di decollare verso quotazioni strabilianti





Stile Pininfarina

Pur non raggiungendo la perfezione delle Giulietta-Giulia, la 1600 S è un'auto gradevole in fatto di linea. Per alcuni aspetti ricorda, in proporzioni ridotte, alcune Ferrari frutto della stessa matita. La componentistica è di qualità. Purtroppo non è facile reperire ricambi sul mercato. Nella foto, la seconda serie, presentata a Ginevra nel 1963, è subito distinguibile per i doppi fari.



Il pedigree ce l'ha, eccome. Linea: Pininfarina; motore: Osca (cioè l'ultima impresa della famiglia Maserati); produzione limitata a pochi esemplari (il numero esatto non è noto). Eppure, la Fiat 1600 S, ultima e più prestigiosa versione della stirpe iniziata a fine degli anni Cinquanta con la 1200 Cabriolet (e proseguita con la 1500 e 1500 S), non ha mai fatto breccia nel cuore degli appassionati di vetture scoperte degli anni Sessanta. Almeno fino adesso.

Già, perché, con tutta probabilità, siamo alla vigilia della definitiva consacrazione. I primi segnali di una ripresa di quota vigorosa si sono visti nelle aste internazionali, dove questa spider viene considerata più una Osca (quindi una sportiva del firmamento motoristico italiano) che una Fiat. Con prezzi che in alcuni casi hanno sfiorato valori più che doppi rispetto a quelli riportati dalle quotazioni nostrane. Che parlano di 18.000 euro per un esemplare in buono stato, con una maggiorazione del 50% di fronte a uno da concorso.

COME UNA GIULIETTA, MA...

Il motore Osca è molto sportivo: la potenza di questo bialbero (100 CV SAE, 90 DIN) è allineata a quella delle Alfa Romeo Giulia 1600, però a differenza di queste si nota subito che è un purosangue da corsa, addomesticato nella potenza, ma non nell'erogazione. Predilige infatti i regimi alti per sprigionare maggiore ripresa. Il cambio è un 4 marce privo di sincronizzazione sulla prima, ma nel 1965 venne adottato un 5 rapporti completamente sincronizzato (e comparve lo stemma frontale tondo contornato d'alloro). La tenuta di strada è buona, ma più impegnativa rispetto a quella della concorrente Giulia, nonostante adotti ammortizzatori oleopneumatici abbastanza reattivi.

Non è facile trovare una 1600 S; occorre comunque prestare molta attenzione al motore: rifare uno di questi sofisticati bialbero potrebbe richiedere un esborso molto superiore a quello di un analogo Alfa Romeo. **R**

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1568
Potenza (CV)	100
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	175
Accelerazione 0-100 km/h (s)	12,9

PRO...

- Meccanica molto pregiata
- Pochi esemplari costruiti
- Prezzo (per ora) contenuto

...E CONTRO

- Restauro difficile e costoso
- Non ha lo stesso appeal delle contemporanee Alfa Romeo
- Difficile da trovare in vendita

LA PAGELLA

Fascino ****

È più Osca che Fiat: all'estero se ne sono già accorti.

Costo di gestione ***

È un'auto che necessita messe a punto frequenti.

Uso quotidiano ***

Un oggetto così raro andrebbe preservato con un utilizzo costante, ma non intenso.

Affidabilità ***

Le componenti Fiat sono abbastanza longeve, i particolari meccanici Osca, meno.

Ricambi **

Benino per la carrozzeria e l'interno, per la meccanica spesso si deve rifare a campione.

Club ****

C'è un sodalizio apposito: il Club delle Fiat 1500 da Osca (r) (bellediverse.it).

LANCIA FLAMINIA COUPÉ

€ 18.000-20.000

Bella addormentata

La domanda sorge spontanea: come può questa splendida vettura valere solamente un quinto rispetto a un'Aurelia B20? Ma fino a quando durerà il "sonno"?

Derivata da uno dei prototipi della Florida su meccanica Aurelia, che Battista "Pinin" Farina utilizzò a lungo come vettura personale, la Flaminia Coupé è stata, assieme alla berlina, la prima Lancia del nuovo corso stilistico. Fu il nuovo patron, il cementiere Pesenti, a voler imprimere una

nuova direzione alla gloriosa marca torinese. Prodotta in serie dal 1959 al 1967, è stata realizzata in 5284 esemplari con motore V6 2.5, 2.5 3B e 2.8 3B. Possono sembrare piccoli numeri, ma in realtà è il modello di maggiore successo della famiglia delle Flaminia.

Era un'auto di grande lusso, una coupé a 4 posti veri (ma in realtà spesso ospitava fino a sei persone: tre davanti e tre die-

tro), con prestazioni di ottimo livello. I suoi clienti erano una schiera all'epoca numerosa: i lancisti. Gente raffinata, amante delle auto di grande classe tanto quanto della discrezione. La Flaminia Coupé oggi sopravvive in pochi esemplari: la sua pregiatissima meccanica è stata molte volte saccheggiata per donare nuova vita alle più quotate Flaminia GT e Convertibile. Per questo non è facile trovarne una. Ma c'è un al- ➔





Pelle o panno?

Molte Flaminia Coupé, a differenza delle berline, avevano l'interno in pelle, un optional a richiesta che prendeva il posto del tradizionale panno Lancia. Oggi il costo del restauro di un materiale o dell'altro è pressoché identico.

CARATTERISTICHE

Motore	V6 (60°), anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	2458-2778
Potenza (CV)	119-140
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	170-181
Accelerazione 0-100 km/h (s)	13,9-14,2

PRO...

- Modello innovatore dello stile
- Prezzo molto basso (ammesso di trovarla)
- Qualità elevata

...E CONTRO

- Restauro molto costoso
- Meccanica delicata
- Ricambi dal prezzo elevato

LA PAGELLA

Fascino ****

Non è la Lancia più bella, ma è una tappa fondamentale nell'evoluzione dello stile.

Costo di gestione ***

Richiede cure senza lesinare risorse.

Uso quotidiano ***

Necessita di rimanere in vita per non soffrire di vari "acciacchi".

Affidabilità ****

Se ben restaurata e puntualmente mantenuta, non dà problemi.

Ricambi ***

Si può trovare quasi tutto, ma a prezzi notevolmente alti.

Club *****

Il Registro Flaminia ha ripreso le attività proprio nel 2016.



→ tro motivo che ne ostacola la risalita di valore. Ed è il classico “cane che si morde la coda”: il suo restauro costa molto di più del suo valore commerciale, e quindi sono pochi i collezionisti disposti a investire in un’impresa senza ritorno economico. Ma se pochi sono attratti da lei, e di conseguenza pochi la cercano, il suo valore rimarrà stabile su quotazioni ben inferiori al suo valore intrinseco e storico.

CIRCOLO VIZIOSO

È molto difficile che la Flaminia Coupé riesca a uscire dall’impasse. Ed è un vero peccato, perché si tratta di una vettura magnifica che, fatte le proporzioni e un salto nel tempo di almeno un decennio, non è affatto molto distante, in termini di qualità, dalla tanto celebrata e ambita Aurelia B20.

La Flaminia è un capolavoro di meccanica e di qualità costruttiva che, all’epoca,

giustificava assolutamente il prezzo di 3,1 milioni di lire (una Ferrari 250 GT non superava i 5,5 milioni). Prendere posto dietro il suo volante significa riscoprire il significato della classe senza ostentazione. Le prestazioni non sono da primato, tuttavia piuttosto elevate per quegli anni. Qualche gentleman driver la gettò persino nella mischia delle competizioni su strada, ottenendo discreti risultati. **R**



Accessibilità quasi da berlina

L'accesso ai posti dietro, punto "debole" delle coupé, è agevole, grazie allo schienale anteriore che si reclina fin sul volante. Le fiancate lisce sono una delle caratteristiche formali che Pinin Farina adottò per introdurre una nuova era stilistica nel mondo dell'automobile.



LANCIA 2000 COUPÉ HF

€ 12.000

Raffinata, ma incompresa

L'ultima versione della Flavia si chiamò semplicemente 2000. Nella versione a iniezione si fregiò persino del marchio HF, arrivando ad erogare 125 CV. Ma non aveva l'appeal della Fulvia

La Flavia Coupé, nata agli albori degli anni Sessanta, fu rinfrescata nel 1969 quando la sua linea fu modernizzata per dare origine alla Flavia 2000. Due anni dopo, quando la Lancia era ormai entrata stabilmente nell'orbita Fiat, fu deciso di abbandonare il nome Flavia per adottare semplicemente la sigla della cilindrata. Non fu necessario apportare grandi ritocchi a uno stile con soli due anni d'età: una nuova mascherina, un profilo in gomma ai paraurti, l'abolizione della presa d'aria in rilievo dal cofano motore e nuovi stemmi e loghi. Dal punto di vista meccanico, la 2000 Coupé conservava quanto di buono aveva l'ultima generazione delle Flavia: il motore 4 cilindri boxer erogava sempre 115 CV, ma nella versione HF (fu logico per la Lancia sfruttare l'appeal delle corse, che all'epoca vedevano la Fulvia HF tra le protagoniste assolute) arrivava a 125 CV DIN grazie all'iniezione. Così, la como-

da granturismo sfiorava i 200 e stava in strada alla grande, grazie al baricentro abbassato col motore "piatto" e, per giunta, era facile da guidare con la trazione anteriore, che consentiva anche a chi non era un gran "manico", di cavarsela sempre in modo intuitivo, anche dopo aver esagerato.

COMPRARE O BARATTARE?

Di 2000 HF sono stati costruiti solamente 1229 esemplari (1399 le 2000 Coupé a carburatori). Quanto basta per farne un modello raro ma, purtroppo, non apprezzato ancora come meriterebbe (come molte Lancia del passato). Così come all'epoca gli appassionati di GT attorno ai 2 litri di cilindrata le preferivano costantemente la versione coupé dell'Alfa 2000. Eppure l'ultima, più potente, più lussuosa delle Flavia rappresenta una sorta di spartiacque: tra la "Lancia-Lancia" e la "Lancia-Fiat". Dopo di lei, un lento e inesorabile declino (pur con qualche formidabile rialzata di testa, va detto).

Trovarla non è facile, però. Perché è la

classica vettura storica che chi ce l'ha se la tiene ben stretta, perché ne apprezza il valore intrinseco, e non è disposto a cederla per un tozzo di pane (cioè al valore che indicano le quotazioni). Più facile, quindi, sarebbe ottenerla attraverso una forma di baratto: se avete un'auto d'epoca che può interessare a un possessore di 2000 HF, sarà più facile convincerlo a uno scambio... **R**





Pelle e legno vero

È l'ultima delle Lancia con la plastica che compare soltanto dove è strettamente necessaria. Un esempio di qualità elevata che, tra le rivali, non trovava alcun riscontro.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri boxer, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1991
Potenza (CV)	125
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	oltre 195
Accelerazione 0-100 km/h (s)	10,2



PRO...

- Stile Pininfarina
- È l'ultima vera Lancia
- Quotazioni basse

...E CONTRO

- Difficile trovarla in vendita
- Rivalutazione non immediata
- Motore delicato (soprattutto nell'iniezione)

LA PAGELLA

Fascino ****

È una HF, anche se non è una Fulvia...

Costo di gestione ****

Una volta restaurata a dovere, è un "mulo".

Uso quotidiano ****

Si dimostra un'auto moderna, senza alcun problema d'età.

Affidabilità ****

Se trovate un meccanico che ci sappia mettere le mani, non darà problemi.

Ricambi ****

Se si sa dove cercare, non ci sono grandi difficoltà.

Club *****

C'è il Registro Lancia Flavia e derivate e, naturalmente, il Lancia Club.

Una coupé da comprare al volo

Motore V8 di 4,2 o 4,7 litri, confort per quattro persone, disegno di Vignale, marchio tra i più blasonati e solo 482 unità. Eppure le quotazioni sono ancora abbordabili. Peccato non approfittarne

Prodotta tra la fine del 1966 (anche se apparve come prototipo di Vignale su meccanica della 5000 GT l'anno precedente) e il 1973, la Mexico è una delle poche Maserati degli anni Sessanta che ancora non ha visto crescere le sue valutazioni a livello esponenziale. Eppure ha tutte le caratteristiche per raggiungere una consacrazione definitiva.

Innanzitutto ha un motore V8, di derivazione corsaiola: potente, elastico, dal sound inconfondibile; poi ha una linea tipica da GT dell'epoca d'oro: linee tese, superficie vetrata estesa, frontale aggressivo. Non contiene però gli estremismi delle berlinette del Tridente e delle contemporanee supersportive modenesi. Ma soprattutto è stata prodotta in un numero veramente esiguo di esemplari: solamente 482 unità.

La Mexico (prima delle Maserati moderne a non adottare il nome di un vento, bensì quello del circuito dove nel 1966 si impose al Gran Premio del Messico la Cooper-Maserati T81 di John Surtees) ha "vivacchiato" fino a un decennio fa, con quotazioni altalenanti, a seconda del momento congiunturale del mercato delle auto storiche. Ora, invece, i riflettori su di lei si sono accesi, e i prezzi hanno cominciato a lievitare fino a 70-80.000 euro (la quotazione più bassa si riferisce alla versione di 4,2 litri da 260 CV DIN, quella più alta alla motorizzazione di 4,7 litri con 290 CV DIN). E crescerà ancora, stando alle indicazioni che emergono dalle aste internazionali.

DOVE COMPRARLA

Per trovare una Mexico, occorre seguire canali ben precisi: difficile che ne compaia una sugli annunci delle riviste specializzate; più facile reperirne un esemplare nelle grandi fiere come Padova; oppure visionare i siti dei commercianti specializzati in sportive di medio-alto livello. Attenzione, però: come tutte le granturismo prodot-

CARATTERISTICHE

Motore	V8 (90°), anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	4136-4719
Potenza (CV)	260-290
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	240-255
Accelerazione 0-100 km/h (s)	6,4-7

PRO...

- È un modello molto raro
- Non ha ancora raggiunto quotazioni troppo elevate
- Si rivaluterà nel tempo

...E CONTRO

- Sono poche le unità in vendita
- Molti esemplari "vissuti"
- Meccanica molto sofisticata

LA PAGELLA

Fascino ****

È una vera granturismo all'italiana degli anni d'oro.

Costo di gestione **

Richiede un impegno importante.

Uso quotidiano **

Non è adatta a un utilizzo intenso, ma non può stare sempre a riposo.

Affidabilità ***

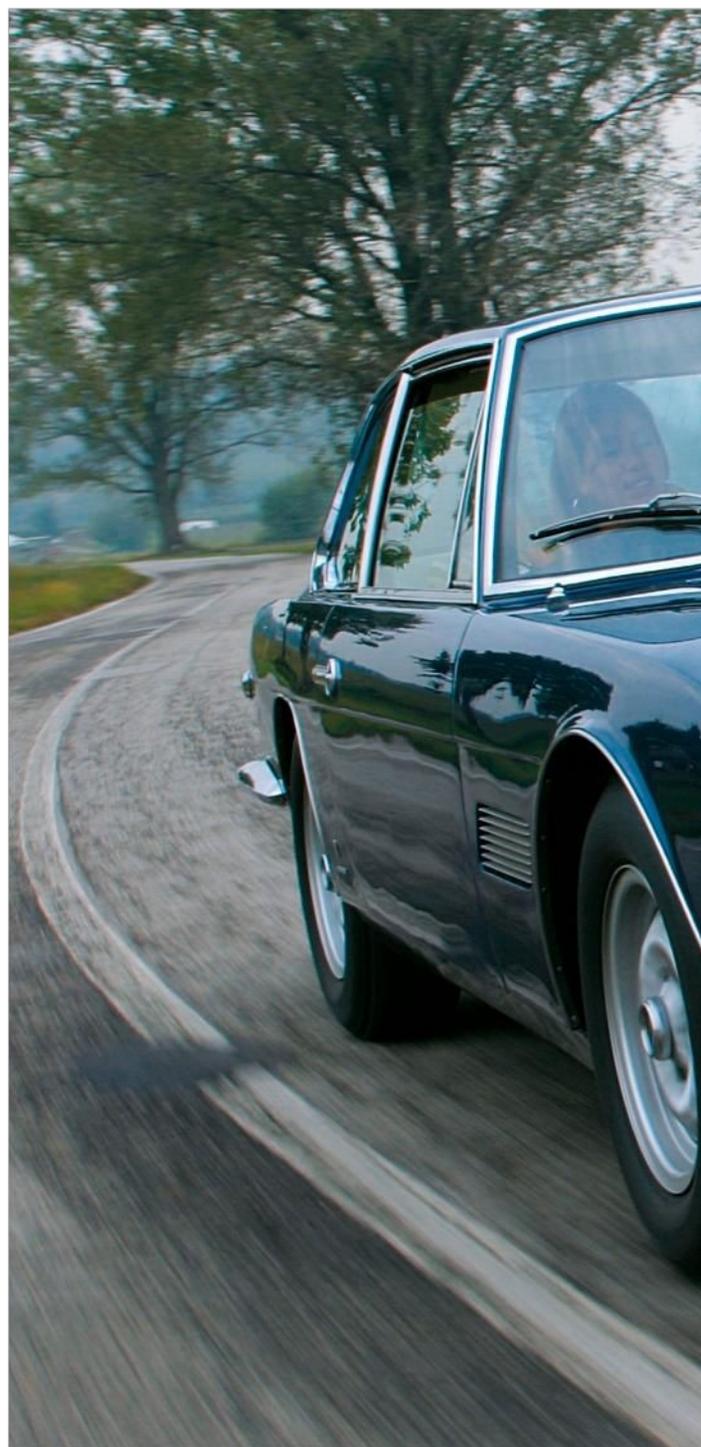
Soltanto discreta, ma a patto che venga sottoposta a manutenzione costante.

Ricambi ***

Si può trovare quasi tutto, ma a prezzo da gioielleria.

Club *****

Il Registro Maserati è il punto di riferimento più importante.





Vignale docet

La collaborazione tra il carrozziere torinese e la Maserati era un sodalizio consolidato da lunga data. La Mexico non fa gridare al miracolo, in fatto di stile, ma è comunque una degna rappresentante delle GT italiane dell'epoca.



Sportiva da famiglia

Ha rappresentato l'anello di congiunzione tra la Quattroporte e le GT più sportive. Si indirizzava a coloro che desideravano prestazioni elevate, senza rinunciare al confort per quattro persone.



→ te a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta, anche le Mexico hanno vissuto un lungo periodo buio, magari tra le mani di possessori dal curriculum non proprio adamantino e pertanto non accudite a dovere.

Per questo, più che il prezzo di vendita, occorre guardare soprattutto la storia: per un esemplare dai trascorsi conosciuti e certificati, è lecito spendere qualcosa in più. Il prezzo, se il venditore non è in grado di fornire documentazione sugli eventuali

restauri o ripristini della preziosa (e costosa) meccanica, non può essere troppo elevato. Perché mettere le mani in una Maserati d'annata, specie se a 8 cilindri, può costare cifre allucinanti. Rivolgendosi al Registro Maserati (registromaserati.org), diretta emanazione della Casa, è possibile reperire qualche informazione importante sulla nascita e i complessi di finitura originali: approfittate di questa opportunità, indispensabile per un restauro ineccepibile. **R**





Meccanica per esperti

Mettere le mani sul V8 del Tridente non è cosa per meccanici generici: sono non più di una decina le officine specializzate. Sotto, il 4700 da 290 CV DIN; il 4200 ne erogava 260.



ANNI 70

DOMENICHE (MAI) A PIEDI

UN'ARIA PESANTE

Gli anni Settanta sono divisi a metà: da una parte gli ultimi sussulti del boom, dall'altra la contestazione giovanile e nelle fabbriche che prelude agli anni di piombo. A partire dal 1973 la prima crisi petrolifera impone un ripensamento dell'automobile

Le auto degli anni Settanta sono tra le preferite dai collezionisti, soprattutto per quelli attorno ai 40 anni d'età. La produzione italiana del periodo è caratterizzata da una spinta inesorabile verso la diversificazione e la saturazione delle nicchie di mercato. Il concetto prevalente, anche dopo l'inizio della crisi petrolifera che costringe a rivoluzionare le abitudini degli automobilisti italiani (un esempio per tutti: le famigerate domeniche a piedi) e dopo l'esplosione dei fenomeni dello smog e del terrorismo, è sempre quello della sportività. Ancora oggi, chi sceglie di collezionare una vettura del decennio compreso tra il 1970 e il 1979 deve necessariamente puntare su modelli dalla natura brillante, sia come caratterizzazione estetica sia in termini di prestazioni.

Nelle prossime pagine troverete un ampio campionario della produzione italiana: alcune vetture considerate ormai classiche da tempo, altre riscoperte soltanto in epoca recentissima. Tra le prime, le migliori Alfa Romeo del periodo (l'Alfetta berlina e la 2000 Spider Veloce, ovvero la versione di punta del "Duetto coda tronca"), le Fiat Dino Spider (che vive con la versione 2.4 l'ultima stagione spensierata) e 124 Abarth Rally, la Lancia Fulvia

HF 1600 seconda serie (dalle prestazioni quasi identiche alle "Fanalona", ma a meno della metà del prezzo). In aggiunta, la De Tomaso Pantera, rimasta ormai l'unica vera supercar dal prezzo accessibile. Tra le seconde, le piccole "bombe" del gruppo Fiat: Autobianchi A112 Abarth, 127 Sport, 128 Rally, X1/9. Sono modelli con quotazioni in costante ascesa, anche se di restauro non sempre semplice. Perché quasi tutti gli esemplari prodotti sono scomparsi dalla circolazione da tempo. Però la derivazione dalla grande serie agevola nella ricerca della compatibilità. E tutto quello che non si riesce a trovare, lo si può ricostruire, magari oggi con l'ausilio della tecnologia 3D.

Il mercato delle auto degli anni Settanta è molto frizzante, con un elevato volume di transazioni. La tendenza dei prezzi è al rialzo, in particolare, come accennato, per le versioni con maggiore caratterizzazione sportiva. Il concetto di "tiratura limitata" per gli anni Sessanta è meno fondamentale rispetto ai periodi precedenti. Molto più importante, in ottica collezionistica, è il numero degli esemplari rimasti. Chiariamo il concetto con un esempio: quante sono le Fiat 127 Sport o le 131 Racing sopravvissute? Sicuramente pochissime. Eppure all'epoca raggiunsero volumi produttivi di tutto rispetto. Oggi chi ne trova una conservata in forma splendida, oppure ha il "coraggio" di ripri-

stinarne un esemplare integralmente, rischia di trovarsi tra le mani un oggetto molto raro, che calamita l'attenzione degli appassionati in qualsiasi tipo di raduno o competizione di regolarità. Un investimento sicuro? Noi crediamo di sì. Se ci ispiriamo infatti a quello che succede nei mercati esteri vicini a noi, come la Francia e, soprattutto, la Germania, la "forbice" di valutazione di mercato tra un esemplare di un modello di modesto pregio ma ormai raro, conservato in stato mediocre e uno restaurato in maniera professionale, è nettamente più ampia che in Italia. Prima o poi succederà anche da noi. Quello che oggi è considerato una sorta d'investimento "a fondo perduto", potrebbe in un futuro rivelarsi quindi una scelta vincente.

