

Automobilismo D'EPOCA



Disponibile per PC & Mac

Disponibile per Android

Disponibile su App Store

24 Hours

DAYTONA CLASSIC

CON JÜRGEN BARTH
E ARTURO MERZARIO!

FIAT 1100 D
STRATEGIE INDUSTRIALI

SUNBEAM VENEZIA
COLPO DI GRAZIA

MARCOS-OGLE SK1000
LE "ALTRE" MINI

FIAT 124 GR.1 REPLICA
ALLA "COPPA DEI LUPI"

USO E MANUTENZIONE
AUDI QUATTRO 2.2 TURBO

APPUNTAMENTO AL BUIO
ACQUISTARE UN'AUTO VIA INTERNET



LANCIA AURELIA
B24 SPIDER

Attrice. protagonista



AUTOMOBILISMO D'EPOCA FEBBRAIO 2015

LISTINI
LE QUOTAZIONI
AGGIORNATE
DI 2154
MODELLI

THE CREATIVE WORKSHOP
IL MONDO DEI RESTAURI USA



80 ANNI DI SIMCA
NEL CUORE DEGLI APPASSIONATI



LANCIA LC2
IN PISTA PER... I RALLY



— ★ INTERMEETING LA SOCIETÀ CHE ORGANIZZA
AUTO E MOTO D'EPOCA A PADOVA PRESENTA IL NUOVO SALONE ★ —



VERONA LEGEND CARS

FIERA DI VERONA

IL NUOVO GRANDE EVENTO ITALIANO
DEDICATO ALLE AUTO D'EPOCA.

8-10 MAGGIO 2015

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

 VERONAFIERE

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl - Via Fornace Morandi 24 - 35133 Padova
T +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826 - e mail: info@veronalegendcars.com - www.veronalegendcars.com



*Caro appassionato,
dopo il grande successo di Auto e Moto d'Epoca 2014
Intermeeting raddoppia presentando un nuovo Salone dedicato
alle auto d'epoca e coorganizzato con VeronaFiere:*

VERONA LEGEND CARS in programma dall'8 al 10 maggio 2015 alla fiera di Verona



*Auto in vendita, pezzi di ricambio, grandi spazi per i raduni, club,
scuderie e case automobilistiche*



*Ospiti d'onore 100 equipaggi della 1000Miglia che daranno vita
ad un trofeo dedicato sfidandosi in una gara di regolarità*



***40.000** mq. aree interne espositive
50.000 mq. area scoperta per raduni test drive e usato sicuro
12.500 posti auto per park visitatori*



*Ti aspetto a Verona Legend Cars... un evento unico
per un appassionato come te.*

*Mario Baccaglini
Presidente*





CONDIVIDETE L'ESPERIENZA

AFFIDATECI LA VOSTRA AUTO

1953 FERRARI 340/375 MM Telaio no. 0320AM; Venduto per un record mondiale di €9.856.000

In tutto il mondo, le aste RM sono note per la loro incredibile influenza sul mercato delle automobili da collezione. Lo studio fotografico e i team dedicati al design, al marketing e alle public relation sono garanzia di aste per un pubblico d'eccezione, nella migliore presentazione possibile e con l'esposizione più ampia. Qualunque siano i pregi della vostra vettura, RM vi offre l'opportunità di valorizzarli al massimo.



VILLA ERBA

LAGO COMO, ITALIA • 23 MAGGIO 2015

**BMW
GROUP**
Classic



Rolls-Royce
Motor Cars Limited

www.rmauctions.com

Italia +39 02 9475 3812
Regno unito +44 (0) 20 7851 7070
Canada +1 519 352 4575



RM AUCTIONS

(Ri)Pagare sempre

L'argomento più gettonato sul sito www.automobilismodepoca.it e sulla pagina facebook (ci siamo finalmente, come potete leggere a pagina 6), manco a dirlo, è la questione dei "bolli" delle auto ventennali. Appena si scrive qualcosa, al proposito, fioccano le visite. Molti preferiscono discutere delle brutture burocratiche che parlare di automobili. D'altra parte, stringi stringi si parla di soldi, argomento a cui tutti siamo sensibili. E poi, anche nei casi in cui le esenzioni sono mantenute, è ancora difficile capire chi ne ha diritto, da quando e come. Insomma, è il solito caos all'italiana, in cui quasi ognuno fa caso a sé. Speriamo che le Regioni facciano chiarezza: vi terremo aggiornati.

Dopodiché, ci domandiamo: ma noi automobilisti "d'epoca" siamo diversi dagli altri utenti della strada? La risposta è sì, perché certo la strada la usiamo meno di altri; ma anche no, perché siamo cittadini come tutti gli altri. E come tali, paghiamo fior di tasse. E adesso, dobbiamo pagare ancora perché qualcuno stabilisce che ci sono in giro troppe auto "vecchie" (quindi dannose: ma perché?). Poi paghiamo pedaggi assurdi per autostrade con cantieri infiniti (vedi Milano-Torino). Abbiamo la benzina tra le più care d'Europa (e si adegua al prezzo del petrolio alla metà della velocità di quest'ultimo). Le assicurazioni sono tra le più costose d'Europa.