LA PAGELLA DEGLI ANNI 70

SODDISFAZIONE COLLEZIONISTICA	★★★
RITORNO D'IMMAGINE	★★★
QUOTAZIONI	★★★
RIVENDIBILITÀ	★★★★
REPERIBILITÀ	★★★★
VALORE DELL'INVESTIMENTO	★★★★
COSTI DI RESTAURO	★★★
REPERIBILITÀ RICAMBI	★★★★
PRESTAZIONI	★★★★
FACILITÀ DI GUIDA	★★★★



Alfa Romeo Montreal 42



Alfa Romeo 2000 Berlina 44



Alfa Romeo 2000 Spider Veloce 46



Alfa Romeo Alfetta 48



Autobianchi A112 Abarth 70 HP 52



De Tomaso Pantera 54



Fiat Dino 2.4 Spider 56



Fiat 125 Special 58



Fiat 128 Rally 60



Fiat 130 Coupé 62



Fiat 124 Abarth Rally 64



Fiat X1/9 68



Fiat 127 Sport 70



Fiat 131 Racing 72



Innocenti Mini Cooper 1300 74



Lancia Fulvia Coupé 1600 HF II Serie 76

ALFA ROMEO MONTREAL

€ 60.000

Una bizzosa dream car

Il V8 della 33 da competizione in una carrozzeria da dreamcar firmata Bertone: sulla carta sembra tutto perfetto. Ma l'alimentazione Spica è problematica e la componentistica non all'altezza

La realizzazione della massima aspirazione umana in campo automobilistico: questo l'obiettivo che si era data l'Alfa Romeo nel presentare, con la collaborazione di Bertone, una dreamcar all'Expo Universale di Montreal del 1967. Un compito ancora più impegnativo fu quello di trasformare il prototipo (che doveva avere la mec-

canica della Giulia) in un'auto di piccola serie. Per giunta con il motore V8 delle 33 da corsa (appena addomesticato).

Dal sogno alla strada passano prima tre poi altri due anni. La Montreal viene svelata al pubblico al Salone di Ginevra del 1970, ma è soltanto nel 1972 che vede finalmente le vetrine dei concessionari. Giusto pochi mesi prima che gli arabi, come conseguenza della guerra del Kippur contro gli israeliani, inizino a razionare il petrolio alla ci-

viltà occidentale. Sconvolgendo per sempre le abitudini di mobilità.

La Montreal inizia a vivacchiare e lo fa fino al 1977, quando esce definitivamente dai listini (con pochi rimpianti), dopo soli 3925 esemplari. Il periodo di oscurantismo è soltanto agli inizi: occorre aspettare il nuovo millennio perché la Montreal faccia breccia nel cuore degli appassionati. Oggi passa di record in record nelle valutazioni: non si riesce ad acquistarla a meno di 60.000 euro.





INIEZIONE CAPRICCIOSA

La Montreal non è un'auto per tutti: la sua meccanica molto sofisticata perché derivata dalle corse, in particolare l'inaffidabile impianto di iniezione Spica (una scelta "imposta", perché l'azienda livornese era nell'orbita dell'Iri come l'Alfa Romeo) e la componentistica originale di scarsa qualità la rendono una vettura problematica. Per restaurarla dalla A alla Z potrebbero non bastare 100.000 euro.

In compenso, chi l'ha acquistata un decennio fa, oggi si sfrega le mani, perché le richieste d'acquisto piovono da tutto il mondo. In fin dei conti è una dreamcar col marchio Alfa Romeo...

Guidarla è una rara opportunità: la Montreal racchiude in sé tutto il codice genetico Alfa Romeo, esaltato da prestazioni di vertice per quegli anni. I suoi 200 CV DIN (230 SAE) sembrano almeno i 300 di una sportiva di oggi. La tenuta di strada è eccellente sotto ogni profilo: una sportiva equilibrata e comoda, con il solo difetto (peraltro comune alle supercar dell'epoca) di uno smodato appetito di carburante. Sterzo e freni sono il massimo di quanto disponibile negli anni Settanta. **R**



Come nessuna

Lo stile di Bertone, per mano di Gandini, dimostra l'ecletticità del carrozziere piemontese: era riuscito a infondere alla Montreal una personalità totalmente diversa dalle altre granturismo uscite nello stesso periodo dalla sua matita. La Montreal non è solo una bella macchina, è anche un'eccellente stradista.

CARATTERISTICHE

Motore	V8 (90°), anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	2593
Potenza (CV)	200 CV
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	220 km/h
Accelerazione 0-100 km/h (s)	8,2

PRO...

- Meccanica molto pregiata
- Pochi esemplari costruiti
- Prezzo in forte ascesa

...E CONTRO

- Restauro difficile e costoso
- Ricambi difficili da reperire
- Iniezione Spica di difficile messa a punto

LA PAGELLA

Fascino *****

Scoperta di recente degli appassionati, oggi è un vero mito.

Costo di gestione **

Necessita di proprietari dal portafoglio decisamente pingue.

Uso quotidiano **

Affermare che non è indicata per un impiego frequente è un eufemismo.

Affidabilità ****

Se ben restaurata è più affidabile di molte concorrenti.

Ricambi **

Difficoltà di reperimento e prezzi molto, ma molto elevati.

Club ****

Il Montreal Register ha sede in Gran Bretagna.

ALFA ROMEO 2000 BERLINA

€ 10.000

Ipervitaminizzata

Massima espressione motoristica della famiglia delle Giulia. Era l'auto dei "papaveri" di Stato, ma anche la preferita dalla "mala". Non possiede la qualità costruttiva richiesta a un'ammiraglia

Doveva battersi ad armi pari in un mercato ricco, quello delle berline di due litri, in cui presto quest'Alfa si impose come la più sportiva del lotto. I tecnici del Biscione cercarono pure di darle una connotazione meno accentuata, con l'aggiunta (a richiesta) di condizionatore d'aria e persino di un (problematico) cambio automatico. Ma la 2000 oggi oggetto di culto da parte di una vasta schiera di Alfisti è la normale: meglio se equipaggiata di cerchi in lega "millerighe" e interno in Texalfa. Ne sono state costruite 89.840 unità: un numero elevato, ma le sopravvissute, almeno in Italia, sono poche centinaia. Trovarla non è difficile, ma attenzione ai prezzi.

NON È TUTTO ORO

È un fenomeno diffuso: chi ha un'Alfa 2000 chiede quasi sempre cifre superiori al reale valore di mercato. Ma poi è disposto a trattare. Perché questa Alfa, l'ammiraglia della Casa di Arese fino all'arrivo dell'Alfa 6, se da una parte garantisce prestazioni molto elevate, dall'altra non ha lo stile originale della Giulia da cui deriva. In sostanza, per molti appassionati, è una Giulia "ipervitaminizzata", ma che con l'aggiunta degli estrogeni ha perso identità stilistica. Per di più, anche questo modello è afflitto da una protezione contro la ruggine approssimativa, quindi in molti casi richiede costosi interventi di carrozzeria. In sostanza, quindi, la rivendibilità di una 2000 (o della sorella minore 1750) non è così elevata quanto quella della Giulia. In ogni caso, assicurarsene una nel box è sicuramente un affare, anche perché sono moltissimi gli stranieri che impazziscono per questo modello. Se il vostro obiettivo è la "speculazione", quest'Alfa potrebbe fare al caso vostro. Ma, attenzione: i compratori esteri sono interessati soltanto a esemplari immacolati. Solo se l'auto è in queste condizioni sono disposti a spendere una piccola fortuna.

Su strada, la 2000 riprende, esaltandole, tutte le peculiarità delle Giulia berlina. Incol-

ata all'asfalto, saltella un po' quando la superficie non è perfettamente liscia. In curva la 2000 punta con decisione il muso verso l'esterno, ma basta ridurre la pressione sull'acceleratore per rientrare nella traiettoria ideale. Il sovrasterzo si fa sentire soprattutto sul bagnato. Lo sterzo è pronto, seppure un po' pesante, i freni molto efficaci. Quello che non convince in quest'auto sono le finiture, sicuramente non al livello delle concorrenti straniere dell'epoca (leggi: BMW). La qualità ritenuta sufficiente per le Giulia, su un'auto di categoria superiore non sono adatte. Pur apprezzando lo sforzo della Casa di dotare l'auto di rivestimenti di maggior classe, l'assemblaggio risulta precario e, soprattutto, visto con gli occhi di oggi, poco resistente al passare del tempo.





Gli anni di piombo

Protagonista dei film degli anni Settanta, l'Alfa 2000 è un'icona di quel periodo storico. Anche per questo è apprezzata dagli amatori. Guidata su strada, questa vettura è divertente e sicura, ma un gradino al di sotto rispetto alla successiva Alfetta.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1962
Potenza (CV)	131
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	190
Accelerazione 0-100 km/h (s)	9,2

PRO...

- È una Giulia "maggiorata"
- Il prezzo è quasi sempre trattabile
- La rivalutazione è costante

...E CONTRO

- Facilmente aggredibile dalla corrosione
- Qualità delle finiture poco resistente
- Linea non eccezionale

LA PAGELLA

Fascino ********

L'evoluzione massima della famiglia delle Giulia berlina.

Costo di gestione ********

A parte la "sete" di carburante, non richiede esborsi sostenuti.

Uso quotidiano ********

L'unico difetto è che si "scarbura" facilmente.

Affidabilità ********

Una vera Alfa non dà mai grandi problemi.

Ricambi *********

Non manca nulla: ci si approvvigiona dal ricambista specializzato o sul web.

Club ********

Il Riar è il club internazionale di riferimento per la 2000.



ALFA ROMEO 2000 SPIDER VELOCE

€ 20.000

Una “Duetto” con grinta

Per circa trent'anni ha dominato il mercato delle spider. Questa versione, in costante ascesa, offre un ottimo compromesso tra prestazioni, look e fruibilità

Il mercato delle Duetto è composto da almeno tre comparti: il primo comprende le storiche “Osso di seppia” (1600-1300-1750), il secondo le coda tronca e le “aerodinamiche” terza serie, il terzo le quarta serie. Per ciascun settore, l'utenza è differente. Le “Osso di seppia” sono ricercate da appassionati di auto da collezione vera: in pratica sono diventate ormai una sor-

ta di concorrente delle Giulietta Spider; le quarta serie vengono acquistate da chi cerca una spider moderna (spesso anche catalizzata), ma con una guida dal sapore storico; tutte le altre, invece, sono l'obiettivo di appassionati, Alfisti e non, che cercano un'auto divertente, importante storicamente, e scelgono in base a un budget diversificato, che può andare dalle poche migliaia di euro (per le “aerodinamiche” 1983-90) ai quasi 30.000 per una 2000 Spider Veloce (1971-1982) da concorso.

QUOTAZIONI AL RIALZO

Il mercato offre molte Spider Alfa Romeo, ma la scelta non è semplice. Puntare su una 2000 Spider Veloce, come abbiamo visto, è un'opzione vincente, a patto che l'esemplare prescelto si riveli in ordine e affidabile. La serie prodotta tra il 1971 e il 1977 (131 CV DIN) è quella con la motorizzazione più brillante e con le prestazioni più elevate, ma è anche quella che, con tutta probabilità, è stata sfruttata di più. Sono necessari approfonditi controlli alla scocca, alla ricerca di eventuali incidenti. Il





metodo più semplice è quello di osservare i riscontri e come si chiudono le portiere: tamponamenti e urti frontali determinano in questa spider una flessione della scocca che soltanto complicate (e costose) operazioni di ripristino permettono di risolvere. Anche la meccanica, se troppo sfruttata, impone una revisione piuttosto costosa (rifare completamente un bialbero 2000 significa mettere in preventivo somme comprese tra i 3000 e i 5000 euro). Occhio all'originalità del motore: sono frequenti i casi di trapianto: la serie del motore deve essere 00512 (dal 1971 al 1977), oppure 00515 (dal 1975 al 1982 in versione depotenziata a 128 CV). Prestate attenzione alle condizioni dei rivestimenti: la qualità non eccelsa dei materiali utilizzati all'epoca potrebbe rendere necessari interventi finanziariamente impegnativi. **R**



Sovrasterzo di libidine

I 131 CV DIN, uniti a un peso di poco superiore ai 1000 kg, rendono la guida di questa spider assai divertente, con progressive derapate facilmente controllabili. La 2000 Veloce ha un mercato internazionale, con quotazioni molto elevate soprattutto in Germania e Olanda.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1962
Potenza (CV)	131
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	198
Accelerazione 0-100 km/h (s)	9,4

PRO...

- È una delle migliori Duetto
- Non è difficile da trovare (16.320 esemplari per l'Europa)
- Ha quotazioni in costante ascesa

...E CONTRO

- Numerosi esemplari mal riparati di carrozzeria
- Rischio di non originalità
- Scocca cagionevole alla corrosione

LA PAGELLA

Fascino *****

Una delle migliori rappresentanti degli anni Settanta.

Costo di gestione ****

Non richiede grandi investimenti di manutenzione.

Uso quotidiano ****

Possibile, ma attenzione agli urti in parcheggio.

Affidabilità *****

Una delle migliori Alfa Romeo di sempre.

Ricambi *****

Nessun problema, a parte alcuni ricambi dai costi elevati.

Club *****

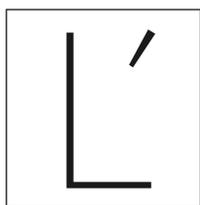
Sono molti i sodalizi dedicati, tra cui il Duetto Club Italia.

ALFA ROMEO ALFETTA

€ 10.000

Ricordi di gioventù

Arrivata nel 1972, subito stupì per l'ottima tenuta di strada, per lo sterzo prontissimo e per i freni molto efficaci. Oggi è molto ambita, soprattutto nella versione "scudetto stretto" del debutto



Alfetta è l'erede della 1750 berlina, una sorta di Giulia "maggiorata". A differenza di questa, però, nella meccanica conserva solamente il motore di 1,8 litri,

mentre il gruppo frizione-differenziale-cambio è posizionato al retrotreno, per un'eccellente distribuzione dei pesi. Il ponte posteriore è del tipo De Dion, con i freni "inboard", una soluzione adottata dall'Alfa Romeo nelle auto da competizione decenni prima e che garantisce una netta diminuzione delle masse non sospese. Sul generoso bialbero non sono necessarie modifiche importanti, se non un leggero aumento della potenza (da 132 a 140 CV SAE), per ribadire la supremazia motoristica della Casa milanese. Novità anche all'avantreno: per la prima volta su un'Alfa Romeo di serie vengono adottati elementi elastici a barra di torsione e lo sterzo a cremagliera con piantone regolabile.

Questa berlina a quattro porte mostra segni di distintività anche in termini stilistici: opera del Centro Stile Alfa Romeo, è compatta, squadrata e spigolosa. Il frontale è piuttosto raccolto e la coda voluminosa. Il tutto garantisce una certa sportività, come nel DNA della Casa. È subito un grande successo: l'Alfetta domina per anni la scena delle berline di classe della categoria due litri. Di 1800 (la cilindrata originaria, cui poi si affiancano le 1600 e, dal 1977, le 2000), ne vengono prodotte 154.624 fino alla presentazione della gamma 1977.

UN MITO NON INOSSIDABILE

Oggi l'Alfetta è una protagonista del mercato delle berline Alfa Romeo: dopo la caccia alle Giulia, gli appassionati, soprattutto quelli dai quaranta anni in giù, la cercano perché rappresenta un ricordo di gioventù. Questa quattro porte, pur replicata in un numero elevato di esemplari, non è così facile da reperire, perché moltissime, divorate dalla ruggine, hanno finito i lo- ➔



Rolla, ma non molla

Guidata di forza, l'Alfetta inclina la scocca vistosamente, ma grazie al ponte De Dion le ruote posteriori rimangono perfettamente perpendicolari alla strada. L'interno è rifinito con materiali di discreta qualità, ma il pannello tende a scolorirsi e a perdere elasticità. Meglio il più diffuso skai denominato Texalfa.





CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1779
Potenza (CV)	140
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	oltre 180
Accelerazione 0-100 km/h (s)	9,4

PRO...

- La prima Alfa transaxle
- È ancora abbastanza diffusa
- Sicura rivalutazione nel tempo

...E CONTRO

- Restauro di carrozzeria complicato
- Messa a punto della carburazione da specialisti
- Impianto di scarico cagionevole

LA PAGELLA

Fascino ****

Tra le berline è una delle più apprezzate.

Costo di gestione ****

La cilindrata media e le agevolazioni fiscali permettono di ridurre i costi.

Uso quotidiano ****

È un'auto moderna in tutti i sensi.

Affidabilità ****

Pochi difetti congeniti: gradisce un utilizzo costante.

Ricambi *****

Non c'è alcun problema: si trova tutto.

Club *****

Il Registro Italiano Alfetta è affiliato al Riar.

Edizione "milleotto"

I 140 CV SAE dell'Alfetta bastano e avanzano per far superare i 180 orari di velocità di punta (nella prova di Quattroruote di giugno-luglio del 1972 gli strumenti raggiunsero i 184 km/h). Nel mercato amatoriale, l'Alfetta ha fatto da traino per tutte le Alfa con schema Transaxle.



ro giorni presso gli sfasciacarrozze. Proprio questo è il difetto delle Alfetta: la resistenza alla corrosione, che impone restauri lunghi e costosi, non sempre mantenibili nel limite del valore economico di riferimento (10.000 euro è la quotazione di Ruoteclasse, fino a 15.000 per un esemplare immacolato).

Un'Alfetta "scudetto stretto" (la prima

serie dal 1972 al 1975) è un oggetto da autentici cultori. Si distingue dalle successive per alcuni dettagli, oltre alla mascherina anteriore: la scritta "Alfetta" senza l'indicazione della cilindrata, il volante di legno chiaro, la strumentazione a fondo nero, i poggiatesta quadrati e, soprattutto, il motore non ancora sottoposto a "strettoie" antin-



quinamento. Le successive con la mascherina larga non hanno lo stesso appeal. Pur aspirando alla cilindrata di due litri, che arriverà cinque anni dopo, è la 1800 a rappresentare la versione di riferimento. Anche se gli appassionati ormai cercano pure le serie successive, rimaste in listino fino all'avvento della 90 nel 1984.

MELODIA VARIATA

Su strada l'Alfetta offre un coacervo di sensazioni positive: a fare da sfondo la musicalità del bialbero. Gorgoglia al minimo, è flautato ai medi regimi, diventa baritonale agli alti. Misurate con i parametri di oggi, le prestazioni di quest'Alfa sono interessanti, ma non esagerate. Quello che im-

pressiona, invece, sono le sue straordinarie doti dinamiche: la tenuta di strada, i freni efficaci e lo sterzo prontissimo. Un inno alla gioia, insomma, che permette all'Alfetta di dimostrare quanto distasse anni luce rispetto alle concorrenti. Una supremazia che oggi si traduce in un valore economico sempre costantemente in ascesa. **R**

AUTOBIANCHI A112 ABARTH 70 HP

€ **7000**

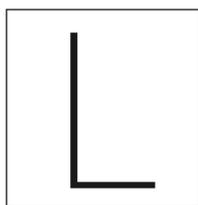
Scorpione accessibile

Con lei si formarono molti piloti, fra cui l'indimenticato Attilio Bettega. Ma fu anche un'utilitaria chic ante-litteram. E quel logo oggi ne fa lievitare le quotazioni





Potenza esibita
Il logo Abarth compare sulla mascherina e sullo stemma nella fiancata, dietro la portiera, mentre l'indicazione della potenza 70 HP è situata sul lamierato posteriore.



La A112 Abarth è stata la prima creazione di Abarth quando ha cessato di esistere come marchio autonomo. Questa piccola utilitaria di lusso, nata con 58 CV

poi lievitati a 70, ha permesso a questa utilitaria di lusso di diventare uno dei modelli preferiti dalle famiglie mediamente agiate che desideravano una seconda macchina.

Fu proprio con la 70 HP, all'esordio nel 1975, che la "Abarthina" ebbe la definitiva consacrazione, anche perché, con una preparazione adeguata ma poco costosa, poteva partecipare alle gare su strada, in un trofeo apposito, vera e propria fucina di nuovi talenti (un nome su tutti: Attilio Bettega).

Oggi la A112 Abarth rappresenta un'alternativa per i collezionisti alle Mini Cooper, con una tendenza al forte rialzo nelle quotazioni, dovuta essenzialmente al fascino esercitato dal marchio dello Scorpione (oggi tutto quello che si riferisce al brand vale oro). È bene precisarlo: la A112 non sarà mai equiparabile a una "vera" Abarth come le derivate 500 e 600, ma sicuramente eserciterà un ruolo di primo piano tra gli appassionati di piccole "bombe" degli anni Settanta. La serie più pregiata della 70 HP è ovviamente la prima (1975-1977). Valgono, se in buono stato di forma, 7000 euro, con punte di 10.000 per gli esemplari sottoposti a restauro professionale e documentato. Qualcosa meno per le successive (da fine 1979 il cambio diventa a 5 marce).

ATTENZIONE AI PASTROCCHI

Sono sopravvissute anche alcune A112 Abarth del Trofeo: per queste le quotazioni sono decisamente più elevate, anche se il valore è stabilito soprattutto dal palmarès e dal nome del pilota che le ha condotte in gara. Per le "stradali", prestate molta attenzione all'originalità: alla fine degli anni Settanta era uso comune "aggiornare" le auto secondo le specifiche delle serie successive. Un ripristino per tornare all'originalità potrebbe rivelarsi assai dispendioso. **R**

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	1049
Potenza (CV)	70
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	160
Accelerazione 0-100 km/h (s)	13,8

PRO...

- È quasi una vera Abarth
- Le richieste stanno salendo
- Le quotazioni sono in ascesa

...E CONTRO

- Molti gli esemplari sfruttati
- Attenzione all'originalità
- Avvantreno facilmente deteriorato

LA PAGELLA

Fascino ****

È una delle poche possibilità di avvicinarsi a un'Abarth storica.

Costo di gestione *****

Per mantenerla basta veramente poco.

Uso quotidiano *****

Si presta a un utilizzo costante: in città è divertentissima.

Affidabilità *****

Se è stata ben conservata (o restaurata) non dà alcun problema.

Ricambi ****

Si trova tutto, ma alcuni pezzi meccanici stanno lievitando di prezzo.

Club *****

L'A112 Club Italia, ma c'è anche il Registro Autobianchi e numerosi club locali.

DE TOMASO PANTERA

€ 50.000-65.000

Voglia di supercar

Avrebbe dovuto invadere gli "States" grazie alla distribuzione presso i dealer Mercury, ma le iniziali pecche costruttive ne preclusero il successo. Offre stile e prestazioni a un prezzo incredibile

La Pantera è un'occasione più unica che rara: permette di entrare in possesso di una vera supercar degli anni Settanta senza spendere centinaia di migliaia di euro. Le sue quotazioni, pur in crescita, rimangono attestata su valori paragonabili al prezzo d'acquisto di una berlina di lusso nuova (50-65.000 euro, a seconda delle versioni), sebbene il fascino del marchio De Tomaso, pur offuscato dalle travagliate vicende finanziarie e imprenditoriali dell'azienda, ri-

manga inalterato negli "States" e tra un piccolo ma ostinato gruppo di appassionati in Europa e nel resto del mondo.

La storia della Pantera si divide principalmente in due parti: era nata in Ford per fare concorrenza alla Chevrolet Corvette, ma rispetto a questa era nettamente più sportiva, perché aveva il motore centrale ed era costruita tra Torino e Modena dalla Vignale e dalla De Tomaso. Dopo una partenza tutta in salita negli Usa, dovuta alla mediocre qualità costruttiva, riscosse un certo interesse grazie all'incredibile rapporto prezzo/prestazioni; tuttavia alla fine del 1974 venne "uccisa"

dal divorzio tra la Ford e la De Tomaso. Alla produzione iniziale di 40 unità alla settimana, subentrò infatti un periodo in cui ne vennero assemblate (nella fabbrica modenese di De Tomaso) circa 300 in cinque anni (1975-79), e circa 500 nel decennio seguente. Poi nel 1993 la Pantera scomparve. Negli anni sono stati numerosi gli aggiornamenti di stile e di meccanica (sempre con motore Ford): la L, la GTS, La GT5, la GT5-S, la SI e la SI Targa. La Pantera è però sempre stata una sportiva da 300 e più cavalli, concorrente di mostri sacri quali la Ferrari BB, la Lamborghini Countach e la Maserati Bora.

Costruita a mano

La Pantera, specie nella produzione destinata all'Europa dopo la chiusura del mercato americano, è un'auto costruita in maniera assolutamente artigianale, quindi ogni esemplare potrebbe mostrare piccole differenze dagli altri.





CON ESPERTO AL SEGUITO

Considerando le sue concorrenti, la Pantera rappresenta oggi un'occasione formidabile. Per acquistarla occorre scandagliare con attenzione i salonisti di supercar che gravitano soprattutto nel modenese. Solitamente in Italia non ce ne sono mai più di 3-4 in vendita alla volta.

Per concludere un buon affare, però, occorre farsi consigliare da esperti perché non è raro trovare delle Pantera parecchio rabberciate. Attenzione che le versioni americane (nettamente più diffuse: 6380 su una produzione totale di 7258) valgono un po' meno. **R**



CARATTERISTICHE

Motore	V8 (90°), centrale, longitudinale
Cilindrata (cm³)	5763
Potenza (CV)	300-350
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	280
Accelerazione 0-100 km/h (s)	5,3

PRO...

- Linea da supercar molto gradevole
- Prezzo decisamente invitante
- Motore americano riparabile con poco

...E CONTRO

- Ricambi di carrozzeria pressoché inesistenti
- Pochi esemplari disponibili in vendita
- Difficile trovarle originali

LA PAGELLA

Fascino ****

È una degna rappresentante delle supercar degli anni Settanta.

Costo di gestione ***

Non è a livello di Ferrari e Lamborghini.

Uso quotidiano **

Una supercar non è fatta per la guida di tutti i giorni.

Affidabilità ****

Il motore americano Ford è robusto e facilmente gestibile.

Ricambi **

Se vi manca qualche dettaglio, preparatevi a una ricerca lunga e difficile.

Club ****

Il Pantera International è il club di riferimento.

FIAT DINO 2.4 SPIDER

€ 50.000

Impossibile sbagliare

Rispetto alla precedente versione con motore di 2 litri è molto più fruibile e affidabile. Inoltre il comportamento su strada risulta più sicuro grazie al retrotreno a ruote indipendenti

Era arrivata a superare i 100.000 euro di quotazione, complici alcune vendite all'incanto che avevano trasformato questa sportiva con motore Dino in una sorta di "baby Ferrari". Ora la speculazione è soltanto un ricordo e la Dino Spider ha ripreso a salire, in maniera lenta ma costante.

Ha tutto per essere considerata un oggetto da collezione piuttosto importante: innanzitutto il "vestito": elegante, sinuoso, frutto della felice matita dei designer dell'atelier Pininfarina. Era l'epoca in cui Ferrari, per fare il salto di qualità, stava entrando nell'orbita Fiat, e necessitava di produrre un nuovo V6 in un quantitativo sufficiente di unità per ottenere l'omologazione che gli avrebbe consentito di realizzare una Formula 2 vincente. Fiat, parallelamente, doveva rinnovare le sue sportive. Nacquero così le Dino Fiat (e le contemporanee Dino 206, poi 246). Spider (1966) e Coupé (1967): la prima carrozzata da Pininfarina, la seconda da Bertone. Complessivamente ne sono stati costruiti 7577 esemplari. La seconda serie (1969-1972), che lasciava il capriccioso motore 2000 per il più "tranquillo" e affidabile 2400 con monoblocco in ghisa, è quella da cercare senza dubbio.

EVOLUZIONE RIUSCITA

La Fiat Dino Spider 2.4 è un'auto tutta da guidare. Certo, non è un "fuscello" (pesa a vuoto 1270 kg), ma grazie ai suoi 180 CV DIN ha prestazioni di tutto rispetto. E nei confronti della precedente 2.0 è decisamente più trattabile, perché ha maggiore coppia e molto più in basso (22 kgm anziché 17,5, ottenuti a 4600 giri anziché a 6000). Beneficia, inoltre, di un retrotreno a ruote indipendenti (derivato da quello della Fiat 130), ben più moderno rispetto al precedente ponte rigido a balestre. Se la prima Dino è un'auto poco indicata da usare con frequenza, la seconda serie scalpita per circolare su strada. Anche le finiture (e la qualità dell'assemblaggio) sono nettamente migliori. Chi la acquista oggi fa sicuramente un affare: le previsioni degli esperti vanno verso il segno "più". **R**





Due posti abbondanti

Pur omologata come "quasi tre posti", in realtà la Dino Spider è una due posti con un po' di spazio supplementare per i bagagli. Rispetto alla versione Coupé di Bertone, il passo è più corto: 2280 mm anziché 2550.



CARATTERISTICHE

Motore	V6 (65°), anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	2418
Potenza (CV)	180
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	210
Accelerazione 0-100 km/h (s)	8,8

PRO...

- Stile Pininfarina
- È quasi una Ferrari
- Prezzi ora accettabili

...E CONTRO

- Meccanica sofisticata e impegnativa da riparare
- Modello in passato soggetto a fluttuazioni di prezzo
- Ricambi molto costosi



LA PAGELLA

Fascino *****

Vale di più il fascino di Pininfarina che il motore "nobile".

Costo di gestione **

Non è un'auto alla portata di tutte le tasche.

Uso quotidiano ***

Non si presta a un utilizzo intenso.

Affidabilità ***

Richiede manodopera di meccanica specializzata.

Ricambi ***

Alcuni ricambi difficili; la meccanica è costosa.

Club *****

Il Club Dino Italia (dinoitalia.com) e tanti sodalizi all'estero.

FIAT 125 SPECIAL

€ 3000-3500

Una vita da mediano

Mossa da un generoso motore 1600 da 100 CV DIN, è in grado di divertire. Certo non ha l'appeal di un'Alfa Romeo, ma costa infinitamente meno e alla gare di regolarità sa farsi rispettare

Sebbene sia nata nel 1967, la 125 è da considerarsi un'auto anni Settanta, anche se nel 1972 venne sostituita dalla 132. Perché è una vettura moderna, mol-

to più moderna di quanto la sua vita commerciale faccia supporre. Sviluppata come modello di transizione, per sostituire la vetusta 1500 C, adotta gran parte dei lamierati interni della 124 ma, rispetto a questa quattro porte più popolare, dispone di un generosissimo 4 cilindri bialbero (il primo Fiat con cinghia di distribuzione anziché la catena). In poco più di cinque anni viene costruita in 603.877 esemplari. Di cui pochi sopravvissuti.

La Special arriva nel 1968 (la seconda serie dal 1970 al 1972) e beneficia di una manciata di CV in più (100 DIN, anziché 90) e di un cambio a cinque marce; inoltre esibisce finiture di tono decisamente migliore.

POCA SPESA TANTA RESA

Le poche 125 S che hanno superato indenni il quasi mezzo secolo di vita in genere sono in ottime condizioni. Specie se conservate, hanno un valore commerciale decisamente basso: circa 3000 euro (qualcosa in più se restaurate). A questo prezzo, nessuna Alfa Romeo d'epoca contemporanea si può reperire sul mercato. Certo: la Special non raggiungerà mai quotazioni da primato, ma presentarsi a un raduno (o a una gara di regolarità) con una 125 in splendida forma attirerà di sicuro più di uno sguardo.

La 125 è piacevole da guidare, offre un abitacolo comodo e consente di possedere una storica che non richiede grandi attenzioni nella manutenzione. Una volta tenuta sotto controllo la cinghia di distribuzione (e l'impianto elettrico), basta un cambio di olio e filtri, un'occhiata alla pressione delle gomme per affrontare un'intera stagione. Da non dimenticare, infine, che la 125 fu utilizzata in forma semi-ufficiale anche nelle competizioni rallystiche. **R**





Piccoli ritocchi

Nella foto, una S prima serie. Nel 1970 viene introdotto un lieve restyling: calandra di disegno inedito, "freccette" e luci di posizione integrate nel paraurti anteriore, gruppi ottici posteriori a sviluppo orizzontale, coppe ruote lisce e lame paracolpi prive di rostri e dotate di bordatura in gomma.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1608
Potenza (CV)	100
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	170
Accelerazione 0-100 km/h (s)	11,1

PRO...

- È un'onesta berlina di classe media
- Costa poco da acquistare e mantenere
- È facile trovarla in ordine

...E CONTRO

- Alcuni ricambi iniziano a essere problematici
- Difficile una rivalutazione importante
- Cinghia di distribuzione al posto della catena

LA PAGELLA

Fascino ***

Degna rappresentante della scuola delle "medie" Fiat.

Costo di gestione *****

Costa meno di un'utilitaria moderna.

Uso quotidiano *****

Potreste guidarla anche tutti i giorni.

Affidabilità *****

Poco sofisticata, ma attenzione alla cinghia di distribuzione.

Ricambi *****

Basta cercare attentamente, si trova quasi tutto.

Club **

Un sodalizio specifico in Italia ancora non c'è.

FIAT 128 RALLY

€ 5000

Un simbolo dell'epoca

Le prestazioni non sono da primato, ma il look aggressivo suggerisce numeri esaltanti. Il sound poi è inebriante e amplifica ogni sensazione. Sta diventando un oggetto del desiderio

Prendi la prima auto a trazione anteriore della Fiat, la 128 in versione a due porte, monta un motore con cilindrata elevata da 1,1 a 1,3 litri e potenza di 67 CV DIN (anziché 55) e aggiungi un paraurti anteriore diviso, due fari di profondità, fanaliera posteriore sdoppiata (quella della 850 Sport Coupé), qualche adesivo, una strumentazione più completa, due sedili anteriori meglio profilati. Infine, proponi quattro livree dal gusto racing: bianco, rosso, grigio Artico e giallo. Ecco la 128 Rally è tutta qui. Peccato che per acquistarla fosse necessario sborsare quasi il 25% in più rispetto al prezzo di una 128 normale. Le prestazioni non potevano certo definirsi da sportiva estrema, ma ai giovani aspiranti piloti piaceva far gorgogliare il carburatore doppio corpo nelle riprese. Il "trucco" era semplice: bastava portare il "milletré" a circa 3000 giri, poi si affondava il piede destro sull'acceleratore, il comando si induriva un po', ma era il segnale che stava per affluire più benzina grazie all'apertura del secondo corpo del Weber da 32. L'accelerazione migliorava e il sound faceva sognare...

LIEVITAZIONE NATURALE

La 128 Rally sta diventando un oggetto del desiderio. Non è facile da trovare, però, se si riesce, i lavori di ripristino sono abbastanza semplici (attenzione al paraurti anteriore diviso, è quasi introvabile). Per questo le sue quotazioni lievitano di giorno in giorno. Agile, scattante, vistosa: un vero simbolo degli anni Settanta.

Quale futuro per la Rally? Sicuramente un destino in comune alle altre sportive della gamma 128: la X1/9 a motore centrale ("the little Ferrari", in America) è già volata in alto, a ruota l'hanno seguita le 128 Coupé (e le più originali seconda serie "3P"). Ora la Rally. Ma non sono soltanto le 128 "pepate" a essere sulla cresta dell'onda. Aspettate le prossime pagine... **R**

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	1290
Potenza (CV)	67
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	150
Accelerazione 0-100 km/h (s)	13,9

PRO...

- Si compra ancora con pochi soldi
- Restauro facile
- È l'immagine di un'epoca

...E CONTRO

- Occhio a non rovinare il paraurti anteriore
- Allestimenti interni specifici
- Stile banale

LA PAGELLA

Fascino	***
<i>Una sportivetta degli anni Settanta: può piacere.</i>	
Costo di gestione	*****
<i>Si mantiene con pochi quattrini.</i>	
Uso quotidiano	*****
<i>Si presta a un utilizzo frequente.</i>	
Affidabilità	*****
<i>La classica Fiat a trazione anteriore che non dà mai problemi.</i>	
Ricambi	****
<i>Tranne alcuni dettagli introvabili (ma replicabili), si trova tutto.</i>	
Club	*****
<i>Di recente fondazione il Fiat 128 Club Italia (fiat128.it).</i>	



Musica, maestro!

Potenza di 67 CV anziché 55, carburatore doppio corpo. E chi poteva aggiungeva una bella marmitta rumorosa: negli anni Settanta la 128 Rally furoreggiava sulle strade di mezza Italia. Poi l'oblio. Oggi la riscoperta.



FIAT 130 COUPÉ

€ 10.000

Cenerentola in riscoperta

Ha vissuto per anni nell'oblio, anche a causa dello scarso appeal del marchio nel segmento delle vetture di lusso. Capolavoro di design, costa poco, ma il ripristino richiede cifre da capogiro

Solamente 4292 esemplari: una tiratura limitata (pensate che la recente Lamborghini Gallardo ha superato le 14.000 unità), perché la 130 Coupé, magnifica coupé a 4 posti opulenti, è stata una delle tante "grosse" uccise dalla crisi petrolifera del 1973. Nacque nel 1971 e quindi prosperò per un biennio solamente, poi una lenta discesa verso gli inferi. Perché bella era bella, ma beveva benzina quanto una portiere: difficile percorrere più di 6 km con un litro di super, anche se l'andatura è da passeggero. Colpa dell'assetato V6 di 3,2 litri da 165 CV DIN (fiacco anche se imparentato in qualche misura con il V6 Dino) e del peso che, a pieno carico, sfiorava le due tonnellate. Linea squadrata, con diedri a spigoli vivi, tipicamente anni Settanta. E un interno che è un vero salotto: quattro poltrone, in velluto spesso come quello dei sofà (oppure pelle, un optional invero poco richiesto). Molti sce-

gliavano un abbinamento cromatico azzardato, come per esempio gli interni arancio o verde marcio. Tanta plastica qua e là, come si soleva in quegli anni.. Anche la plancia era un oggetto di design.

PREGO, SI ACCOMODI

Tra gli accessori di serie, una leva sotto il cruscotto che permetteva al guidatore di aprire la portiera di destra: il largo abitacolo avrebbe infatti imposto troppe contorsioni per gli autisti galanti. La 130 Coupé è sopravvissuta per anni come una cenerentola e ancora oggi non ha un valore elevato. Ma la risalita costante degli ultimi anni l'ha portata a raggiungere la faticosa soglia dei 10.000 euro. Attenzione, però, se ne trovate una da restaurare, anche in regalo, significa che qualcuno vi vuole male: i costi di ripristino sono proibitivi. I ricambi si trovano, ma a prezzi salati e rifare un V6 o (peggio ancora) il cambio automatico (accessorio piuttosto diffuso su questo modello) significa sfiorare per ciascuno di entrambi la metà del valore dell'auto. **R**



CARATTERISTICHE

Motore	V6 (60°), anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	3235
Potenza (CV)	165
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	190
Accelerazione 0-100 km/h (s.)	11,1

PRO...

- Una delle migliori Pininfarina degli anni Settanta
- Il suo valore è nettamente inferiore a quello delle concorrenti tedesche
- Rivalutazione lenta ma sicura

...E CONTRO

- Il ripristino della meccanica costa molto
- Consumi proibitivi
- Cambio automatico poco longevo

LA PAGELLA

Fascino	****
<i>Solo il marchio Fiat la mette un po' in ombra.</i>	
Costo di gestione	**
<i>Beve come una spugna.</i>	
Uso quotidiano	***
<i>Ingombrante e assetata: fatevi amico un benzinaio.</i>	
Affidabilità	****
<i>Buona soltanto se è stata controllata a dovere.</i>	
Ricambi	***
<i>Prezzi medio-alti e non tutto si trova (per esempio i cristalli).</i>	
Club	****
<i>Un gruppo di appassionati da tanto tempo uniti: il Fiat 130 Owner's Club.</i>	



Volante aftermarket

Il volante "a buchi" evidentemente non piaceva al proprietario di questo esemplare, che ha provveduto a sostituirlo con un contemporaneo Nardi. Bello, ma poco adatto alla 130 Coupé. Da notare i rivestimenti in lussuoso velluto: le poltrone garantiscono viaggi da Rolls-Royce.

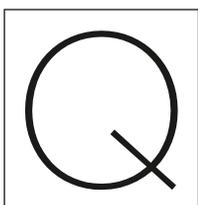


FIAT 124 ABARTH RALLY

€ 40.000

Glorioso purosangue

La carrozzeria alleggerita, priva di paraurti e caratterizzata da cofani e tettuccio nero opaco evoca subito piste sterrate e traversi. Per essere sfruttata richiede però doti di guida non comuni



Quotazioni alle stelle. La 124 Abarth Rally, solamente 955 unità costruite (alcune fonti parlano di 1013), è ormai una vettura d'alta collezione. La nostra valu-

tazione, 40.000 euro, è persino pessimistica, perché alcuni esemplari nelle recenti mostre-scambio sono stati venduti per 60.000 euro. Cifre incredibili se si pensa che la Spider da cui deriva si trova a meno di un quarto di questo valore (però ne sono state costruite 150.000), ma nemmeno tanto se si considera che questa vettura ha vinto due campionati europei di rally, nel 1972 con Lele Pinto e nel 1975 con Verini, e due campionati italiani, nel 1974 con Verini e nel 1975 con Cambiaghi.

Le modifiche rispetto alla 124 Sport Spider sono sostanziali (e realizzate dall'Abarth): il bialbero 1800 ha 10 CV in più (128, che potevano diventare, in versione Gruppo 4 da gara, motore di due litri e testata a 4 valvole, quasi il doppio); cambio a cinque marce con differenziale autobloccante; sospensioni modificate (a ruote indipendenti anche al retrotreno); carrozzeria da competizione (niente paraurti, cofani e hardtop in vetroresina, porte in alluminio, codolini ai passaruota, rollbar, nuovo volante e plancia, sedili da corsa, cerchi in lega, scarico modificato, bocchettone esterno vicino al lunotto e tanto altro ancora). Per un totale di oltre un quintale in meno di peso.

NERVOSA E REATTIVA

Il codice genetico Abarth trasuda da ogni centimetro della 124 Rally: questo è il vero motivo per il quale le quotazioni stanno crescendo a dismisura. Ciò ha fatto fiorire la creazione di falsi, che però sono abbastanza facilmente smascherabili all'occhio esperto. Il valore di queste vetture cresce se si tratta di esemplari da competizione, e varia in base alla storia sportiva, naturalmente. E dire che qualche decennio fa, quando quest'auto non era storica ma soltanto vecchia, alcuni proprietari si affannavano a trasformarla →





Cofani neri sempre

La 124 Abarth si riconosce, oltre che per la mancanza dei paraurti, per i cofani verniciati in nero antiriflesso. Esistono ancora oggi numerosi particolari in plastica, con prese d'aria supplementari, sullo stile di quelli adottati all'epoca per le corse.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1756
Potenza (CV)	128
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	oltre 190
Accelerazione 0-100 km/h (s)	8,2

PRO...

- È una vera Abarth
- Il suo valore continua a crescere
- Produzione molto limitata

...E CONTRO

- Restauro impegnativo
- Non è facile da trovare sul mercato
- Molti esemplari con passato sportivo

LA PAGELLA

Fascino *****

Un'auto da corsa omologata per la strada. È vincente.

Costo di gestione ***

È un'auto impegnativa sotto molti aspetti.

Uso quotidiano **

Un modello da competizione soffre in città.

Affidabilità ****

Se di stretta serie, non dà problemi.

Ricambi ****

Si trova tutto, ma a prezzi da gioielleria.

Club *****

Registro Abarth e vari club di modello (124 Spider).



in una 124 Spider di serie!

Mettersi al volante della 124 Abarth Rally significa calarsi nei panni di un pilota degli anni Settanta: tutto derapate e frenate col piede sinistro. L'auto è nervosa, reattiva. Specie se il proprietario ha avuto l'accortezza di far mettere le mani al bialbero di origine Fiat per ricavare qualche cavallo in più. Il motore risulta abbastanza vuoto fino ai 3000 giri, poi si scatena e sale fino quasi a 7000 giri. Il cambio ha i rapporti accorciati (tranne la quinta che di serie è un po' moltiplicata). Le

gomme d'origine erano le Pirelli CN36, un modello quasi da corsa: garantivano una tenuta sorprendente, in particolare a chi aveva il "manico".

RESTAURO DA PROFESSIONISTI

Ammesso di trovarne una da restaurare, il ripristino si presenta difficoltoso e va affidato a un esperto. Perché la stragrande maggioranza delle 124 Abarth Rally hanno trascorso una buona parte della loro esistenza sui campi di gara, dove uscite di strada e ur-

ti erano all'ordine del giorno. Il risanamento della scocca può costare anche 10.000 euro, cui vanno aggiunti la verniciatura e il completamento dell'interno. Se poi si necessita di una revisione alla meccanica, i costi lievitano fino a sfiorare la quotazione di mercato. Per non parlare di un'eventuale preparazione Gruppo 4, i cui costi sono ormai paragonabili a quelli di una elaborazione di un'auto da corsa odierna. Ma ne vale sempre la pena, perché questo purosangue glorioso non smetterà mai di salire di valore. **R**





Particolari da corsa

Sopra, il motore bialbero di 1756 cm³ sviluppato da Lampredi. In questa versione di serie eroga 128 CV DIN. Il carter della distribuzione è verniciato di giallo. In alto, i sedili anatomici Recaro con poggiatesta regolabili in altezza erano a richiesta (di serie erano montati quelli della 124 Sport Spider). Da notare gli inserti in alluminio sulla plancia e l'assenza dello sportellino del vano portaguanti. L'hardtop, con lunotto in plexiglas, veniva rivettato alla scocca. Il rollbar era di serie. Il prototipo debuttò al Salone di Ginevra del 1972; la versione definitiva giunse al Salone di Torino di quello stesso anno.

FIAT X1/9

€ 6500

Pensata per divertire

Una compatta "supercar" a motore centrale firmata da Bertone. La meccanica, derivata dalla 128 Sport, è affidabilissima. E il tettuccio asportabile la trasforma quasi in una... spider

Difficile che un esemplare, anche perfetto, raggiunga la soglia dei 10.000 euro. Eppure la X1/9 ha molte carte da giocare: è una vera sportiva, pur essendo dotata di una meccanica poco "nobile" (quella della Fiat 128, ma rovesciata: motore centrale, trazione posteriore); ha prestazioni di rilievo nonostante la cilindrata "milletré", ha un "vestito" originale e sportivo, realizzato da Bertone. Evidentemente tutte queste peculiarità positive non sono state sufficienti, almeno finora, per trasformarla in

un autentico asso del mercato.