E, infine: quanti cartelli stradali ci sono in giro? Siamo sicuri che servano?

Il bello è che sono anche dannosi, dunque il conto arriva due volte, o tre. Lo dice l'ANEIS (Associazione Nazionale Esperti Infortunistica Stradale) nel suo ultimo rapporto. Secondo cui la distrazione del guidatore, l'eccesso di velocità, l'ebbrezza rappresentano il 40% dei motivi di incidente. Il 30% dipende dalla manutenzione delle strade e un altro 30% da come è strutturata e segnalata la rete stradale.

Sapete quanti sono i cartelli stradali in Italia? 12 milioni. 24 cartelli per ogni auto ventennale certificata ASI. Quanto costa ogni incidente alla collettività? Parecchio, certamente.

Chi si è arricchito, e continua ad arricchirsi, piantando cartelli ovunque? E perché di fronte a tutto questo un'automobile che percorre, a dir tanto, 5.000 km l'anno, deve ancora pagare un bollo, ma forse no, oppure sì ma ridotto, basta che sia certificata?

Forse dovremmo pensare di essere prima di tutto cittadini, senza distinguere se usiamo un'auto moderna o antica.



Direttore responsabile
 PIERO BACCHETTI

Redazione
 FRANCESCO PELIZZARI
 (Caporedattore)
 francesco.pelizzari@edisport.it

Hanno collaborato
 MAURO BORELLA - JEROEN BOOIJ
 MAURO CASADEI - DANILO CASTELLARIN
 UGO DE SANTIS - MICHELE DI MAURO
 VITTORIO FALZONI GALLERANI
 FRANCESCO GANDOLFI - LUCA GASTALDI
 UMBERTO LACCHETTI - DARIO MELLA
 EUGENIO MOSCA - PATRICK PAYANY
 ALESSANDRO TARANTINO - LUIGI VICECONTE

Segreteria di redazione
 CHIARA MONTICELLI

Fotografie
 ACTUALFOTO - JEROEN BOOIJ
 GIANLUCA BUCCI - GIANLUCA DE PRETTO
 UGO DE SANTIS - MICHELE DI MAURO
 FOTORISSIMA - LUCA GASTALDI
 THOMAS MACCABELLI - FABIO RICCARDI
 ALESSANDRO TARANTINO - VINCENZO VIOLA



Direttore di produzione
 PAOLO CIONTI

Coordinamento tecnico
 ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

Servizio grafico
 BARBARA ZALTIERI, FABIO CASTIGLIONI,
 SABRINA BRAMBILLA, SARA CASATI,
 MARIA CELICO, PATRIZIA CIVATI,
 ROBERTA DUINA, VINCENZO PALMIERI,
 GRETA PARODI, PATRIZIA RENOLDI,
 TAMARA VIGANÒ

Direttore dei sistemi informativi
 FRANCESCO FORTE

Stampa: Arti Grafiche Boccia Spa

Distributore: SO.DI.P., via Bettola 18,
 20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301
 Distributore per l'estero:
 SO.DI.P. SpA, Via Bettola 18,
 20092 Cinisello Balsamo(MI)
 Tel +3902/66030400, FAX +3902/66030269
 e-mail: sies@siesnet.it
 www.siesnet.it

Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento
 Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004
 n. 46) art. 1 comma 1, S/NAPer abbonamenti e
 arretrati: vedi ultima pagina

EDISPORT EDITORIALE SRL
 via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)
 tel. 02/380851 - fax 02/38010393

Amministratore unico
 PIERO BACCHETTI

Segretario generale
 CESARE CRISTINA

SOMMARIO

IN QUESTO NUMERO ANNO 13 - N. 02 - FEBBRAIO 2015



In copertina: la Lancia Aurelia B24 Spider negli ultimi anni ha raggiunto quotazioni incredibili, anche rispetto alla "sorella" Convertibile. Forse perché è l'ultima vera Lancia? Ne ripercorriamo la storia con dettagli inediti (Foto Maccabelli)

LETTERE	8
FATTI&NOTIZIE	10
LE CLASSICHE DA LEGGERE	14
PUNTA-TACCO Vita di Club	32
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	92
INDICE DELLA MATERIA 2014	97
PUNTA-TACCO Classic Sport News	98
AGENDA D'EPOCA	125
COMPRO-VENDO Le occasioni dei lettori	144
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE	149

RESTAURATORI	
THE CREATIVE WORKSHOP 90 dollari l'ora	16

ATTUALITÀ	
SALDI VIRTUALI Acquistare a distanza	20
VETERAMA 2014 Emigrante a 4 ruote	26
MOSTRA-SCAMBIO DI AREZZO Il bello del Centro	30

IN COPERTINA	
LANCIA AURELIA B24 SPIDER L'ultima dei Lancia	36

BELLISSIME IERI&OGGI	
FIAT 1100 D Logiche industriali	48
SUNBEAM VENEZIA Dedicata all'Italia	72