La X1/9 segue lo schema delle supercar di inizio anni Settanta: carrozzeria a cuneo, con fari a scomparsa, abitacolo di impronta sportiva a due posti secchi, tetto rigido asportabile (tipo "Targa" per utilizzare una denominazione Porsche). Il motore è alle immediate spalle dell'abitacolo. I bagagli trovano posto nel vano anteriore e nel piccolo baule ricavato dietro il motore. Il quattro cilindri della 128 Sport 1300, montato in posizione centrale e trasversale, eroga 75 CV DIN. La velocità massima è di 170 km/h. Nel 1972, anno della presentazione, la X1/9 non ha praticamente rivali sul mercato. Il prez-

zo è un po' alto (1,8 milioni di lire): esattamente quanto la nuova medio-grande della Fiat, la 132 1800. Il successo è immediato, soprattutto negli Stati Uniti, dove confluì una fetta cospicua della produzione, che terminerà nel 1989 dopo aver raggiunto le 174.000 unità. Un risultato importante.

RARE LE QUATTRO MARCE

Forse è proprio questo il vero limite alla rivalutazione della X1/9: la costruzione di massa. Però ne sono rimaste abbastanza poche, specie in Italia, in particolare della prima serie, dotata dell'originario 1300 abbinato al cambio a 4 marce (prodotta fino al





1978). In ogni caso, la sportivetta a motore centrale è un acquisto da consigliare: perché è divertente e costa poco da mantenere, grazie a una meccanica robusta, affidabile e di grande serie. Il restauro non è impegnativo e i ricambi si trovano con facilità a prezzi modici. Le difficoltà maggiori consistono nel restauro della carrozzeria, che subisce l'attacco della corrosione soprattutto nei sottoporta e negli scatolati della struttura interna, in particolare vicino agli attacchi delle sospensioni. Il ripristino, però, può essere effettuato da una normale carrozzeria generica, purché competente in lavori di una certa entità. **R**



Sovrasterzo controllabile

Su strada fa valere le sue doti di sportiva con motore centrale: l'assetto è neutro; se si esagera tende ad allargare di muso e, rilasciando il gas, innesca un sovrasterzo facilmente controllabile. A fine 1978 arrivò la X1/9 Five Speed, con motore di 1,5 litri (85 CV DIN) e cambio appunto a cinque marce. Un lieve restyling interessò il frontale e il cofano motore. Rinnovato anche l'abitacolo.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, centrale, trasversale
Cilindrata (cm³)	1290
Potenza (CV)	75
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	170
Accelerazione 0-100 km/h (s)	9,9

PRO...

- Divertente da guidare
- Una quasi spider per tutte le stagioni
- Linea Bertone molto caratteristica

...E CONTRO

- Carrozzeria soggetta alla corrosione passante
- Il motore scalda l'abitacolo e tende a salire di temperatura
- La quotazione non è destinata a salire di molto

LA PAGELLA

Fascino	****
<i>Una vera sportiva molto economica.</i>	
Costo di gestione	*****
<i>Costa pochissimo da mantenere.</i>	
Uso quotidiano	****
<i>Soffre un po' soltanto in città.</i>	
Affidabilità	****
<i>La meccanica di serie la rende molto affidabile.</i>	
Ricambi	****
<i>Ricambi facili da reperire e a prezzi bassi.</i>	
Club	*****
<i>Il Club X1/9 Italia è molto attivo (icsunonove.it).</i>	



FIAT 127 SPORT

€ 3500

Compratela a occhi chiusi

*Pochi ritocchi di carrozzeria, un'iniezione di potenza e la sportiva è servita.
Sembrava sparita dalla circolazione, ma oggi gli appassionati la stanno riscoprendo*





La chiamavano "El Grinta"
 La 127 Sport è una piccola belva, in particolare la 1ª e la 2ª serie (la 3ª, la Five Speed, con il 1300 da 75 CV e cambio a 5 marce è meno cattiva). Ebbe anche trascorsi di rilievo, specie nelle preparazioni di Lavazza. Di difficile reperimento gli specifici allestimenti interni.



N

ata nell'estate del 1978, la 127 Sport poteva essere scelta solamente in tre tinte: arancio, nero o grigio metallizzato. Quest'ultimo era, naturalmente, il colore più diffuso. La 127 per gli "smanettoni" aveva profonde modifiche rispetto alla 1050 CL a tre porte, ovvero la versione top level della gamma dell'utilitaria torinese: motore elaborato tramite aumento del rapporto di compressione, nuova distribuzione, valvole maggiorate, condotti ridisegnati e carburatore doppio corpo. La potenza cresceva del 40%: da 50 a 70 CV DIN. Ma c'era di più: impianto frenante potenziato, barra stabilizzatrice anteriore irrigidita, terminale di scarico sdoppiato, ruote allargate e rapporto al ponte accorciato. A livello estetico: spoiler anteriore piuttosto pronunciato, uno posteriore più discreto piazzato sopra il portellone, calandra a rettangoli, bande di colore a contrasto sulle fiancate (arancio su scocca nera, nera su scocca arancio, nera su scocca grigia), adesivi "127 Sport" e targhette "70 HP" in ordine sparso ovunque. All'interno spiccavano sedili anteriori con poggiatesta incorporato, sellerie sportive, volante di diametro ridotto con due razze traforate, divano posteriore sdoppiato, strumentazione "maggiorata". Modifiche profonde, dunque, che giustificavano un prezzo di circa il 25% superiore rispetto a quello della 1050 CL.

VISTOSA E GRINTOSA

La Sport è stata la prima tra le 127 a scomparire dalla circolazione: spesso finita tra le mani di utenti "facinorosi", ha concluso i suoi giorni mestamente dai rottamai di mezza Italia. La riscoperta è avvenuta soltanto pochi anni fa, quando i collezionisti si sono accorti che avrebbe potuto essere una valida alternativa, a metà costo, della già accreditata A112 Abarth. Trovarne un esemplare e restaurarlo a dovere non è semplice. Ma la "127 Sport" è una "attiraguardi" da paura, specie per chi punta su un esemplare di quello sfacciatamente squillante color arancio. Chi investe su di lei, maturerà interessi senz'altro... **R**

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1049
Potenza (CV)	70
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	160
Accelerazione 0-100 km/h (s)	13,2

PRO...

- Rara e divertente
- Quotazioni in netto rialzo
- Consumi ridotti

...E CONTRO

- Interni difficili da riprodurre
- Non è facile da trovare sul mercato
- Molti esemplari troppo usurati

LA PAGELLA

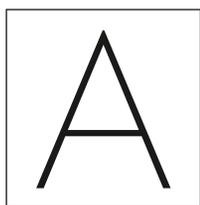
Fascino	***
<i>La più sportiva delle 127, una Fiat di importanza storica notevole.</i>	
Costo di gestione	*****
<i>Si mantiene con pochissimo.</i>	
Uso quotidiano	*****
<i>Limiti di circolazione a parte, si può usare sempre.</i>	
Affidabilità	*****
<i>Un vero e proprio "mulo".</i>	
Ricambi	****
<i>Qualche difficoltà nei dettagli interni.</i>	
Club	*****
<i>C'è un club specifico: fiat127club.it</i>	

FIAT 131 RACING

€ 2500

Voglia di corse

Doti quali l'ottima accelerazione e l'assetto molto rigido coesistono con freni non all'altezza e tenuta sicura solo se non si esagera col gas. Un carattere tutto particolare, ma che affascina



Il reparto progetti di Fiat, nella seconda metà degli anni Settanta, piacevano le sperimentazioni, che in molti casi si trasformavano in prodotti di serie. L'obiettivo era saturare le nicchie di mercato. E siccome in quel periodo le auto sportive che andavano per la maggiore erano le berline "pompate", ecco nascere la 131 Racing, che in qualche maniera voleva anche sfruttare l'immagine vincente delle 131 Abarth Rally che dominavano le corse (vinse il Mondiale nel 1977, 1978 e 1980). Nasceva dall'abbinamento del 2 litri bialbero della Lancia Beta (115 CV DIN) con la scocca della 131 a due porte, poco diffusa in Italia, con l'aggiunta di una vistosa caratterizzazione sportiva: mascherina a quattro fari di diametro differenziato, paraurti differenti, codolini ai parafranghi, doppi specchi esterni, cerchi allargati e interno rivisitato. Tre i colori disponibili: l'arancio, il grigio chiaro e il grigio medio metallizzato. Non si conosce il numero esatto di produzione della Racing, ma sicu-

ramente non supera le poche migliaia di unità. Si sa però che, al termine della produzione, circa 200 esemplari furono dotati dall'Abarth di sovralimentazione per dare origine alla 131 Volumetrica, con 140 CV. Successivamente, anche alcune 131 2.0 Supermirafiori terza serie (a 4 porte) furono trasformate in Volumetrica, fregiandosi del marchio dello Scorpione.

QUASI INTROVABILE

La Racing è quasi del tutto scomparsa. Però la sua rarità non ne ha fatto, almeno finora, un oggetto da collezione. Tant'è che le quotazioni di mercato sono molto basse (2500 euro), un valore che non ne giustifica il recupero e il restauro. Un vero peccato, perché si tratta di un'auto non sportiva, ma brillante sì. La caduta nel dimenticatoio ha provocato anche la cronica assenza di ricambi, il che rende ancora più problematico l'eventuale ripristino. Ben diverso, invece, il destino della Volumetrica, da tempo entrata nel mirino degli appassionati, con valori medi sui 6000 euro (9000 per un esemplare restaurato professionalmente). **R**



Viaggi sul velluto

I rivestimenti erano robusti. La caratterizzazione sportiva piuttosto vistosa preludeva a prestazioni brillanti: 180 km/h di velocità, un cambio a 5 marce corte e con la leva dai movimenti rapidi, una tenuta di strada buona grazie ai cerchi allargati con pneumatici sportivi (Pirelli P6).



CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1995
Potenza (CV)	115
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	180
Accelerazione 0-100 km/h (s)	10,4

PRO...

- Ne sono rimaste pochissime
- Estetica gradevole
- Prezzo ridicolo

...E CONTRO

- Ricambi problematici
- Rivalutazione a lunga scadenza
- Dettagli specifici introvabili

LA PAGELLA

Fascino ******

Nonostante il pedigree della sorella da corsa, lascia piuttosto freddi i collezionisti.

Costo di gestione *******

Un problema trovare gli eventuali ricambi specifici di questo allestimento.

Uso quotidiano ********

Usabile, ma non consuma poco.

Affidabilità ********

Una onesta berlina 2 porte in veste di sportiva.

Ricambi ******

Tranne il motore, non si trova molto.

Club ********

Dal 2009 c'è un club dedicato a tutte le 131: il Fiat 131 Club Italia.



INNOCENTI MINI COOPER 1300

€ 9000

Meglio delle inglesi

Più eleganti, meglio rifinite e quindi più ricercate: le Mini prodotte su licenza dall'Innocenti sono un vero oggetto di culto anche nel resto d'Europa. E la domanda cresce...

Le ultime Mini Cooper italiane, le 1300 e 1300 Export (per una produzione rispettivamente di 9992 e 28.153 esemplari) sono state vendute tra il 1972 e il 1975. Grazie al motore portato a una cilindrata maggiore (come le Cooper S inglesi) e ai 71 CV sono quelle più richieste dai cultori del capolavoro di Alec Issigonis. Maggiormente affidabili rispetto alle Cooper precedenti, grazie alle sospensioni a coni che presero il posto delle Hydrolastic, soffrirono gli attacchi della corrosione e quindi molte sono state demolite.

Ma la passione per la Mini non ha mai smesso di pulsare nel cuore dei collezionisti italiani: oggetto di culto da nuova, ha sempre avuto un seguito, diventando una "instant classic". Basti pensare che in Italia alle Mini sono dedicati oltre 20 club di modello. Per questo motivo oggi acquistare al giusto prezzo una Cooper non è cosa semplice: i prezzi sono alti (almeno 9000 euro per una 1300, idem per la quasi identica, e più diffusa, Export). Ancora più difficile imbattersi in una Mini Cooper totalmente originale: la Mini si presta alle customizzazioni, più o meno spinte.

PERSONALIZZATA VALE MENO

Ma quanto vale una Cooper modificata? Dipende dal tipo di trasformazione, e comunque dal gusto personale. Dal punto di vista storico, ogni "attentato" all'originalità dovrebbe tradursi in un deprezzamento. Ma se la trasformazione è uguale o molto simile a quanto veniva fatto all'epoca, la modifica è accettabile e potrebbe persino aumentare il valore. Per esempio, l'aggiunta di finiture in legno al cruscotto o alle portiere, l'adozione di cerchi in lega dell'epoca e così via. Modifiche alla carrozzeria non sono invece tollerabili. Valutazioni a parte, le Mini Cooper sono ormai quasi tutte ben restaurate. Ma controllate bene i sottoporta, gli attacchi per il cric e il vano batteria posto nel bagagliaio: sono i punti dove si annida la ruggine. **R**





Un kart da strada

Le Cooper sono tra le auto più divertenti da guidare nei tratti misti, dove fanno valere la loro incredibile agilità. I 71 CV sembrano il doppio. Tra le piccole "bombe" degli anni Settanta non è possibile trovare di meglio.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	1275
Potenza (CV)	71
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	160
Accelerazione 0-100 km/h (s)	14,4

PRO...

- Molto divertente da guidare
- Un classico da sempre
- In genere si trova in buono stato

...E CONTRO

- Occhio alle trasformazioni "spinte"
- Tendenza a soffrire la corrosione passante
- Prezzi piuttosto alti

LA PAGELLA

Fascino ****

Tra le Mini migliori, anche rispetto ad alcune Made in England.

Costo di gestione ****

Non richiede esborsi ingenti.

Uso quotidiano ****

Ideale in città, blocchi del traffico permettendo.

Affidabilità ***

Discreta: come ogni "inglese" ogni tanto fa le bizze.

Ricambi ****

Si trova tutto, soprattutto in Inghilterra.

Club *****

Ci sono non meno di 20 sodalizi dedicati soltanto in Italia.

LANCIA FULVIA COUPÉ 1600 HF II SERIE

€ 22.000

Scelta da intenditori

Meccanica raffinata da auto sportiva, finiture e design di grande classe ed eleganza. Un binomio che non ha mai perso smalto. E che mai lo perderà. È per palati fini

C

i fu un momento, più di dieci anni fa, in cui tutte le Fulvia Coupé sembravano destinate a un'ascesa senza fine. Invece poi il mercato si è stabilizzato, in paral-

lelo col declino del brand tra le auto moderne. Oggi il marchio piemontese vivacchia, con solo qualche "highlight", i soliti, a far parlare di sé. La Fulvia HF 1600 seconda serie (114 CV DIN) oggi vale poco più di 20.000 euro. Sembrano molti, specie se questa quotazione è messa a confronto con quella delle rivali più accreditate, come le Giulia GT. Ma non si tratta di un investimento maldestro, anzi. La produzione complessiva (HF e HF Lusso) infatti è di appena 3690 unità nel periodo 1970-1973. Quindi è lecito attendersi una costante rivalutazione.

STILE IMPAREGGIABILE

La HF è un'auto da godere su strada. Il suo motore, complicato e un po' delicato, esprime tutta la sua potenza agli alti regimi: superati i 3000 giri, cambia voce, diventa roca e possente. L'accelerazione cresce, come se la sferzata di coppia fosse dovuta a un turbocompressore. Per guidare al massimo la 1600 HF bisogna essere manici: la "Fulvietta" nelle curve punta con decisione il muso verso la tangente e, se si rilascia il gas di colpo, tende ad alleggerirsi dietro con rapidità sorprendente. Il pilota esperto si avvantaggia di questo comportamento, ma quello meno smaliziato può fare disastri. La HF è rigida, ma grazie ai sedili ben imbottiti il confort non ne risente più di tanto.

Restaurarne una non è semplice ed è pure piuttosto costoso, perché i ricambi, in particolare quelli del motore, hanno prezzi da boutique. Anche la manutenzione non è alla portata di tutti: meglio affidarsi a un esperto conoscitore del V4 Lancia.

Quale futuro per la 1600 HF? Sicuramente una rivalutazione lenta, ma costante, dovuta al fatto che di esemplari in vendita ce ne sono sempre pochi. Chi ce l'ha, se la tiene stretta. Il che vorrà pur dire qualcosa... **R**





CARATTERISTICHE

Motore	V4 (11°20'), anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1584
Potenza (CV)	114
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	180
Accelerazione 0-100 km/h (s)	9,8

PRO...

- Produzione limitata
- Prestazioni brillanti
- Finiture di grande classe

...E CONTRO

- Ricambi costosi
- Restauro complicato
- Pochi esemplari in vendita

LA PAGELLA

Fascino ****

Sembra una normale Fulvia Coupé, ma è un'auto profondamente differente.

Costo di gestione ***

La meccanica quasi da corsa richiede impegno e costanza.

Uso quotidiano ***

Sconsigliabile, soprattutto nell'uso in città.

Affidabilità ****

Se è in ordine, difficilmente provoca grattacapi.

Ricambi ***

Si trova quasi tutto, ma a caro prezzo.

Club *****

Esiste il Lancia Fulvia Club Italia: lanciafulviaclub.it

Cerchi Cromodora

La HF 1600 Lusso si riconosce per i cerchi in lega Cromodora di serie, ma all'occhio più attento non sfuggono i parafranghi allargati. L'interno ha finiture decisamente meno spartane rispetto alle versioni normali o alla precedente "Fanalona", vera e propria base per le corse.

ANNI 80

LIMITED EDITION

QUASI CLASSICHE

Le auto che hanno da poco compiuto o stanno per compiere trent'anni sono le cosiddette youngtimer: su di esse si concentra l'attenzione dei collezionisti più giovani, che stanno portando nuova linfa al mondo del collezionismo. Per chi sa scegliere, gli anni Ottanta sono favolosi

Il decennio che va dal 1980 al 1989 è stato l'ultimo in cui la produzione italiana riuscì a tenere testa all'invasione straniera. Sono anni in cui le maggiori case nazionali finiscono tutte sotto il controllo della Fiat: l'Alfa Romeo nel 1986, la Maserati e l'Innocenti nel 1989. Con Ferrari, Abarth, Lancia e Autobianchi già da tempo nel gruppo, l'auto italiana diventa di fatto quasi totalmente targata Torino.

Le conseguenze sono note: l'Alfa Romeo passa forzatamente alla trazione anteriore e la Lancia si "fiattizza" sempre più, perdendo una parte cospicua della sua identità di marca. Nonostante ciò, le auto da ricordare (e da collezionare) rimangono moltissime, soprattutto nella prima parte del decennio. Due sono i fenomeni commerciali su cui puntare in chiave collezionistica: quello delle mini "bombe", che in fatto di volumi di produzione è piuttosto rilevante, e quello delle "tirature limitate". Tra le nostre scelte per questo "speciale", nella prima area alcuni modelli ormai noti tra gli appassionati (Fiat Uno Turbo i.e. e Ritmo Abarth) e altri su cui ancora non sono stati ancora accesi i riflettori (dunque ottimi "consigli per gli acquisti": Au-

tobianchi Y10 Turbo e Innocenti Mini De Tomaso Turbo). Nella seconda, tante Alfa Romeo, tra cui la Giulietta Turbodelta (ormai una sorta di araba fenice per gli Alfisti), la più diffusa (purtroppo sempre meno in Italia) Alfa 75 V6 3.0, che rappresenta la massima espressione delle berline con schema transaxle della Casa di Arese, e la Lancia Thema 8.32, universalmente nota come "Thema Ferrari". Un'auto di grande fascino e importanza tecnica (fu a lungo la più potente trazione anteriore del mondo), ma dalle innegabili difficoltà di restauro, soprattutto di natura economica, qualora si debba intervenire sull'otto cilindri made in Maranello.

Chi punta sugli anni Ottanta può entrare in possesso di vere e proprie sportive d'alto lignaggio, pur con un budget limitato: per esempio la Ferrari Mondial Cabriolet o la Maserati Biturbo Spyder Zagato. Queste due auto hanno un comune denominatore, che suggerisce su quale tipologia di vetture occorre puntare per fare un investimento che garantisca un sicuro ritorno economico, se si opta per un'auto da collezione di questo periodo: la carrozzeria scoperta.

Gli anni Ottanta sono il periodo in cui inizia a diffondersi l'elettronica di bordo: questo implica un cambiamento di "strategia" da parte dei collezionisti. Riparare

un'auto di questa età significa trovare fornitori differenti: i meccatronici. E mettere in preventivo che le riparazioni d'ora in avanti non saranno più soltanto relative a meccanica, carrozzeria e interni. Per giunta, l'elettronica non è quasi mai riparabile: quando si rompe si sostituisce (sempre ammesso di riuscire a trovare i ricambi). E le auto, che fino a quel momento magari "giravano" male, ma ti portavano quasi sempre a casa, da allora in poi conobbero i black out improvvisi. In quel periodo anche il mestiere dell'autoriparatore cambia pelle: il meccanico diventa un assemblatore, effettua la diagnosi al computer, toglie e sostituisce. E le mani se le sporca sempre meno.

LA PAGELLA DEGLI ANNI 80

SODDISFAZIONE COLLEZIONISTICA	★★
RITORNO D'IMMAGINE	★★★
QUOTAZIONI	★★★★
RIVENDIBILITÀ	★★★★
REPERIBILITÀ	★★★★★
VALORE DELL'INVESTIMENTO	★★★★
COSTI DI RESTAURO	★★★
REPERIBILITÀ RICAMBI	★★★★★
PRESTAZIONI	★★★★
FACILITÀ DI GUIDA	★★★★★



Alfa Romeo
Alfetta GTV 6 2.5 **80**



Alfa Romeo
Giulietta Turbodelta **82**



Alfa Romeo
75 3.0 V6 **84**



Autobianchi
Y10 Turbo **86**



Ferrari
Mondial Cabriolet **88**



Fiat
Ritmo Abarth 130 TC **90**



Fiat
Uno Turbo I.E. **92**



Innocenti
Mini De Tomaso Turbo **94**



Lancia
Beta HP Executive 2.0 VX **96**



Lancia
Thema 8.32 **98**



Maserati
Biturbo Spyder **100**

ALFA ROMEO ALFETTA GTV 6 2.5

€ 12.000

Un gran bel motore

Trasferire il V6 "Busso" sotto il cofano della GTV fu un'idea geniale. La qualità dei rivestimenti è mediocre, ma su una granturismo così divertente da guidare a chi importa?



ll'apparenza la GTV 6 differisce poco dalle Alfetta coupé della seconda serie: una vistosa gobba sul cofano e, per i più attenti, i cerchi in lega da 15 pollici. In realtà

è tutt'altra macchina. Basta avviare il motore per rendersene conto: il "Busso" emette una musicalità particolare, dolce e quasi flautata ai bassi regimi che poi, quando sale di giri, inizia a farsi più corposa. La GTV 6 prevede diversi

adattamenti: il serbatoio della benzina maggiorato (75 litri anziché 49), freni anteriori autoventilanti, frizione bidisco, assetto differenziale. Anche rispetto all'Alfa 6, da cui proviene il motore, c'è una differenza sostanziale: l'impianto di iniezione al posto dei carburatori.

PIÙ DI VENTIMILA ESEMPLARI

L'Alfetta GTV con motore V6 è meno rara di quanto si possa pensare: ne sono state costruite più di ventimila (più esattamente 11.468 dal 1980 al 1983 e 10.912 fino al 1986,

con qualche modifica estetica di dettaglio). Però in Italia ne circolano poche. Perché allora comprare una "oltre 2000" era fiscalmente impegnativo (c'era l'Iva "pesante") e molte di quelle immatricolate all'epoca sono state oggetto di incetta da parte degli acquirenti stranieri in anni recenti. La GTV 6 è essenzialmente un gran bel motore, attorno al quale è stata realizzata una carrozzeria disegnata in origine da Giugiaro (l'Alfetta GT debutta nel 1974) che porta evidentissima la sua sagoma da sportiva degli anni Settanta. Non è di si-





curo uno dei capolavori di Giorgetto, ma agli Alfisti piace. Quello che difetta alla GTV 6 è la qualità dei materiali: sono molti infatti gli esemplari che indossano una “divisa” stanca, raffazzonata; con le plastiche del cruscotto spaccate, il velluto dei rivestimenti consumato, la componentistica mal assemblata. Evitate queste vetture: il ripristino alle condizioni d’origine può costare quasi quanto il valore dell’auto intera. Per la meccanica? No problem: il V6 progettato da Giuseppe Busso è un “mulo”.

R



Quotazioni in crescita

Per una GTV 6 è lecito spendere 12.000 euro, con punte che ormai sfiorano i 20.000 per gli esemplari da concorso. Attenzione però allo stato di conservazione dell'interno, che è il punto critico di questa sportiva magnifica da guidare.

CARATTERISTICHE

Motore	V6 (60°), anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	2492
Potenza (CV)	160
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	205
Accelerazione 0-100 km/h (s)	8,9

PRO...

- È una sportiva Doc
- Prestazioni di ottimo livello
- Fascino del motore “Busso”

...E CONTRO

- Qualità dell'abitacolo approssimativa
- Pochi esemplari sul mercato in Italia
- Meccanica costosa da revisionare

LA PAGELLA

Fascino ****

Importante rappresentante delle sportive anni Ottanta.

Costo di gestione ***

Consumi elevati, ma la manutenzione è abbastanza economica.

Uso quotidiano ****

Si può usare di frequente (a parte i consumi).

Affidabilità ****

L'importante è che sia stata mantenuta con cura.

Ricambi *****

Non esiste alcun problema.

Club *****

C'è un sodalizio espressamente dedicato: clubalfettagtv.com

ALFA ROMEO GIULIETTA TURBODELTA

€ 15.000

Raffinata rarità

Pensata per il campionato Turismo, è una macchina da competizione. Dannatamente veloce e non molto docile, richiede una manutenzione costante della sofisticata meccanica

La più Alfa di tutte. Così si potrebbe riassumere la Giulietta Turbodelta. Almeno relativamente agli anni Ottanta, nessuna berlina a 4 porte uscita dalla mente dei progettisti della Casa di Arese è un così azzeccato concentrato di potenza, prestazioni e qualità stradali. Derivata dalla Giulietta 2.0, ovvero la versione top di gamma, per essere trasformata in un autentico mostro doveva fare un passaggio all'Autodelta, lo storico reparto corse del Biscione. Qui il classico bialbero 2 litri veniva dotato di una turbina Alfa Avio e di due carburatori doppio corpo posti a valle del turbo. La potenza passava da 130 a 170 CV DIN, mentre la coppia cresceva del 60%, raggiungendo i 28,8 kgm. Altri interventi riguardavano l'aggiunta di un radiatore per l'olio e l'adozione di quattro freni a disco autoventilanti, della frizione bidisco, di una diversa taratura delle sospensioni e di cerchi e pneumatici specifici.

A fronte di aggiornamenti meccanici così importanti, la Tubodelta si distingueva a colpo d'occhio solo per pochi, calibrati particolari: vernice soltanto nera, profili rossi, sedili sportivi amaranto con poggiatesta a rete, volante di piccolo diametro e manometro del turbo.

TIRATURA LIMITATA

Si dice che nelle intenzioni della Casa vi fosse l'omologazione per partecipare al campionato europeo Turismo; per questo furono previsti 500 esemplari. Tuttavia la produzione si fermò a quota 361. Un numero maggiore sarebbe stato impossibile, date le dimensioni della struttura di Settimo Milanese. La Turbodelta costava esattamente il doppio della

Giulietta più venduta, la 1.6: 27 milioni contro 13,5. Ma li valeva tutti e, col senno di poi, anche con gli interessi. Oggi si acquista (ammesso di trovarla, perché ormai gli esemplari sopravvissuti sono nelle mani di gelosissimi Alfisti) per non meno di 15-20.000 euro, ma gli esperti assicurano che anche spendendo il doppio sarebbe un ottimo affare: basta saper aspettare. **R**





Turbo vecchia maniera

Avete presente il calcio nel sedere tipico dei turbo di prima generazione? Ecco: la Giulietta Turbodelta, quando i gas di scarico entrano a tutta velocità nella girante, fa esattamente così. Una bestia da corsa che però mostra tutta la guidabilità delle vere Alfa Romeo.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1962
Potenza (CV)	170
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	206
Accelerazione 0-100 km/h (s)	7,9



PRO...

- È una delle Alfa più rare e preziose
- In prospettiva godrà della massima rivalutazione
- Garantisce prestazioni esaltanti

...E CONTRO

- Quasi inesistente sul mercato
- Ricambi meccanici costosi o introvabili
- Necessita di messa a punto da esperti

LA PAGELLA

Fascino *****

La berlina Alfa più sportiva degli anni Ottanta.

Costo di gestione **

Pochi ci possono mettere le mani: la professionalità si paga.

Uso quotidiano ***

È quasi un'auto da corsa omologata per la strada.

Affidabilità ***

Una macchina costruita artigianalmente qualche sorpresa la riserva sempre.

Ricambi **

Quelli specifici sono pressoché introvabili.

Club *****

Il Registro Italiano Alfa Romeo è il punto di riferimento.

ALFA ROMEO 75 3.0 V6

€ 10.000

Fior di Alfa

La scocca della "media" col motore dell'ammiraglia. E la cara, vecchia, efficiente e divertentissima trazione posteriore. Un cocktail irresistibile, che appaga gli amanti della guida vecchia scuola

P

ensare a una berlina da quasi 200 CV (in realtà da 182 a 192 a seconda delle versioni e dei dati di omologazione) distribuiti su 1200 kg scarsi (a vuoto), con lo

scudetto Alfa ben piantato sulla mascherina, eccita la fantasia dei patiti di belle macchine. In effetti, la 75 3.0 V6 è una delle ultime auto concepite dalla "vecchia scuola", l'erede ultima di una tradizione iniziata nel dopoguerra con la 1900 e proseguita fino appunto alla 75. Dopo di lei, una ridda di Alfa dalla scarsa personalità (tranne rarissime eccezioni, contemplate ovviamente in questo "Speciale" di Ruoteclassiche) fino alla "resurrezione" della Giulia di oggi.

Soltanto 6527 esemplari, comprese le Milano destinate al mercato Usa: si tratta di numeri microscopici, specie se rapportati alla produzione totale della 75, che è arrivata a superare le 375.000 unità. Quindi è questa la versione su cui puntare, assieme alla 1.8 Turbo, naturalmente. Però la 3.0, onestamente, offre persino qualcosa in più rispetto alla versione sovralimentata: la coppia bassa, bassissima. Sì, è vero: a scorrere i dati ufficiali il picco massimo si raggiunge a 4000 giri, un regime normale per una sportiva. Ma già l'80% dei 25 kgm è disponibile appena sopra al minimo. Non ne siete convinti? Fate una prova: innestate la terza marcia da fermi e partite sfrecciando leggermente. Sentirete come una fionda invisibile che vi proietta in avanti...

ATTENZIONE AL CHILOMETRAGGIO

La 75 V6 va maledettamente bene: ciò significa che i proprietari vi hanno trascorso assieme lunghi anni di "scorribande" stradali. Sono molti, infatti, gli esemplari che hanno sulle ruote 200-250.000 km. Non molti per l'indistruttibile tre litri "Busso", ma per tutto il resto della componentistica purtroppo sì. Meglio quindi cercare vetture più "fresche": altrimenti vi troverete alle prese con una miriade di piccoli, ma fastidiosi, problemi di affidabilità. **R**





Danzare fra le curve

Nessun sistema elettronico di ausilio alla stabilità: tutto è affidato a un comportamento stradale sano e sincero fin dall'origine. Così la 75 V6 garantisce una gioia di guida difficile da eguagliare, a prescindere dal prezzo di acquisto.

CARATTERISTICHE

Motore	V6 (60°), anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	2959
Potenza (CV)	182-192
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	220
Accelerazione 0-100 km/h (s)	8,2

PRO...

- L'ultima erede di una stirpe nobile
- Qualità di guida
- Rivalutazione importante

...E CONTRO

- Troppi esemplari molto sfruttati
- Difficile da trovare a poco prezzo
- Qualità costruttiva scadente

LA PAGELLA

Fascino *****

La migliore Alfa berlina degli anni Ottanta...

Costo di gestione ****

Il serbatoio maggiorato a 70 litri non può fare granché.

Uso quotidiano ****

Consumi a parte, si presta egregiamente all'impiego frequente.

Affidabilità ****

Solo la componentistica dà grattacapi.

Ricambi *****

Si può trovare tutto. Ma alcuni pezzi costano molto.

Club ****

C'è un club dedicato alla gamma Alfa 75.

AUTOBIANCHI Y10 TURBO

€ 2500

Un bel caratterino

Rispetto alla più ricercata Fiat Uno Turbo offre lo stesso divertimento, dimensioni ancora più compatte e, soprattutto, un prezzo (per ora) ancora più basso. Ma ormai è una mosca bianca...

"Piace alla gente che piace". E la Turbo, aggiungiamo noi, piace ancora di più. La Y10 era l'erede designata dell'Autobianchi A112: in epoca di sovralimentazione imperante, la sostituita dell'Abarth non poteva farne a meno. La Y10 Turbo nacque con prestazioni, sulla carta, impressionanti: se la "base", che portava al debutto il nuovo motore Fire (Full Integrated Robotized Engine) di 999 cm³, erogava 45 CV, la Turbo, con il "Lampredi" di 1049 cm³ della 127 dotato di turbo, ne sviluppava ben 84: quasi il doppio! Per una velocità di punta di 180 km/h e, ancora più impressionante, con un'accelerazione 0-100 km/h attorno ai 9 secondi. Insomma, una citycar capace di tenere testa alla Golf GTI...

La Y10 Turbo è riconoscibile per i bordini rossi sui paraurti (anch'essi di disegno specifico), per la fascia adesiva sulla fiancata (molti si affrettavano a farla sparire, ma oggi è facilmente riproducibile al computer), per il terminale di scarico maggiorato, per il volante sportivo e per il check control e la strumentazione elettronica "solid state" (a richiesta).

UN AGO NEL PAGLIAIO

Le poche Y10 Turbo prodotte (esattamente 13.190, un'inezia rispetto alle oltre 900.000 della serie Y10) si sono in pratica estinte: pare che ne siano sopravvissute soltanto poche decine. Però non sono ancora entrate nel mirino degli appassionati: per questo, magari scovandone una in qualche paese di provincia (nelle grandi città le campagne di rottamazione e i limiti di circolazione le hanno fatte finire tutte dai demolitori), chi la compra fa senz'altro un grande affare: 2500 euro è la quotazione, fino a un massimo di 4000 per un esemplare conservato sotto una teca di cristallo.

Però, prima di procedere all'acquisto,

meglio verificare con attenzione l'integrità della scocca, che per nessun motivo deve riportare tracce di incontri ravvicinati del primo tipo (muri e guard rail), del secondo tipo (urti con altri veicoli) e del terzo tipo (utilizzi impropri da conducenti alieni). Scherzi a parte, la Y10 adotta un retrotreno più sofisticato di quello della "cugina" Fiat Uno, il famoso "assale a omega", che se è storto o mal raddrizzato, rischia di far diventare la guida di questa citycar un'esperienza in stile Holiday on ice.





Per giovani macho

Se la Y10 era l'utilitaria chic preferita dalle donne, la Turbo era invece per macho da città, o per yuppies in carriera: un'auto di questo tipo, dotata dello status symbol radio-telefono, era la coprotagonista di un cinepanettone con Ezio Greggio.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	1049
Potenza (CV)	84
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	180 km/h
Accelerazione 0-100 km/h (s)	9,5

PRO...

- Molto rara
- Poche unità costruite
- Quotazione molto bassa

...E CONTRO

- Difficoltà di reperirne una in vendita
- Pochissimi esemplari in buono stato
- Strumentazione digitale non riparabile

LA PAGELLA

Fascino ****

La versione top della leggendaria Y10.

Costo di gestione ****

Se è in ordine, si mantiene con pochissimo.

Uso quotidiano ****

Blocchi del traffico esclusi (la Turbo non è catalizzata), si può utilizzare sempre.

Affidabilità ****

Un turbo longevo se utilizzato con accortezza.

Ricambi ***

Non essendo ancora considerata una storica da collezione, qualcosa non si trova.

Club ****

C'è un sodalizio di modello molto attivo: y10club.it

FERRARI MONDIAL CABRIOLET

€ 25.000-32.000

Una Rossa accessibile

Certo, non è una delle Ferrari più amate. Ma consente di entrare nell'esclusivo mondo di Maranello con un esborso modesto. I costi di gestione rimangono comunque per pochi facoltosi

M

ettersi al volante di una Mondial significa provare sensazioni strane: si è seduti in prossimità delle ruote anteriori e il motore centrale, alle spalle, sembra lontan-

no anni luce. Insomma, non è una di quelle Rosse che si guidano con la sensibilità nei glutei. Specie nelle prime versioni, nemmeno la "cavalleria" impressiona più di tanto (214 erano i CV delle Mondial 8). Ferrari, però, dimostrò di credere nella sua 4 posti (quasi) veri: sottopose la Mondial a un'incessante evoluzione: più cavalli, più qualità costruttiva, fino ad arrivare alla Mondial T che oggi è l'unica della serie a essere ricercata dai collezionisti, sebbene i prezzi rimangano confinati in un segmento di mercato quasi "popolare". Però la Mondial Cabriolet è un'occasione da non lasciarsi sfuggire: perché costa veramente poco in relazione al marchio. E pazienza se, per mantenerne una, occorre sopportare costi d'esercizio e manutenzione identici a quelli di una ben più valutata 308-328.

LUNGA EVOLUZIONE

240, poi 270 e infine i magici 300. Questo il numero dei cavalli a disposizione dei possessori di una Mondial Cabriolet, a partire dalla Quattrovalvole (la prima Mon-

dial 8 non fu realizzata nella versione scoperta). Si tratta di potenze più che rispettabili, che consentono di raggiungere prestazioni interessanti. Le Mondial, però, come accennavamo poc'anzi, non sono utilitarie che si mantengono a "pane e mortadella". Richiedono una manutenzione puntuale e ravvicinata (un "tagliandino" all'anno, ovvero 1000 euro di spesa, un "tagliando-

ne" ogni quattro anni, cioè circa 4000 euro). Anche se l'utilizzo si limita a pochi weekend all'anno. È per questo che una Ferrari non è per tutti. Attenzione, però: chi acquista oggi una Mondial Cabriolet, e ha la capacità economica di mantenerla in splendida forma, recupererà tutte le spese con gli interessi. È sempre una Ferrari: il tempo le renderà senz'altro giustizia. **R**





Tiratura limitata

Delle circa 6000 Ferrari Mondial prodotte, soltanto 1539 sono cabriolet: 629 Quattrovalvole, 810 3.2 e 1010 Mondial T. Il valore di mercato attuale va da un minimo di 25.000 (per una Quattrovalvole) a un massimo di 32.000 (per una T). Con punte che sfiorano i 50.000 per un esemplare da vetrina.

CARATTERISTICHE

Motore	V8 (90°), centrale, longitudinale
Cilindrata (cm³)	2926-3405
Potenza (CV)	240-300 CV
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	240-270
Accelerazione 0-100 km/h (s)	5,6-6,3

PRO...

- È una Ferrari scoperta
- I prezzi sono molto bassi
- Non è difficile reperirne una, nonostante la produzione limitata

...E CONTRO

- Costi di manutenzione elevatissimi
- Ricambi cari
- Necessita di manodopera specializzata

LA PAGELLA

Fascino ****

Meriterebbe tre stelle, ma è una Ferrari: una in più di stima.

Costo di gestione **

Non è un'auto per tutti.

Uso quotidiano ***

È moderna, ma non si adatta a un utilizzo frequente.

Affidabilità ***

Fino alla 360 Modena, le Ferrari sono purosangue recalcitranti.

Ricambi ***

Non è difficile trovare ciò che serve, ma i prezzi....

Club *****

Alla Ferrari sono dedicati club in ogni parte del globo.

FIAT RITMO ABARTH 130 TC

€ 6000

Nel mirino dei collezionisti

Il marchio dello Scorpione nobilita una paciosa berlina da famiglia, trasformandola in un'ottima base per le competizioni. I suoi 130 CV sono più che sufficienti per togliersi molte soddisfazioni

Un paio d'anni prima ci aveva provato la Ritmo 125 TC, che anch'essa si fregiava del marchio dello Scorpione. Ma quel concetto conquistò la piena maturità con la 130 TC, che beneficiava di migliorie meccaniche ed estetiche. Il motore di due litri veniva alimentato non più da un singolo carburatore bensì da due doppio corpo Weber o Solex e contava su una più precisa accensione Digiplex. Inoltre la 130 TC beneficiava di frizione più robusta, freni maggiorati e rapporto finale allungato. Dal punto di vista estetico si distingueva per la mascherina con il logo a barre inclinate e quattro proiettori, i fanali posteriori e i fascioni paraurti. La Ritmo Abarth si poneva come un'ottima base per le corse: leggera (910 kg a vuoto), robusta e dalle prestazioni notevoli (oltre 190 km/h) grazie ai suoi 130 CV DIN.

PRONTA PER CORRERE

La 130 TC ha un comportamento divertente, perché lascia trasparire che è una sorta di auto da competizione omologata per l'utilizzo stradale. Il cambio, un robustissimo ZF che ama essere maltrattato, è veloce e ben rapportato; il motore bialbero non sembra che un lontano parente del 2000 TC delle 131, 132 e delle Argenta. Qui ha una coppia corposa, un allungo quasi smisurato, un sound che arriva direttamente allo stomaco.

La Ritmo Abarth è ormai entrata nel mirino dei collezionisti: i prezzi per un esemplare da concorso sfiorano ormai i 10.000 euro (e in Germania molto di più). Una corsa che non sembra poter rallentare. Meglio stringere i tempi...

Trovarne una non è facilissimo, ma non è nemmeno una missione impossibile. Occorre però uscire dal tradizionale circuito degli amatori, dei mercatini e dei salonisti specializzati. Per avere successo e fare l'affare, occorre setacciare le offerte dei commercianti di provincia. Lì potrebbe celarsi uno Scorpione. Per nulla pericoloso. **R**





CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1995
Potenza (CV)	130
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	oltre 190
Accelerazione 0-100 km/h (s)	8

PRO...

- Il marchio Abarth non è millantato credito
- Quotazioni in forte ascesa
- Produzione limitata

...E CONTRO

- Difficoltà a trovare esemplari in ordine
- Ricambi di carrozzeria non facili da reperire
- Dettagli interni specifici introvabili

LA PAGELLA

Fascino ********

Una vera Abarth, con una discreta carriera agonistica.

Costo di gestione *******

Non tutti ci sanno mettere le mani.

Uso quotidiano *******

In versione totalmente stradale si può usare di frequente.

Affidabilità ********

La meccanica è un po' sofisticata.

Ricambi *******

Paradossalmente, è la carrozzeria che lascia a desiderare.

Club ********

Sono due: il Fiat Ritmo Club Italia e il RitmoLandiaClub.

Cerchi Pirelli

Un dettaglio tipico della 130 TC è il cerchio in lega leggera marchiato Pirelli, produttore del pneumatici P6 di primo equipaggiamento. L'interno offre sedili sportivi (a richiesta della Recaro), volante a tre razze e una strumentazione completa.

FIAT UNO TURBO I.E.

€ 4000

Diffidate dalle elaborazioni

Incontrarla è difficile, nonostante le oltre 50.000 unità prodotte: purtroppo sono state quasi tutte sfruttate fino al limite e poi demolite. 105 CV e 845 kg: ecco i numeri per divertirsi

Un altro modello da "Chi l'ha visto?". Eppure gli appassionati che la cercano sono tantissimi. Per questo motivo le sue quotazioni stanno lievitando: oggi si attestano tra i 4000 (se ben conservata) e i 6000 euro (per una vettura perfetta). La Uno Turbo già nella sigla dimostra la sua modernità: i.e., cioè

iniezione elettronica, che prende il posto degli abituali carburatori, per consentire una più esatta miscela aria-benzina a valle del turbo. Non si creda, però, che la Uno più sportiva sia una mammoletta, anzi. Il 1300 frulla che è un piacere, il turbo sbuffa come un mantice e i 200 orari sono alla portata già dopo poco più di un km dalla partenza. Sulla carta 105 CV sembrano pochi, ma su una scocca di soli 845 kg fanno miracoli. La Uno Turbo, nata nel

1985, dal 1987 è dotata, a richiesta, di impianto antibloccaggio ai freni: si tratta dell'Antiskid, un sistema più semplice rispetto all'ABS della Bosch (e anche un po' meno efficace). Sempre nello stesso anno debutta la versione catalizzata: perde 5 CV e un po' di mordente.

TUTTO SOTTO CONTROLLO

Della Uno Turbo i più ricordano l'abbondante strumentazione composta da ben sei





indicatori (c'è persino il termometro dell'olio). Altri invece rammentano le sgommate fumanti in accelerazione. C'era chi riusciva a "demolire" un set di gomme anteriori in meno di 5000 km: roba da Fast and furious. La Uno Turbo i.e. andava forte, ma per saperla guidare in maniera redditizia occorreva carpirne i segreti. Perché condotta al limite diventava un kart per addetti ai lavori. Molti giovani ricordano quanto fosse scor-

butica. Oggi impressiona ancora, non certo per la potenza, ma per la rabbiosità delle sue accelerazioni: è un peso piuma con la forza devastante di un peso massimo. In più, se condotta a passeggio, è docile come un predicatore mormone. Consiglio per chi si accinge ad acquistarla: controllate bene lo stato della carrozzeria e diffidate degli esemplari elaborati senza alcun rispetto per l'originalità. **R**

Si corica poco

L'assetto della Fiat Uno Turbo è piatto, con un rollio poco accentuato grazie agli ammortizzatori sportivi. L'interno è specifico per questa versione, anche se qualche dettaglio simile lo si trova sulla Turbo D, che però è ancora più difficile da trovare.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	1301
Potenza (CV)	105 CV
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	200
Accelerazione 0-100 km/h (s)	8,6

PRO...

- Prestazioni brillanti
- Divertente da guidare
- Quotazioni in ascesa

...E CONTRO

- Pochi esemplari sopravvissuti bene
- Dettagli di allestimento difficili da sostituire
- Turbo poco longevo

LA PAGELLA

Fascino ****

Una delle migliori piccole "bombe" degli anni Ottanta.

Costo di gestione ****

Se è in ordine si mantiene con poco.

Uso quotidiano ****

Si può guidarla di frequente senza patemi.

Affidabilità ****

Turbo a parte, è piuttosto coriacea.

Ricambi ***

Ok la meccanica e la carrozzeria, male gli interni.

Club ****

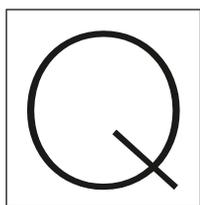
L'Uno Turbo Club Italia è il punto di riferimento: unoturboclubitalia.it

INNOCENTI MINI DE TOMASO TURBO

€ 3000

Tre cilindri efficacissimi

Delle 6000 prodotte tra il 1983 e il 1990, ne sono rimaste pochissime. Il piccolo motore Daihatsu sovralimentato eroga 72 CV, fruibili tutti in alto. La guida è divertente, e non certo rilassante



Quando l'accordo di fornitura dei motori Mini 1000 e 1300 cessò nel 1982, l'Innocenti, che apparteneva al gruppo De Tomaso, passò all'adozione di un tre cilindri giapponese prodotto dalla Daihatsu. Una soluzione che fece discutere, perché anti-convenzionale, ma che il marketing dell'azienda cavalcò con disinvoltura con

una campagna pubblicitaria che mostrava quattro petrolieri arabi, di cui uno cancellato con una "x", a indicare che i consumi sarebbero stati inferiori di un quarto rispetto a prima. Efficace? Sicuramente d'impatto.

Oggi la soluzione del tre cilindri nelle utilitarie (e anche nei segmenti superiori) è d'uso comune, a indicare la lungimiranza di Alejandro De Tomaso, uomo brillante e spregiudicato imprenditore. La Turbo De Tomaso riprendeva l'allestimento este-

tico della precedente Mini De Tomaso, ma il 993 sovralimentato (il primo a equipaggiare un'utilitaria italiana) le donava una verve ancora maggiore: 72 CV non sono pochi per un'auto che pesa a vuoto 700 kg.

BATTI UN COLPO SE CI SEI

Trovarne una, ovviamente in buono stato, è un po' come fare un sei al Superenalotto: difficile se non impossibile. Perché se ne trovate una in cattive condizioni, è meglio lasciar





stare: i ricambi, soprattutto per gli allestimenti specifici De Tomaso, sono quasi introvabili. Perciò, qualunque restauro, anche parziale, si trasformerà in un salasso economico, ben superiore al valore della quotazione. Che è bassa: 3000 euro, ma crescerà senz'altro.

L'assetto della Turbo De Tomaso è piuttosto rigido, per agevolare il comportamento nervoso e brillante. Il turbo è, ovviamente, vecchia maniera: vuoto in basso, straripante in alto. Per di più, la cilindrata ridotta non agevola certo la coppia in basso. Insomma,

ma, la Turbo lombardo-emiliana (veniva assemblata a Lambrate, alla periferia di Milano, ma il quartier generale del gruppo era a Modena) impone una guida tutta strappi e sussulti. Ma diverte come poche concorrenti dell'epoca.

L'affidabilità, rispetto alle precedenti Mini Bertone (le 90 e le 120) è decisamente migliore, grazie al gruppo motopropulsore giapponese che è un vero e proprio mulo. Ma su tutto il resto, non si può fare affidamento più di tanto. **R**

Turbo a vista

I fanali posteriori sono collegati tra loro dalla plastica catarinfrangente con la scritta Turbo: un modo per spiegare ai "sorpasati" il perché questo "insetto" è così dannatamente veloce. L'interno si caratterizza per fattura artigianale.

CARATTERISTICHE

Motore	3 cilindri in linea, anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	993
Potenza (CV)	72
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	170
Accelerazione 0-100 km/h (s)	10,8

PRO...

- È la prima utilitaria italiana sovralimentata
- È molto rara
- Costa (per il momento) molto poco

...E CONTRO

- Ricambi introvabili
- Turbo poco longevo
- Assistenza inesistente

LA PAGELLA

Fascino ***

La più compatta delle mini "bombe".

Costo di gestione **

Ogni guasto si trasforma in un dramma.

Uso quotidiano ***

Da non rovinare con un utilizzo troppo intenso.

Affidabilità ***

Meglio delle Mini di derivazione inglese, ma non più di tanto.

Ricambi **

Non resta che riprodurre a campione.

Club *****

I club dedicati alle Mini le aprono la porta volentieri.

LANCIA BETA HP EXECUTIVE 2.0 VX

€ 5000

Trovatela col “volumetrico”

Motore “Lampredi” di due litri sovralimentato da 135 CV, carrozzeria station ideata da Pininfarina, appena 2369 esemplari costruiti: il tutto a un prezzo da scooter

U

na shooting brake: così verrebbe definita oggi la linea della HPE, acronimo di High Performance Estate, termine inglese per indicare una station ad alte prestazioni

(dal 1981, con la 4ª serie, la E indicherà Executive). Un'auto decisamente in anticipo sui tempi, uscita dalla fantasia di Pininfarina (che ne curò poi anche l'allestimento) e che aveva soltanto due precedenti di serie: la Volvo 1800 ES e la BMW Serie 02 Touring. Ne vennero costruite, tra il 1975 e il 1984, ben 71.257 esemplari, a conferma che si trattò di un modello di successo.

La versione su cui puntare maggiormente l'attenzione è senza dubbio la HP Executive 2.0 Volumex, dotata del bialbero “Lampredi” di due litri e compressore volumetrico da 135 CV, realizzata in soli 2369 esemplari tra il 1983 e il 1984.

Questa versione ha valori di mercato compresi tra i 5000 euro (in condizioni buone) e i





Lamelle contro il sole

L'ampio lunotto è schermato da una "veneziana" interna che protegge i passeggeri seduti dietro dal sole. La HPE è una sportiva comoda anche per 5 persone, perché realizzata sul pianale della Beta berlina.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1995
Potenza (CV)	135
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	200
Accelerazione 0-100 km/h (s)	9,6

7500 (restaurata professionalmente). Si tratta di una familiare che sfiora i 200 all'ora e ha allestimenti di classe. Esternamente è riconoscibile per la piccola gobba sul cofano del motore, gli spoiler accentuati davanti e dietro e la targhetta VX nella mascherina anteriore. E, all'interno, per il tachimetro con il fondoscala della velocità portato dai consueti 200 a 220 km/h, a sottolineare con enfasi le maggiori prestazioni di questa versione.

SARÀ UN ASSEGNO CIRCOLARE

Poiché non sono molte le HPE in vendita, di qualsiasi versione si tratti vale sempre la pena considerarne l'acquisto. Nel caso però vi imbatteste in una VX, non lasciatevela sfuggire per alcun motivo. Un giorno diventerà un vero e proprio assegno circolare.

Nonostante una certa difficoltà nel reperimento dei ricambi (che comunque esistono ancora, basta saper cercare), il restauro delle HPE non presenta particolari problemi. La meccanica è fondamentalmente Fiat (anche se i motori venivano costruiti a Borgo San Paolo e poi a Verone negli stabilimenti Lancia), molto diffusa e affidabile. La qualità delle lamiere, della verniciatura e degli allestimenti interni è piuttosto buona in relazione all'età di quest'auto. L'affidabilità non riserva sorprese. Insomma, un'auto degli anni Settanta che anticipava le tendenze di un paio di decenni dopo: e questo, dal punto di vista storico, è una garanzia di successo. **R**

PRO...

- Molto rara
- Quotazioni ancora accessibili
- Ricambi abbastanza reperibili

...E CONTRO

- Pochi esemplari in vendita
- È considerata ancora troppo moderna
- Immagine di marca offuscata

LA PAGELLA

Fascino ****

Una linea originale, che mantiene inalterato un certo fascino.

Costo di gestione ****

Nella media delle vetture degli anni Settanta.

Uso quotidiano ****

Si presta a un utilizzo anche intenso.

Affidabilità ****

Non presenta difficoltà congenite.

Ricambi ****

Si trova tutto, basta cercare nei posti giusti.

Club ****

C'è un club specifico in Francia: Squadra Beta, in Italia il Lancia Classic Team.

LANCIA THEMA 8.32

€ 12.000

Un Cavallino sotto il cofano

Al tempo si fregiava del titolo di più potente trazione anteriore in circolazione. Merito del motore V8 della Mondial Quattrovalvole. Ne sono state prodotte circa 3500, divise in due serie

In fondo, che ci vuole? Basta prendere il motore della Ferrari Mondial Quattrovalvole, girarlo di posizione (da posteriore longitudinale ad anteriore trasversale), abbinarlo alla trazione anteriore e il gioco è fatto. Sembra semplice, ma non lo è. La Thema 8.32 per acquisire un propulsore così nobile dovette subire una miriade di modifiche. E pure il motore. Correva l'anno 1986 e la più illustre delle berline di rappresentanza del Gruppo Fiat fu finalmente in grado di trasformarsi in una berlina sportivissima (più ancora della Turbo i.e. che già andava come un fulmine) in grado di fare concorrenza alle tedesche BMW e Mercedes.

Ne sono state prodotte poche, perché il processo produttivo era complesso, lungo e costoso: la Thema Ferrari usciva dai vecchi stabilimenti di Borgo San Paolo, con un assemblaggio pressoché manuale, in particolare per i lussuosi rivestimenti in Alcantara o pelle Poltrona Frau e il cruscotto in radica di noce. 2370 esemplari della prima serie e 1150 della seconda, riconoscibile per i fari anteriori più sottili e altri piccoli dettagli. Tra queste, 32 della prima e 32 della seconda nell'allestimento numerato color rosso Ferrari. E, naturalmente, una one-off per l'Avvocato Agnelli: una station wagon argento Nurburgring con interno in pelle blu.

LA RINASCITA

Dopo anni di oscuramento, in cui molte 8.32 sono state demolite (o smontate per ricambi), perché mantenere in efficienza il motore Ferrari costa come... mantenere un motore Ferrari, negli ultimi anni le quotazioni hanno iniziato a salire. Oggi siamo a 12.000 euro (18.000 per un esemplare da concorso, ma per portarlo in queste condizioni se ne spendono sicuramente di più). Il trend non si fermerà di certo a questi livelli. Il che fa sorridere se si pensa che tra un po' una Thema Ferrari costerà di più di una vera Ferrari (la Mondial). Ma questa è la legge del mercato... **R**

Quasi su misura

Il cliente della Thema 8.32 poteva scegliere tra diversi colori speciali e varie tonalità di pelle o Alcantara. La finitura artigianale giustificava il prezzo che era lievitato sino a due volte e mezzo quello di una normale Thema i.e.





CARATTERISTICHE

Motore	V8 (90°), anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	2927
Potenza (CV)	215
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	240
Accelerazione 0-100 km/h (s)	6,8

PRO...

- È una mezza Ferrari
- Produzione limitata
- Possiede il fascino del V8

...E CONTRO

- Interno costoso da ripristinare
- Manutenzione da vera Ferrari
- Trazione anteriore

LA PAGELLA

Fascino ****

È quasi la Ferrari a quattro porte che Ferrari non ha mai voluto.

Costo di gestione **

Quasi identico a quello di una Ferrari.

Uso quotidiano ***

Si, è fattibile, ma rischioso...

Affidabilità ****

Buona, ma richiede manutenzione frequente.

Ricambi ***

Non tutto si trova e i prezzi sono alti.

Club *****

Il Lancia Thema Club è molto attivo; i club Ferrari vi caccerebbero via...

ANNI 80 LIMITED EDITION

MASERATI BITURBO SPYDER

€ **10.000-18.000**

Una Zagato da scoprire

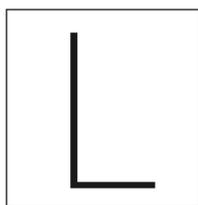
Difficile trovare un'abbinata più avvincente in questa fascia di prezzo. Ma attenzione: non è tutto oro ciò che luccica. Affidabilità e qualità non sono fra le sue doti. Però che macchina...





Di buon passo

Il passo accorciato rende più compatta la Spyder rispetto alle altre versioni. Una volta abbassata la capote, la due posti evidenzia maggiormente la linea spigolosa a cuneo. La tenuta agli agenti atmosferici è buona, a patto che il rivestimento sia stato trattato con cura.



La Spyder è una Biturbo che fa storia a sé. L'unica, forse, che può aspirare a diventare un classico d'alta collezione. Perché è stata realizzata su un pianale accorciato (e quindi più sportivo), costruita nell'atelier di Zagato, nell'hinterland milanese, ed è stata prodotta in pochi esemplari. I 3076 dichiarati ufficialmente dai registri della Casa del Tridente, infatti, comprendono quasi 2000 unità "Export" (esattamente sono 1994), destinate agli Usa, alla Gran Bretagna (con guida a destra) e ad altri Paesi di mezzo mondo. Le Biturbo Spyder "italiane", dunque, sono soltanto poco più di 1000.

C'È SPYDER E SPYDER

Per scegliere la Biturbo Spyder giusta, dunque, occorre ricorrere nuovamente alle statistiche. Perché i valori di mercato già sono molto differenziati. Una delle prime, riconoscibile per l'alimentazione a carburatori, è rara (276 esemplari), ma decisamente inaffidabile. Per questo il suo valore è attorno ai 10.000 euro (con punte di 15.000 per restauri professionali). Le più affidabili a iniezione (297 esemplari dal 1987 al 1988 e 309 dal 1989 al 1992) valgono un buon 30-50% in più: 13.000 le prime, 15.000 le seconde. Le 2.8 di fine produzione (1990-94) si aggirano su valori simili: 15.000 euro (+50% se restaurate molto bene). Ma quelle che spuntano quotazioni più elevate (18.000 euro) sono le serie 1992 (in listino fino al 1994) con il motore 2.0 24 valvole (Serie AM475): 200 esemplari potenti, lussuosi e decisamente più affidabili.

GODIMENTO AL VOLANTE

Condurre veloce una Biturbo Spyder (ci ostiniamo a chiamarle tutte Biturbo anche se questa denominazione è scomparsa ufficialmente nel 1988) è un'esperienza profondamente differente rispetto a quella che si prova al volante della versione chiusa. Perché il passo accorciato di 11 cm (da 251 a 240 cm)

CARATTERISTICHE

Motore	V6 (90°), anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1996-2790
Potenza (CV)	180-250
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	220-240
Accelerazione 0-100 km/h (s)	6-6,4

PRO...

- È una Maserati
- Ha prestazioni elevate
- La Spyder è stata prodotta in pochi esemplari

...E CONTRO

- Qualità costruttiva in alcuni casi scadente
- Revisioni meccaniche molto costose
- Molti esemplari in cattivo stato

LA PAGELLA

Fascino	****
<i>Il binomio Maserati-Zagato la rende più preziosa.</i>	
Costo di gestione	**
<i>Come tutte le auto di lusso, non si mantiene con poco.</i>	
Uso quotidiano	***
<i>Pur moderna, non si presta a un utilizzo intenso.</i>	
Affidabilità	***
<i>Meglio le ultime prodotte rispetto a quelle di inizio serie.</i>	
Ricambi	***
<i>Esistono ricambisti specializzati. Si trova anche l'usato.</i>	
Club	*****
<i>Il Biturbo Club Italia e lo Zagato Car Club.</i>	



rende la versione scoperta molto più nervosa. Anche la scocca, meno rigida, nei tratti misti, magari anche con contropendenze, la fa diventare un vero destriero imbizzarrito. Tutto ciò, per chi ha il “manico”, è pura delizia.

Le Biturbo Spyder hanno anche sfumature differenti a seconda delle motorizzazioni: le prime, con alimentazione a carburatori, sono più brutali; l'arrivo dell'iniezione migliora l'erogazione, che diviene più progressiva. Il vero passo in avanti, però, avviene con l'adozione del differenziale Sensitorc, che rende questa scoperta più efficace nel “copiare” la strada.

Veniamo infine alla qualità costruttiva: queste Maserati sono un mix di produzione industriale e artigianale. Il processo era abbastanza moderno e si avvaleva di maestranze molto specializzate. A Modena, dove venivano assemblati i motori, e a Lambrate, dove veniva eseguito il montaggio. Però, nel caso delle Spyder, a complicare il tutto, si aggiungeva la realizzazione della scocca senza il padiglione, che veniva allestita a Terrazzano di Rho, nell'atelier di Zagato. L'interno era confezionato quasi completamente a mano: le sedile venivano cucite artigianalmente. Purtroppo il controllo qualitativo non era molto efficace. Può quindi capitare di trovarsi tra le mani esemplari che presentano difetti macroscopici, altri invece quasi perfetti. Da considerare infine che le Biturbo (e derivate) sono auto complesse e piuttosto sofisticate, bisognose di un'assistenza frequente. Ma non sempre la clientela di queste vetture era disposta a investire nella manutenzione. E trascurare queste Maserati è una scelta che, alla lunga, porta a un drastico decadimento dell'affidabilità, già critica in partenza. **R**



Poltrone di pelle

Gli allestimenti interni sono un inno all'artigianalità italiana: morbida pelle, radiche preziose, gusto nell'accoppiamento dei materiali e dei colori. Purtroppo non sempre la qualità è ineccepibile.



ANNI 90

MODERNE MA NON TROPPO

FUTURO OLTRE IL BOLLO

Vent'anni o poco più possono sembrare pochi agli occhi di un collezionista d'auto, eppure anche nell'ultimo decennio del secolo scorso ci sono molte vetture che, in prospettiva, si riveleranno interessanti. Attenzione però: le agevolazioni fiscali non sono per tutti

Gli anni Novanta sono il periodo in cui il mondo dell'auto inizia a riflettere seriamente sul problema ambientale: proprio nel primo anno del decennio tutte le vetture

oltre i due litri di cilindrata montano obbligatoriamente il catalizzatore. Tre anni dopo, tocca a tutte le altre. Questo significa che, nell'ottica dei collezionisti, anche l'impianto di scarico deve essere sottoposto a controlli periodici; non basta sostituirlo quando si rovina. E passare il controllo di revisione periodica può diventare un problema. Chi sceglie un'auto di vent'anni, inoltre, deve tenere conto che le agevolazioni per il bollo sono solo in alcune regioni e il processo di svalutazione potrebbe non essersi completato, e pure che per alcuni modelli la risalita del valore potrebbe avvenire in un lasso di tempo non breve. Insomma: comprate per passione, non per speculazione.

L'ultimo decennio del ventesimo secolo è per la produzione automobilistica italiana un momento d'oro: la Fiat è al vertice d'Europa con la Uno e ha la capacità economica di inventare nuove nicchie ed esplorare tutti i segmenti di mercato (tranne la fascia alta, che di fatto abbandona): dal punto di vista stilistico, la più importante azienda nazionale segue percorsi

differenziati: dall'originalissima (e maldigerita) Multipla alle splendide Coupé (una sportiva da 250 all'ora veri) e barchetta (leggiadra e divertente). Auto di nicchia che fanno battere il cuore degli appassionati, oggi come ieri, alle quali sono dedicati sodalizi i cui soci ragionano in perfetta sintonia con l'ottica storica.

L'Alfa Romeo passa invece un momento di transizione: rimane ostinatamente ancorata al passato con l'ultima trazione posteriore (fino alla Giulia del 2016): la sportivissima SZ, che oggi sta vivendo una formidabile rivalutazione, ma cerca anche di sfruttare al meglio la tecnologia che il gruppo Fiat le consegna (la GTV/Spider della serie 916, a trazione anteriore, ma con il retrotreno multi-link), ed esplora persino le soluzioni tecniche del futuro. Per questo nella nostra galleria abbiamo inserito la versione di punta della 164: la 3.0 V6 24V Q4, a trazione integrale. Oggi non la vuole quasi nessuno, ma un giorno potrebbe diventare una classica di gran livello.

Avendo un budget importante, ma non esagerato, se si investe sugli anni Novanta si può entrare in possesso persino di una, anzi due, Ferrari di gran livello: la 348 Spider e la 360 Modena. Sono modelli ormai giunti al gradino più basso della scala dei valori: tra non molto inizierà il "risveglio" economico. Se il vostro limite di spesa si avvicina ai 100.000

euro, avreste persino l'opportunità di investire sull'ultima erede della Miura, la Lamborghini Diablo. Che è l'ultima supercar spartana e indomabile del Toro di Sant'Agata. Sicuramente seguirà il destino delle sue progenitrici Countach, che oggi sono arrivate a valori di quotazione elevatissimi.

Per concludere la carrellata delle 50 auto italiane imperdibili, non potevamo esimerci dal citare almeno un esempio degli anni Duemila. Abbiamo scelto l'Alfa Romeo Brera: un'auto dalle mille contraddizioni, nata sotto i migliori auspici e poi persasi per strada rapidamente. Ma è sportiva (specie con il V6 3.2), tecnologica quanto basta e, soprattutto, è un'Alfa Romeo.

LA PAGELLA DEGLI ANNI 90

SODDISFAZIONE COLLEZIONISTICA	★★
RITORNO D'IMMAGINE	★★★
QUOTAZIONI	★★★★
RIVENDIBILITÀ	★★★
REPERIBILITÀ	★★★★★
VALORE DELL'INVESTIMENTO	★★★
COSTI DI RESTAURO	★★
REPERIBILITÀ RICAMBI	★★★★
PRESTAZIONI	★★★★★
FACILITÀ DI GUIDA	★★★★★



Alfa Romeo
SZ (ES30) **106**



Alfa Romeo
164 V6 3.0 24V Q4 **108**



Alfa Romeo
GTV6 V6 Turbo **110**



Alfa Romeo
Brera **112**



Ferrari
348 Spider **114**



Ferrari
360 Modena **116**



Fiat
Coupé 2.0 20V Turbo **118**



Fiat
Barchetta Limited Edition **120**



Lamborghini
Diablo **122**



Lancia
Delta HF Integrale 16V Evoluzione **126**



Maserati
Ghibli **128**

ALFA ROMEO SZ (ES30)

€ 40.000

Apice evolutivo

Schema Transaxle, motore V6 di 3 litri, avveniristica carrozzeria in materiali compositi disegnata dalla Zagato, che ne curava anche l'allestimento: il sogno di ogni alfista e non solo



Si sapeva che la SZ (sigla di progetto ES30) sarebbe stata l'ultima Alfa a trazione posteriore, con schema transaxle, cambio vicino al differenziale, freni inboard, ponte De Dion. E prestazioni da vera supercar. Sul lato estetico era una sorta di showcar, con una carrozzeria leggera in materiale termoplastico (chiamato Modar), studiata per agevolare l'effetto suolo. Insomma, aveva tutto per piacere. Peccato che sia arrivata troppo tardi: l'epoca delle tirature limitate, delle sportive che faceva-

no girare la testa, era ormai tramontata dopo i primi effimeri anni Ottanta dell'edonismo reaganiano.

Fu così che molte SZ finirono abbandonate nei depositi delle concessionarie Alfa Romeo, e molte furono svendute come km zero. Il tempo, però, ha reso giustizia a questa sportiva eccellente, tutta da guidare. Se si esclude la (meno gradevole esteticamente) spider RZ (241 esemplari), la SZ è stata prodotta in 1035 unità, tutte rosse con interni in pelle nera o crema, tranne una, destinata ad Andrea Zagato (il titolare dell'azienda che la costruiva), nera con sedili in pelle rossa.

QUOTAZIONI IN IMPENNATA

Quando la SZ visse i suoi anni più bui, non finì nel dimenticatoio. Semplicemente i proprietari le nascosero nei garage, convinti che prima o poi l'attenzione su questo modello si sarebbe risvegliata. Evento che si è puntualmente verificato qualche anno fa. I prezzi hanno cominciato a salire, complice un interesse sempre più planetario. Oggi una ES30 non vale meno di 40.000 euro (60.000 se perfetta, e quasi tutti gli esemplari in circolazione lo sono). In Germania però è difficile che una SZ passi di mano per meno di 70-80.000 euro.

Questa sportiva non è solo molto originale, è anche splendida da guidare. Il suo V6 di 3



CARATTERISTICHE

Motore	V6 (60°), anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	2959
Potenza (CV)	210
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	245
Accelerazione 0-100 km/h (s)	7

PRO...

- È una sportiva a tiratura limitata
- Zagato e Alfa Romeo: un binomio vincente
- Sfrutta la tecnologia e l'esperienza delle corse

...E CONTRO

- Alcuni ricambi problematici
- Pochi esemplari disponibili sul mercato
- Sospensioni idrauliche complesse

Lo zampino di Zagato

Alla definizione dello stile della SZ ha collaborato Zagato, che successivamente si è occupato dell'assemblaggio. La struttura portante è in acciaio, mentre il rivestimento esterno è in Modar, una resina metacrilica termoindurente con elevata resistenza agli urti.



litri, elaborato per sviluppare 210 CV grazie a condotti di aspirazione e scarico modificati, ai nuovi alberi a camme dal profilo più sportivo e al sistema integrato di accensione e iniezione, su questo modello dimostra la sua validità assoluta. Grazie allo schema meccanico, offre una ripartizione dei pesi pressoché ugualmente distribuita tra davanti e dietro. La tenuta di strada e la stabilità sono esemplari. Il sistema idraulico di regolazione dell'assetto consente di variare di 40 mm l'altezza dal suolo della vettura per affrontare fondi stradali sconnessi. Il suo valore continuerà a crescere: per questo gli addetti ai lavori la considerano uno dei migliori investimenti tra le Alfa. **R**

LA PAGELLA

Fascino *****

Una delle più importanti sportive degli anni Novanta.

Costo di gestione ****

Non è certamente tra le più costose.

Uso quotidiano ***

Scarsa visibilità nell'utilizzo cittadino.

Affidabilità ****

La meccanica, pur elaborata, deriva dalla grande serie.

Ricambi ***

I pannelli della carrozzeria vanno ricostruiti a campione.

Club *****

Lo Zagato Car Club esiste dal 1979.

ALFA ROMEO 164 V6 3.0 24V Q4€ **3500**

La più pregiata

Trazione integrale permanente, motore V6 24V con 231 CV, appena 1206 esemplari costruiti. In pratica una sperimentazione per modelli che l'Alfa avrebbe prodotto un decennio dopo

Sembra uno scherzo del destino: la 164 più pregiata è una trazione integrale. Già, perché la 164 è stata la prima "Alfanord" ad adottare la trazione anteriore e i tecnici di Arese hanno fatto sforzi notevoli (peraltro riusciti) per donarle una guidabilità da vera Alfa Romeo.

La Q4 arriva alla fine del 1993, pochi mesi dopo la Quadrifoglio, che era l'allestimento più sportivo della gamma delle 3.0. Q4 significa appunto Quadrifoglio e la cifra indica le quattro ruote motrici. La ripartizione della coppia tra i due assali avviene attraverso un giunto viscoso a controllo elettronico. L'altra novità tecnica consiste nell'adozione di un cambio a 6 marce (una novità in Casa Alfa Romeo). La Q4 è veloce e garantisce una tenuta di strada incredibilmente perfetta, pur in assenza ovviamente dei più moderni sistemi di controllo della stabilità, che all'epoca erano soltanto in fase sperimentale.

POCHE SOPRAVVISSUTE

Quante ne sono rimaste di Q4? Difficile rispondere. Secondo un calcolo approssimativo, meno della metà, in gran parte comunque residenti in altri Paesi europei (Germania e Olanda soprattutto). In Italia ne furono immatricolate circa 150. È facile ipotizzare che ne sopravvivano 60-70 al massimo. L'estrema rarità, però, non ne giustifica ancora un innalzamento del valore, che ufficialmente è "inchiodato" attorno a cifre risibili (3500 euro, con punte fino a circa 5000 per un esemplare da concorso). All'estero una Q4 raggiunge facilmente una stima economica di 10.000 euro. Per questo motivo, molti degli esemplari "italiani" sono emigrati.

La Q4 ha molti dettagli specifici (alcuni in comune con l'ancora più rara Quadrifoglio a trazione anteriore, prodotta in circa 600 unità): il kit aerodinamico, i cerchi in lega da 16 pollici, i sedili anatomici in pelle con la regolazione elettrica e le targhette di identificazione. **R**





Come su binari

La Q4 garantisce una tenuta di strada formidabile. Le prestazioni sono di alto livello, grazie al V6 3.0 24V con potenza portata a 231 CV (sulle Super sono 211). Accelerazione e punta massima, però, sono leggermente inferiori a quelli sviluppati dalle Quadrifoglio a causa del peso, circa 150 kg in più.

CARATTERISTICHE

Motore	V6 (60°), anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	2959
Potenza (CV)	231
Trazione	Integrale
Velocità (km/h)	237
Accelerazione 0-100 km/h (s)	7,4

PRO...

- La migliore delle 164
- In prospettiva godrà della massima rivalutazione
- Prestazioni notevoli

...E CONTRO

- Difficile reperibilità
- Restauro con costi superiori al valore
- Rivalutazione lontana

LA PAGELLA

Fascino *****

Il primo esperimento Alfa nord sulla trazione integrale.

Costo di gestione ***

Il consumo è alto, ma non impossibile.

Uso quotidiano *****

Si può utilizzare come un'auto di oggi.

Affidabilità *****

È raro che una Q4 ben curata dia problemi.

Ricambi *****

Si trova ancora tutto.

Club *****

Il Registro Italiano Alfa Romeo è il punto di riferimento.

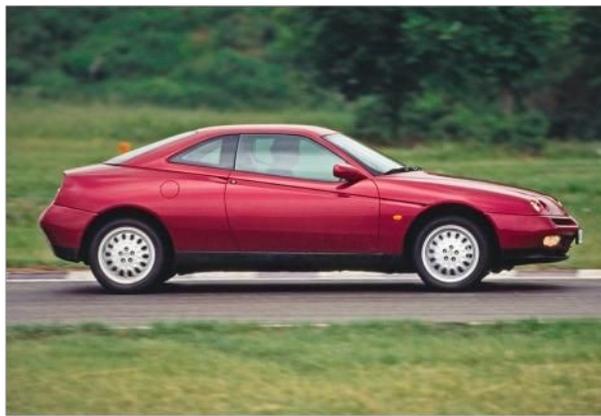
ALFA ROMEO GTV V6 TURBO

€ **2500**

Un futuro assicurato

La "Serie 916" coupé porta una sigla storica per Casa Alfa. Le prestazioni la giustificano, ma per gli appassionati non è ancora giunto il momento della sua riscoperta





Come lei nessuna
La GTV, con la sua forma a cuneo realizzata dal Centro Stile Alfa Romeo e la collaborazione di Pininfarina, è inconfondibile. Molto compatta, ha prestazioni eccellenti ed è divertente.

Presentata nel 1995, aveva un compito impegnativo la nuova sportiva di Arese: far ritornare i clienti a comprare un'Alfa Romeo coupé o spider. Presentate assieme, la GTV e la Spider, pur adottando la trazione anteriore, avevano una meccanica sopraffina, che sfruttava il meglio della tecnologia di Arese di quel momento. Accanto alle versioni 2.0 Twin Spark, la GTV disponeva del V6 della gloriosa stirpe "Busso", ridotto di cilindrata al di sotto del limite dei 2 litri e in variante sovralimentata: 200 CV piuttosto brutali nell'erogazione, che rendevano questa versione molto divertente, anche perché ben assecondata dal nuovo retrotreno multi-link. Una tenuta da vera Alfa: ancora una volta i tecnici erano riusciti a fare un capolavoro nonostante l'obbligo di utilizzo della trazione sulle ruote davanti.

MEGLIO ACCONTENTARSI

Perché abbiamo scelto la V6 2.0 Turbo? In effetti, le versioni più prestigiose della serie 916 (e, in prospettiva, quelle che spunteranno quotazioni più alte) sono quelle che adottano il V6 3.0 24V. Ma sono molto più rare, almeno in Italia. Scegliere una Turbo, significa mettere in preventivo una spesa limitatissima (possono bastare 2000 euro per un esemplare in discreto stato), senza per questo dover rinunciare a prestazioni molto brillanti (la velocità massima è di 235 km/h e l'accelerazione è da vera sportiva). Ne sono state costruite 6412 unità, praticamente tutte destinate al mercato italiano. Quindi, campagne di rottamazione a parte (che ne hanno tolte di mezzo un discreto numero), ne sopravvivono ancora molte.

La scelta abbondante permette di puntare sull'affare migliore. Controllate bene lo stato del turbocompressore, l'integrità della frizione e le condizioni di carrozzeria e interno. Se siete davanti a un esemplare in buona forma, non abbiate dubbi. Potreste concludere un eccellente acquisto. **R**

CARATTERISTICHE

Motore	V6 (60°), anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	1996
Potenza (CV)	200
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	235
Accelerazione 0-100 km/h (s)	6,7

PRO...

- Non sembra una trazione anteriore
- Linea molto originale
- È una coupé Alfa e costa pochissimo

...E CONTRO

- Attenzione agli esemplari troppo "vissuti"
- Un restauro completo supera il valore commerciale
- Interni soggetti a usura

LA PAGELLA

Fascino	***
<i>Comunque una GTV Alfa è degna di attenzione.</i>	
Costo di gestione	***
<i>Beve un po' troppo e richiede manutenzione puntuale.</i>	
Uso quotidiano	****
<i>È un'auto moderna.</i>	
Affidabilità	****
<i>A parte alcuni aspetti qualitativi, è generalmente buona.</i>	
Ricambi	***
<i>Difficoltà nel reperimento di parti di carrozzeria.</i>	
Club	****
<i>Molti Club di Alfa moderne accolgono le 916 coupé e spider.</i>	

ALFA ROMEO BRERA

€ 4000-5000

Accademia esclusiva

Se dovessimo scegliere, tra le 50 italiane imperdibili, almeno un'auto del nuovo millennio, la scelta cadrebbe sulla Brera. Che sarà, in un futuro non lontanissimo, una storica di qualità

Soltanto cinque anni in listino: pochi per decretarne il successo. Ma, se si considerano i volumi di produzione, la Brera non è stata affatto un fiasco:

21.786 esemplari dal dicembre 2005 all'ottobre 2010. Non moltissimi, ma nemmeno pochi. Chiariamo subito il concetto: la Brera è una bella macchina, anche se avrebbe potuto esserlo molto di più. Perché dal prototipo presentato da Giugiaro nel 2002 all'industrializzazione ha perso un po' di smalto: la sua linea filante e leggera è diventata più massiccia, forse perché l'obbligo di utilizzare per la produzione un pianale (quello della 159 accorciato) che non poteva subire troppe modifiche per ragioni di costo, ha costretto a scendere a qualche compromesso di troppo. La Brera di serie, dunque, è rimasta bella, ma non più bellissima. E con un altro difetto, forse ancora più grave per una sportiva prestazionale: il peso esagerato. Nella versione più brillante, la V6 3.2 JTS Q4 a trazione integrale, a vuoto sfiorava i 1700 kg. Troppi anche per i generosi 260 CV del sei cilindri bialbero.

nessuno comprirebbe: le sue quotazioni si aggirano tra i 4 e i 5000 euro, ma volendo si può persino spendere meno. A trovarne una in ordine, con pochi chilometri, magari con il tetto in cristallo (che dava origine alla versione Sky Windows) non si farà sicuramente un cattivo affare. A patto di non dimenticarla troppo a lungo in garage. **R**

Pelle pienofiore

L'interno della Brera è ripreso da quello della 159. Ma per i rivestimenti erano disponibili abbinamenti cromatici molto belli, con pelle pienofiore bicolore di grande gusto. Puntate su uno di questi esemplari.



UN CIELO PER IL TETTO

Escludendo le versioni a gasolio (che hanno costituito circa il 50% della produzione), che non rivestiranno mai alcun interesse in ottica storica, è meglio concentrarsi su quelle alimentate a benzina. Sono tre: la 2.2 JTS (a iniezione diretta), la già citata 3.2 JTS e la 1750 TB. La prima, con i suoi 185 CV, sulla carta potrebbe essere già valida, ma il peso non garantisce prestazioni all'altezza delle aspettative; la seconda è quasi perfetta (e prodotta in un numero di esemplari piuttosto basso), ma sconta un consumo di carburante esagerato; la terza, infine, è la più equilibrata (200 CV), ma è rimasta in produzione soltanto tra il 2009 e il 2010, dunque sarà l'ultima a diventare storica a tutti gli effetti.

La Brera oggi è semplicemente una bella sportiva usata che vale poco e che quasi





CARATTERISTICHE

Motore	V6 (60°), anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	2959
Potenza (CV)	260 CV
Trazione	Anteriore o integrale
Velocità (km/h)	250
Accelerazione 0-100 km/h (s)	6,8-7,0

PRO...

- È una sportiva col marchio Alfa Romeo
- Lo stile è molto gradevole
- Il prezzo è svalutatissimo

...E CONTRO

- Consumi di carburante elevati
- Massa esagerata
- La discesa dei prezzi non è ancora finita

LA PAGELLA

Fascino ****

Pur peggiorata rispetto al prototipo, è una bella sportiva.

Costo di gestione ***

Un'auto moderna, che però consuma troppo.

Uso quotidiano *****

Si può utilizzare sempre (consumi permettendo).

Affidabilità ****

Non ha grandi difetti congeniti.

Ricambi ****

Per ora si trova tutto.

Club **

Stranamente il sodalizio più "attinente" è il 159 Owners Club.

FERRARI 348 SPIDER

€ 40.000

Atteso ritorno

È la prima Rossa due posti scoperta dai tempi della Daytona. Non possiede il fascino dell'illustre antenata (che però vale 1,5 milioni di euro), ma il suo V8 da 320 CV dietro le spalle diverte e appaga



ista con gli occhi di oggi, la Ferrari 348 sembra un modello di vecchia generazione. Poca elettronica, allestimenti ancora piuttosto spartani, senza servosterzo né

airbag, disponibile soltanto col cambio manuale. Eppure, se ritorniamo con la mente al 1989, anno del debutto, la 348 era qualcosa di straordinariamente avanzato. Rappresentava infatti un cambiamento radicale della filosofia costruttiva della Casa di Maranello: per la prima volta su una Ferrari di serie il telaio non era interamente tubolare, ma uno scatoletto in acciaio con sottotelaio tubolare posteriore; il motore V8 adottava il carter secco, abbassando la posizione del gruppo motopropulsore di ben 13 cm; il cambio veniva montato in posizione trasversale. E poi lo stile, uscito dalla matita di Leonardo Fioravanti per Pininfarina che, rispetto alla 328, sembrava più moderna di anni luce. Il disegno riprendeva, ovviamente in scala ridotta, alcuni elementi della Testarossa, come per esempio la vistosa grigliatura sulla fiancata.

Nata come TB (berlinetta) e TS (targa), a partire dal 1993 si aggiunge la versione Spider con tetto in tela apribile elettricamente. È la prima vera spider Ferrari da decenni: riscuote un grande successo: 1146 esemplari su un totale di produzione della 348 di 8844 unità. Tante per un modello scoperto rimasto in listino soltanto poco più di due anni.

La Spider sopravvive alle altre 348 per un anno ancora: fino al 1995. Oggi le sue quotazioni sono medio basse: si può acquistare con cifre comprese tra i 40.000 e i 60.000 euro.

BICIPITI ALLENATI

Guidare una 348 significa riassaporare le sensazioni (e la fatica in manovra, data l'assenza del servosterzo) che gli utilizzatori delle 308 e 328 conoscono bene, ma con l'aggiunta di una buona dose di CV in più: sulla Spider (e sulle contemporanee GTB e GTS che presero il posto delle iniziali TB e TS) so-

no 320. Quanto basta per punte velocistiche di tutto rispetto ancora oggi: oltre 270 km/h. E una percorrenza 0-400 metri in 13,5 secondi, che diventano 24,4 sullo chilometro. Insomma nulla da recriminare. Le Spider si trovano sia da privati sia da commercianti specializzati in supercar di prestigio. Quasi nul-

la, invece, presso la rete ufficiale: le 348 infatti sono quasi tutte già al secondo passaggio di proprietà. Dai salonisti, i prezzi, almeno a livello di richiesta, sono leggermente più alti, ma la trattabilità è quasi sicura. La 348, infatti, non è ancora un "assegno circolare". Ma la Spider lo diventerà presto. **R**





Non solo rossa

È una Ferrari che i clienti prediligono con con livree poco in sintonia con la tradizione della Casa: blu, azzurro, grigio, per esempio. Ma anche il giallo Fly ha riscosso apprezzamento, oltre al classico rosso Ferrari, sempre gettonato.

CARATTERISTICHE

Motore	V8 (90°), centrale, longitudinale
Cilindrata (cm³)	3405
Potenza (CV)	320 CV
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	oltre 270
Accelerazione 0-100 km/h (s)	5,8

PRO...

- È una Ferrari spider
- I prezzi sono molto interessanti per il momento
- La rivalutazione è garantita in un prossimo futuro

...E CONTRO

- Costi di manutenzione elevati
- Manca il servosterzo
- Non ha ausili elettronici alla guida

LA PAGELLA

Fascino ********

Non è certo la Ferrari migliore, ma si difende egregiamente.

Costo di gestione *******

La prima delle Ferrari che consumano relativamente poco.

Uso quotidiano *******

Non è da tutti i giorni, ma si può usare spesso nella bella stagione.

Affidabilità *******

Più affidabile rispetto ai modelli precedenti.

Ricambi *******

Non è difficile trovare ciò che serve, ma i prezzi...

Club *********

Alla Ferrari sono dedicati club in ogni parte del globo.

FERRARI 360 MODENA

€ 50.000

Salto di qualità

È la prima Rossa moderna, con telaio monoscocca in alluminio. Distinta da linee sinuose e provocanti, è fruibile anche nel traffico e non richiede doti da pilota per essere guidata con brio

|

Il cambio di generazione tra la F355 (1994), che riprendeva i concetti tecnici della 348 esaltando le prestazioni, e la 360 Modena (1999), è un salto in avanti quasi epocale.

Sottolineato anche da una svolta stilistica importante: per la prima volta da vent'anni i fari a scomparsa sono aboliti e vengono abbandonate anche le linee tese, in favore di un disegno più sinuoso. Che non nasconde la sua "sfrontatezza": una Ferrari che vuole farsi ammirare, anche nelle parti più "intime", con il V8 "a vista", protetto soltanto dal vetro dell'ampio lunotto.

Il motore è nuovo: 3,6 litri, 5 valvole per cilindro, 400 CV, per una velocità di punta che sfiora i 300 orari. La 360 è anche la prima Ferrari con telaio monoscocca in alluminio (sviluppato in collaborazione con l'azienda Alcoa), una scelta volta al massimo contenimento del peso (1290 kg a vuoto).

MINIMO STORICO

Difficilmente le quotazioni delle 360 Modena scenderanno ancora: il vertice basso (50.000 euro) è ormai raggiunto. D'ora in avanti, i prezzi potranno solo lievitare (ma con moderazione per parecchi anni). La produzione alta, secondo i canoni di una super sportiva, non permetteranno mai a questa Ferrari di diventare un oggetto d'alta collezione (il discorso cambia per la 360 Challenge, ovviamente). Però adesso è il momento adatto per entrarne in possesso, anche perché è meglio evitare di posticipare l'acquisto a quando saranno rare le 360 con pochi km all'attivo.

La 360 è la prima Ferrari utilizzabile con frequenza: quindi è piuttosto difficile imbarcarsi in esemplari con percorrenze inferiori ai 50-60.000 km. In ogni caso, meglio investire su una vettura usata con regolarità, piuttosto che una conservata immobile sotto una teca di cristallo. La manutenzione, ovviamente, è sempre da Ferrari, quindi dal costo elevato. In compenso, però, la 360 è molto più affidabile rispetto ai modelli precedenti. Il cambio F1 è una "chicca" che spunta quotazioni più alte. **R**





Ispirata alla "Le Mans"

Una Ferrari che abbandona i canoni stilistici adottati per vent'anni, ma che reinterpreta in chiave moderna alcune linee del passato (come quelle della 250 LM del 1964). La 360 Modena risulta ancora stilisticamente molto attuale.

CARATTERISTICHE

Motore	V8 (90°), centrale, longitudinale
Cilindrata (cm³)	3586
Potenza (CV)	400 CV
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	oltre 295
Accelerazione 0-100 km/h (s)	4,5

PRO...

- La prima Ferrari moderna
- Prezzi ai minimi storici
- Disponibile in (relativa) abbondanza

...E CONTRO

- Costi di manutenzione alti
- Necessità di manodopera specializzata
- Rivalutazione lenta

LA PAGELLA

Fascino	*****
<i>Una Ferrari splendida, moderna ma già quasi "storica".</i>	
Costo di gestione	***
<i>Comunque non alla portata di tutti.</i>	
Uso quotidiano	***
<i>Può affrontare il traffico cittadino senza patemi.</i>	
Affidabilità	*****
<i>Un deciso passo in avanti rispetto al passato.</i>	
Ricambi	*****
<i>Nessuna difficoltà presso la rete ufficiale.</i>	
Club	*****
<i>Tutti i club Ferrari del mondo le aprono le porte.</i>	

FIAT COUPÉ 2.0 20V TURBO

€ 4000

Granturismo popolare

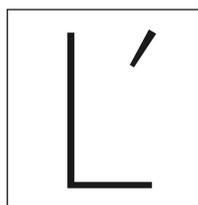
Una Fiat da 250 all'ora per una cifra modesta? La Coupé. A inizio millennio è stata interrotta la produzione. Ma molti la rimpiangono ancora. E il club dedicato la mantiene viva





Chris Bangle il "romagnolo"

Il designer di Ravenna (in Ohio, negli Stati Uniti) all'epoca lavorava al Centro Stile Fiat: sua la linea inconfondibile della Coupé, mentre l'interno è frutto dell'opera della Pininfarina. Tra le tante originalità, il cruscotto in lamiera verniciata.



adozione del motore 5 cilindri (aspirato e turbo), a partire dal 1996, fece diventare la Fiat Coupé una sportiva di gran livello, almeno in termini di prestazioni,

alzando ulteriormente l'asticella rispetto alla pur già possente Turbo 16V. Ma la Casa torinese non si accontentò dei 220 CV del motore di derivazione Lancia k: a fine 1998, sulla Limited Edition, fece debuttare il cambio a sei marce, poi esteso su tutta la gamma delle 20V Turbo nel marzo seguente.

Sono queste le Fiat Coupé su cui puntare: garantiscono prestazioni molto sportive, un'ottima tenuta di strada (grazie anche al differenziale anteriore Viscodrive) e una frenata eccellente (i freni sono della Brembo). Una sportiva quasi perfetta, proposta oggi a un prezzo che difficilmente supera i 4000 euro (6000 se restaurata professionalmente). Difficile spendere così poco per un'auto da duecentocinquanta all'ora.

SODALIZIO IPERATTIVO

Il Club del Coupé Fiat è un'associazione di appassionati che mantiene viva la memoria di questa originale sportiva che, anche se disegnata dal Centro Stile interno, veniva assemblata da Pininfarina. Organizza raduni, eventi, partecipa a fiere e mostre. Tutta questa attività, oltre a produrre cultura e interesse, faciliterà l'ingresso di questo modello nell'ambito delle auto da collezione.

Il mercato offre una disponibilità discreta (meno abbondante rispetto a qualche anno fa), quindi si può trovare l'auto giusta sulla base di una scelta adeguata. Diffidate degli esemplari pasticciati a livello estetico o motoristico. Dal punto di vista collezionistico sono difficilmente accettabili. Meglio concentrarsi su un esemplare conservato in buono stato. Il valore economico (per ora) scarso, non consente infatti di disporre di un budget elevato per il ripristino, a meno che non siate disposti a spendere di più del valore dell'auto.



CARATTERISTICHE

Motore	5 cilindri in linea, anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	1998
Potenza (CV)	220
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	250
Accelerazione 0-100 km/h (s)	6

PRO...

- Prestazioni esaltanti
- Prezzo modesto
- Quotazioni in ascesa

...E CONTRO

- Pochi esemplari sopravvissuti bene
- Plastiche dei fari che si opacizzano
- Consumo di benzina

LA PAGELLA

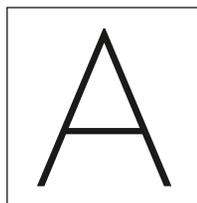
Fascino	****	<i>Inconfondibilmente originale.</i>
Costo di gestione	****	<i>Se è in ordine, si mantiene con poco.</i>
Uso quotidiano	****	<i>Si può guidarla di frequente senza patemi.</i>
Affidabilità	****	<i>Non si segnalano difetti di rilievo, se ben trattata.</i>
Ricambi	****	<i>Disponibilità nella media.</i>
Club	****	<i>Informazioni sul sito: www.clubdelcoupefiat.com</i>

FIAT BARCHETTA LIMITED EDITION

€ 5000

Trovatela speciale

Dieci anni e quasi 58.000 esemplari possono essere definiti un buon successo per la piccola spider Fiat. Se possibile, occorre cercare una rara Limited Edition, che in futuro varrà di più



Accanto alla Coupé disegnata da Chris Bangle, la Fiat della metà degli anni Novanta produsse anche una spider dalla linea originale che offriva tante reminiscenze col passato: la barchetta (con la "b" minuscola). Il nome ricorda appunto le auto sportive a due posti, alleggerite di tutto il superfluo per mantenere il peso più limitato possibile. 57.791 esemplari prodotti tra il 1994 e il 2005 rappresentano un risultato di rilievo per questa spider che veniva assemblata dalla Carrozzeria Maggiore negli ex stabilimenti Lancia di Chivasso.

Questi però sono numeri che, in una certa misura, non fanno immaginare un futuro da storica di grande rilievo. Chi vuole investire bene qualche spicciolo, quindi, dovrebbe puntare su una delle tante serie speciali che nel corso del decennio di onorata carriera si sono succedute nei listini. La strada più facilmente percorribile è quella di reperire una Limited Edition 1998, costruita in 2507 esemplari.

VERDE OPPURE GRIGIA

La Limited è una serie speciale con dotazione arricchita: cerchi in lega a 5 razze, selleria in pelle e capote di tinta abbinata a quella dei sedili, ABS, fendinebbia e chiusura centralizzata. Due i colori disponibili: verde Stelvio (con interni in pelle biscuit e capote beige: circa 500 esemplari) o Grigio Steel (con pelle e capote rossa: circa 2000 pezzi). Per tutte, una targhetta indica il progressivo di produzione. L'anno seguente, l'operazione "Limited Edition" venne ripetuta, ma soltanto per il mercato tedesco e quello giapponese: 2003 esemplari (di cui 113 per il Giappone). Diversi i colori: nero seta (con sedili in pelle trapezzata rossa e capote di uguale colore) o rosso corsa (pelle e capote nera). Qualcuna è rimasta in Italia. Per le Limited Edition è lecito spendere qualcosa in più rispetto alle quotazioni della versione di serie (5000 euro), un sovrapprezzo che verrà ripagato con interessi già tra pochi anni. **R**

ted Edition" venne ripetuta, ma soltanto per il mercato tedesco e quello giapponese: 2003 esemplari (di cui 113 per il Giappone). Diversi i colori: nero seta (con sedili in pelle trapezzata rossa e capote di uguale colore) o rosso corsa (pelle e capote nera). Qualcuna è rimasta in Italia. Per le Limited Edition è lecito spendere qualcosa in più rispetto alle quotazioni della versione di serie (5000 euro), un sovrapprezzo che verrà ripagato con interessi già tra pochi anni. **R**





Variatore di fase

La brillantezza della barchetta è data dal generoso bialbero 4 cilindri da 131 CV con variatore di fase: un particolare, però, che a volte è soggetto a rotture o malfunzionamenti.

CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea, anteriore, trasversale
Cilindrata (cm³)	1747
Potenza (CV)	131
Trazione	Anteriore
Velocità (km/h)	200
Accelerazione 0-100 km/h (s)	9,1

PRO...

- È una spider, dunque si rivaluterà
- La Limited Edition è piuttosto rara
- Ha prezzi di vendita bassi

...E CONTRO

- Variatore di fase delicato
- Molti esemplari sfruttati
- Climatizzatore optional raro

LA PAGELLA

Fascino ****

Una vettura scoperta gradevole e poco costosa.

Costo di gestione ****

Si mantiene con pochi quattrini.

Uso quotidiano ****

Se dotata di hardtop si può usare anche d'inverno.

Affidabilità ****

Se la cava piuttosto bene.

Ricambi ****

Qualche dettaglio delle Limited è difficile da trovare.

Club *****

Il barchetta Club è attivissimo con numerosi incontri e raduni.

LAMBORGHINI DIABLO

€ 85.000

Toro scatenato

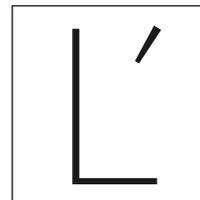
Già da ferma la linea disegnata da Marcello Gandini incute timore. E infatti i suoi 500 CV sono difficili da domare. Una supercar dal carattere scontroso, che non perdona. Seducente come poche





Guida selettiva

Domare una Diablo è un'impresa rischiosa: soltanto pochi eletti sono in grado di farlo. Per questo, molti esemplari in vendita hanno percorso poca strada. Ma anche a star chiusa in garage dà grattacapi. La manutenzione va eseguita sempre e comunque.



ultima Lamborghini artigianale. La Diablo potrebbe essere definita così. Nata in un periodo travagliato, quando il marchio del Toro è sotto l'egida della Chrysler,

ha una genesi lunga e difficile. Per la Casa di Sant'Agata Bolognese è destinata a prendere il posto della mitica Countach che ha portato avanti il vessillo del brand per quasi vent'anni. Un compito impegnativo, cui fanno riscontro risorse economiche limitate e incertezze progettuali, soprattutto stilistiche. La proposta iniziale di Marcello Gandini viene infatti giudicata troppo aggressiva dai vertici della Casa americana (viene poi riciclata per la Cizeta Moroder V16T). Lo stilista quindi addolcisce le linee, rendendole più morbide ed equilibrate, non appesantite da vistose appendici aerodinamiche. La base meccanica è quella della Countach, con il V12 maggiorato dall'ultima versione di 5,4 litri a 5,7 e dotato di iniezione. Sprigiona una potenza di 492 CV, che rendono la Diablo una supercar da 325 km/h: la più alta velocità massima per una sportiva di serie.

IN ATTESA DELL'AUDI

Le prime Diablo (dal 1990 al 1994) sono auto molto artigianali e quasi spartane: finestrini a manovella, niente ABS, climatizzatore a richiesta. Ci si concentra esclusivamente sulle prestazioni brutali: la trazione è posteriore, come sulla Countach (la VT, Viscous Traction, a trazione integrale arriva dopo il 1993). Una vettura brutale, che impone capacità di guida superiori alla media, anche tra gli appassionati di vetture molto sportive. Un'auto alla quale occorre dare del "lei", anzi del "voi", altrimenti si ribella. Proprio come un toro infuriato. Del resto, questo è lo spirito delle Lamborghini V12.

Oggi le prime Diablo non sono ancora entrate nel mirino né di un gran numero di appassionati potenziali acquirenti né degli speculatori. Vale quindi la pena di approfittarne. I pregi di questa vettura consistono proprio nel fatto che è l'ultima rappresentante di un modo di concepire, progettare e realizzare una supercar che non esiste più. La successiva Murciélago e, più ancora, la ➔



Aventador, sono modelli ben più sofisticati. La Diablo è essenziale. La vera erede della Miura e della Countach. È dannatamente veloce, ma instabile. Alla guida fa sudare sette camicie. E poi richiede una manutenzione costante: va accudita con amore e con un portafogli gonfio e dall'apertura rapida.

La Diablo è rimasta in listino per 11 anni, ma gli appassionati puntano soprattutto sulle ultime versioni. Più affidabili, più gestibili, più raffinate. Forse più preziose. Ma con un'anima assai differente. La Diablo prima maniera è un soprammobile che lancia un guanto di sfida tutti i giorni: "prova a domarmi, se ne sei capace!". Una sfida che pochi sono in grado di raccogliere. Anche perché trovare una delle prime Diablo impone una ricerca lunga: sono quasi tutte nelle mani di collezionisti privati che, probabilmente, hanno speso all'epoca cifre ben più importanti rispetto a quelle che oggi potrebbero realizzare nella vendita. E poi, come le loro auto, hanno quasi sempre un carattere particolare: probabilmente prima di cedere la loro Diablo, vogliono sincerarsi della "qualità" dell'acquirente. Per essere degni di una Diablo, occorre dimostrare di amarla, di comprendere i suoi difetti, di subirne il fascino...

Però la storia ci insegna che le Lamborghini del passato, più sono estreme, più si rivalutano. Quindi, acquistarne una oggi per una cifra inferiore ai 100.000 euro (difficile, ma non impossibile), si rivelerà senz'altro un affare. La Miura oggi ha sfondato la barriera del milione, la Countach si avvia al mezzo milione. E non si fermeranno certo qui. Se vi piace vincere facile... adesso viene il difficile!

R





Quadro imponente

Il massiccio cruscotto ha forma decisamente squadrata; nel 1993 fu ridisegnato divenendo più basso e con una differente distribuzione degli strumenti. Il rivestimento in pelle della plancia conferisce all'abitacolo un aspetto lussuoso.

CARATTERISTICHE

Motore	V12 (60°), centrale, longitudinale
Cilindrata (cm³)	5707
Potenza (CV)	492
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	325
Accelerazione 0-100 km/h (s)	4,0



PRO...

- Rarissima
- Quotazioni (per ora) abbordabili
- Rivalutazione sicura

...E CONTRO

- Richiede capacità di guida non comuni
- Le prime hanno una dotazione spartana
- Difficoltà a trovarne in vendita

LA PAGELLA

Fascino *****

L'ultima vera erede della Miura.

Costo di gestione *

Pressoché spaventosi.

Uso quotidiano *

Scordatevi una pazzia del genere.

Affidabilità ***

Non è vecchia, ma è vecchia maniera sì.

Ricambi *****

In fabbrica si trova tutto, ma a prezzi adeguati al rango.

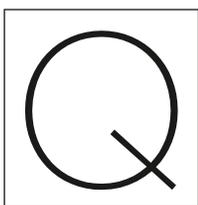
Club *****

Ogni nazione ha il suo club ufficiale, riconosciuto dalla Casa.

LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V EVOLUZIONE € 30.000

Indiscutibilmente mito

La "Deltona" o "Evo", come viene soprannominata, è una leggenda che origina da 6 campionati mondiali Rally vinti. Oggetto internazionale di culto, ha quotazioni in ascesa



Quest'auto rappresenta una scommessa vinta in partenza: chi ne acquista una, anche adesso che le sue quotazioni sono già salite parecchio, ha la matematica

certezza di fare un investimento favoloso. Perché i prezzi continueranno a crescere senza fine. La "Deltona" è la versione di serie più evoluta della compatta premium nata nel 1979. Ma la leggenda delle corse inizia il suo percorso alla metà degli anni Ottanta, con la 4WD, poi con l'Integrale, infine con l'Integrale 16V. Nel 1991 l'ulteriore svolta: la Evoluzione, una delle armi più assolute che abbiano mai calcato gli asfalti e gli sterrati delle corse su strada. La versione di serie presenta carreggiate allargate, maggiori bombature laterali e sul cofano motore, sospensioni e freni migliorati, fari lenticolari, minigonne più estese, scarico di diametro più grosso, paraurti ridisegnati, spoiler sul tetto regolabile in tre posizioni. E un motore che raggiunge i 210-215 CV, per una velocità massima che supera i 240 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 5,2 secondi.

QUANTE SERIE SPECIALI

La "Deltona" è stata prodotta in numerose serie limitate: le Martini, per esempio, con livrea simile a quella delle versioni "corsa", ma anche la Dealer's Collection, la Verde York, la Club Italia eccetera. Tutte hanno un valore più alto rispetto a quelle "standard": diciamo che per entrare in possesso di una "Evo" strettamente di serie potrebbero bastare 30.000 euro, ma molto spesso ci si avvicina (o si superano) i 50.000.

Acquistare una di queste belve significa aprire non due occhi, ma almeno dieci: bisogna controllarla con scrupolo, alla ricerca di eventuali danni alla carrozzeria o alla scocca e far verificare la meccanica da un esperto. Perché le sorprese sono molto più frequenti di quanto si possa immaginare. Le prestazioni esagerate della "Evo" potrebbero aver lasciato tracce indelebili. **R**

Acquattata come un felino

L'assetto ribassato e i grossi pneumatici della Delta Evoluzione, uniti ai rigonfiamenti dei parafranghi e del cofano fanno sembrare questa belva un felino pronto a ghermire la preda: in effetti per le avversarie in gara non c'è mai stato scampo...





CARATTERISTICHE

Motore	4 cilindri in linea anteriore trasversale
Cilindrata (cm³)	1995
Potenza (CV)	210-215
Trazione	Integrale
Velocità (km/h)	240
Accelerazione 0-100 km/h (s)	5,2

PRO...

- È un'auto con un palmarès eccezionale
- La rivalutazione è sicura
- Non è difficile da trovare

...E CONTRO

- Alcune richieste economiche sono esagerate
- Molti gli esemplari rabberciati
- Diffuse le repliche delle serie speciali

LA PAGELLA

Fascino *****

La più importante Lancia da 40 anni a oggi.

Costo di gestione ***

Richiede interventi di specialisti.

Uso quotidiano ****

Sì, a patto di rispettare i limiti del Codice della Strada...

Affidabilità ****

Non presenta problemi, se strettamente di serie.

Ricambi ****

Tra originali e repliche, la disponibilità è totale.

Club *****

Sono tanti i sodalizi dedicati a questo modello.

MASERATI GHIBLI

€ 12.000

Piena maturità

Ultima evoluzione della Biturbo, è spinta da un V6 di due litri da 306 CV. Prodotta fino al 1997 in 2380 esemplari, inizia a entrare nel mirino dei collezionisti. A buon diritto

U

na denominazione impegnativa, cara alla tradizione della Maserati (che infatti l'ha ripresa per la terza volta un paio d'anni fa): Ghibli, per dare il nome al più sostanzioso restyling operato da Marcello Gandini sulla Biturbo con carrozzeria due porte.

Il motore V6 di due litri con doppia sovralimentazione arriva in questa versione a erogare 306 CV (oltre 150 CV/litro!). Oggi si trova a circa 12.000 euro (18.000 per i restauri da concorso). Però la Ghibli II (come viene soprannominata per distinguerla dalla splendida coupé del 1966) è disponibile anche in alcune serie speciali, che valgono molto di più e, in prospettiva, vedranno crescere a dismi-

sura la loro quotazione: la Kit Sportivo (un pacchetto optional) del 1994, con sostituzione completa dell'assetto e dei cerchi; la Cup, derivata dalla Open Cup da corsa, con motore portato a 330 CV (88 esemplari nel 1996, di cui 25 con guida a destra); la GT (1996) con i cerchi a sette razze e il differenziale di origine Ferrari al posto del consueto Maserati Ranger; la Primatist (35 esemplari nel 1997),





per celebrare il record di velocità su acqua dello scafo di Tullio Abbate motorizzato con lo stesso propulsore V6.

SFATARE I LUOGHI COMUNI

La Ghibli è nettamente più affidabile rispetto alle serie delle Biturbo e derivate, al punto da dover essere considerata un modello a sé. Rappresenta il meglio degli anni Novanta in

fatto di granturismo all'italiana.

Per tale motivo una GT da 270 all'ora, capace di trasportare nel massimo confort 4-5 persone non può non suscitare l'interesse dei collezionisti. Un'attenzione che crescerà di pari passo con il recupero di immagine che la Casa del Tridente sta operando negli ultimi tempi e che ha già fatto spiccare il volo ad alcuni suoi modelli storici. **R**



Mi ritorni in mente...

La linea della Ghibli, pur rivisitata ampiamente da Marcello Gandini, conserva alcuni tratti della famiglia Biturbo. Ma l'affidabilità e le prestazioni raggiungono livelli ben superiori.

CARATTERISTICHE

Motore	V6 (90°), anteriore, longitudinale
Cilindrata (cm³)	1996
Potenza (CV)	306 CV
Trazione	Posteriore
Velocità (km/h)	270
Accelerazione 0-100 km/h (s)	5,5

PRO...

- È una Maserati di qualità
- Garantisce prestazioni eccellenti
- Quotazione ancora bassa

...E CONTRO

- Pochi gli esemplari in vendita
- Manutenzione impegnativa
- Ricambi non sempre facili da reperire

LA PAGELLA

Fascino	****	<i>La massima evoluzione del concetto Biturbo.</i>
Costo di gestione	***	<i>Quasi da supercar.</i>
Uso quotidiano	****	<i>Docile quando serve.</i>
Affidabilità	****	<i>Nettamente migliorata: quasi perfetta.</i>
Ricambi	***	<i>Qualche difficoltà per i ricambi poco frequenti da sostituire.</i>
Club	*****	<i>Il Registro Maserati è il punto di riferimento.</i>

In breve i dieci marchi tricolore



ABARTH

Fondata da Karl Abarth nel 1949, si specializza nella produzione di auto da corsa e "trasformazioni" di modelli di serie. Negli anni 50 e 60 rafforza il legame con Fiat. A partire dal 1971 entra nel gruppo Fiat e ne diviene il reparto corse. Dal 2007 il marchio Abarth torna in auge come marca sportiva di FCA. In questo "speciale" troviamo lo Scorpione sulla 595 SS, A112, 124 Rally e Ritmo 130 TC.



FIAT

Il più importante costruttore nazionale nasce a Torino nel 1899. Da allora la proprietà è sempre stata nelle mani della famiglia Agnelli. La nostra attenzione si è rivolta a modelli di indole sportiveggiante: 1100/103 TV, 2300 S Coupé, 1600 S Cabriolet, Dino Spider, 125 Special, 128 Rally, 130 Coupé, 124 Abarth Rally, X1/9, 127 Sport, 131 Racing, Ritmo Abarth 130 TC, Uno Turbo, Fiat Coupé 20V Turbo e barchetta.



ALFA ROMEO

La Casa nasce nel 1910; la produzione di vetture stradali è limitata fino al 1950, quando arriva il primo modello di serie, la 1900. Il marchio entra nel gruppo Fiat nel 1986. In queste pagine sono moltissime le Alfa trattate: Giulietta TI e Spider, Giulia TI Super, 2600 Sprint, Alfetta berlina e GTV 6 2.5, 2000 berlina e Spider Veloce, Montreal, Giulietta Turbodelta, 75 V6 3.0, SZ, 164 Q4, GTV Turbo (Serie 916) e Brera.



INNOCENTI

Produttrice dello scooter Lambretta, entra negli anni 60 in ambito automobilistico producendo utilitarie inglesi su licenza. Il modello di maggiore successo è la Mini, che qui compare nella versione Cooper 1300. Entrata sotto il controllo della Leyland, viene poi ceduta al gruppo De Tomaso alla metà degli anni 70. A questo periodo risale la Mini disegnata da Bertone: abbiamo scelto la versione Turbo De Tomaso.



AUTOBIANCHI

Fondata nel 1955 dalla Bianchi, dalla Fiat e dalla Pirelli, la Casa di Desio produce l'utilitaria Bianchina. Sempre nell'orbita di Fiat, viene utilizzata per sperimentare in serie la trazione anteriore (A111). Si specializza nella produzione di utilitarie di lusso (e di grande successo), fino a diventare una sorta di piccola Lancia con la Y10. In questo "speciale" compaiono la A112 Abarth e la Y10 Turbo.



LAMBORGHINI

La Casa del Toro ha una storia relativamente recente. Nasce infatti poco più di 50 anni fa. Le Lamborghini a 12 cilindri, sono molto quotate (la Miura, il "manifesto" della Casa di Sant'Agata Bolognese, vale ormai oltre un milione di euro). In questo "speciale" Ruoteclassiche consiglia l'acquisto della Diablo, l'unica "exotic car" Lamborghini acquistabile per meno di 100.000 euro.



DE TOMASO

Il vulcanico pilota argentino Alejandro De Tomaso giunge in Italia nel dopoguerra e alla fine degli anni 50 fonda la sua casa costruttrice di auto da corsa a Modena. A partire dalla Valletlunga del 1964 inizia a costruire vetture stradali. L'auto più significativa della sua produzione è la Pantera, trattata in questo fascicolo, che nasce in collaborazione con la Ford per essere commercializzata negli Usa.



LANCIA

Fondata da Vincenzo Lancia 110 anni fa, viene ceduta all'industriale Pesenti a metà degli anni 50 ed entra nell'orbita Fiat nel 1969. Nello "speciale" trovate: Appia Convertibile Vignale, Flaminia Coupé Pinin Farina, Flavia 2000 Coupé, Fulvia Coupé 1600 HF seconda serie, Beta HPE Volumex, la Thema 8.32 (nota anche come "Thema Ferrari") e "Deltona".



FERRARI

Enzo Ferrari, già pilota e dirigente della squadra corse Alfa Romeo, si mette in proprio nel 1947. Nell'arco di pochi anni diventa il più famoso costruttore di auto da corsa e di vetture sportive. Abbiamo scelto tre Ferrari "accessibili", ma di grande prospettiva: la Mondial Cabriolet, la 348 Spider e la berlinetta 360 Modena.



MASERATI

La gloriosa Casa del Tridente, fondata a Bologna nel 1914, vive una serie di vicissitudini e cambi di proprietà lungo tutto l'arco della sua esistenza. Alcune Maserati da collezione oggi hanno raggiunto quotazioni da capogiro. Abbiamo privilegiato i modelli che offrono ottima prospettive di rivalutazione: Mexico, Biturbo Spyder e Ghibli.



Decimo

TROFEO MILANO

SPECIAL GUEST

*01 ottobre
2016*



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
SCARICA IL PROGRAMMA E IL MODULO I ISCRIZIONE DAL SITO WWW.TROFEOMILANO.COM



con il patrocinio di



PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA FRA[®]

i cosmetici per la vostra auto

Una Carezza per la Tua Passione

mafra.it



f Follow us
facebook.com/MAFRA.ITALY

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