MADE IN ENGLAND	
OGLE SX1000-MINI MARCOS Ci vediamo in garage	56

STORIE D'AUTO	
80 ANNI DI SIMCA Piccola grande Casa	64

BELLISSIME DA CORSA	
LANCIA LC2 Vitamina (LJ)	80

SPORT GARE	
1ª PROVA CAMPIONATO ITALIANO REGOLARITÀ	
Sapore vero	102
24 HOURS DAYTONA CLASSIC Gentleman drivers	110
PILOTI / GIORGIO MICAGLIO Come Jenkinson	118

IN VIAGGIO CON LA STORICA	
VALSAMOGGIA Giro di formazione	122

MEZZI DA LAVORO	
AUTOBIANCHI BIANCHINA FURGONCINO	
Pubblico servizio	132

USO E MANUTENZIONE	
AUDI QUATTRO Tecnologia domestica	136

SPECIALISTA DEL MESE	
MAGNOLI AUTO Capitale mobile	140





MILANO AUTOCLASSICA

Fiera Milano Rho

20 / 21 / 22 Marzo 2015

50.000 M² DI AUTO E MOTO, GARE, EVENTI SPECIALI.



**CASE AUTOMOBILISTICHE,
CLUB, COMMERCIANTI E
RESTAURATORI**

Una ricchissima esposizione di auto e moto in vendita, con novità, pezzi introvabili e grandi classici.



**RICAMBI, MODELLISMO
E ACCESSORI**

A disposizione di amatori e appassionati i ricambi originali più ricercati e interessanti. Spazio anche a modellismo e accessori.



GARE DI VELOCITÀ

Le storiche da pista, rally e le mitiche GTA si sfideranno in gare appassionanti nel circuito allestito nell'area esterna di fianco ai padiglioni.



**GRANDE MERCATO
DEI PRIVATI CON AUTO
IN VENDITA**

Un ampio assortimento di auto classiche e sportive messe in vendita direttamente dai privati.

WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM

CON IL PATROCINIO DI:



MEDIA PARTNER:

ORGANIZAZIONE EDITORE

AUTOMOTION TV sky 148

PARTNER:

marcelloeventi



GLI INDIRIZZI DELLA PASSIONE

AUTOMOBILISMO D'EPOCA SBARCA SU INTERNET E FACEBOOK

Da qualche mese la vostra rivista è "on-line", con notizie, approfondimenti e commenti. Una presenza "di preparazione". Per capire quali sono i vostri gusti, le notizie che preferite, e come è meglio gestire questo canale di comunicazione, molto diverso dalla carta stampata. Un giornale digitale è fatto di testi brevi, molte immagini, i filmati, un modo di scrittura diverso da quello della carta; anche gli argomenti non è detto che funzionino allo stesso modo, pur se qualche analogia certo esiste, come si può vedere dai numeri che presentiamo in queste pagine.

Seguitissime sono state le questioni "burocratiche", legate alla famigerata Legge di Stabilità: bolli, assicurazioni e quant'altro. Un argomento spinoso, anche perché fare chiarezza è veramente difficile, che ha portato 8 "mi piace" al giorno di media; su facebook, il post più visualizzato è stato quello sul braccio di ferro fra Regioni e Governo sul bollo (12.400 persone). D'altro canto, piacciono sempre le auto italiane: 275 "mi piace" per i 60 anni della Fiat 600, mentre la gallery più vista sul sito è stata quella dedicata alla A112 Abarth, con cui abbiamo ricordato i 50 anni della Autobianchi. In pochi mesi la pagina di Automobilità d'Epoca su facebook ha già raccolto quasi 3.500 "mi piace", mentre il sito, partito a dicembre, ha subito registrato interesse e, appena si è messo in moto il "volano" del web, è schizzato verso l'alto: nei primi 23 giorni del mese di Gennaio ha fatto registrare +62% nelle visite, +41% di utenti e +92% nelle pagine visualizzate. Ottime premesse per il futuro.

I dati forse più sorprendenti sono però quelli demografici, da cui emerge che quasi la metà degli utenti del sito sono donne (46%) e che oltre la metà dei visitatori hanno un'età compresa fra i 18 e i 34 an-

46%
DONNE
utenti del sito

www.automobilismodepoca.it

www.facebook.it/automobilismodepoca

+92%

**PAGINE
a gennaio
rispetto
a dicembre 2014**



12.400

**VISITE
sul "post" più frequentato
a gennaio su facebook**



3.375

**"LIKE"
su facebook**



**COMMENTATE!
A destra, una pagina di
commenti su facebook:
usate il social network anche
per commentare gli articoli
pubblicati sul sito www.automobilismodepoca.it.
In alto, l'A112 Abarth è
sempre molto apprezzata.**

ni. Sapevamo di avere molti giovani lettori, ma non ci aspettavamo questi numeri, per i quali ha evidentemente importanza il differenziale mezzo di utilizzo. Inoltre, le visite al sito arrivano da tutta Italia: Milano, Torino, Bologna e Firenze, ma anche Roma, Napoli, Palermo e Catania. Insomma lo sbarco di Automobilismo d'Epoca in Rete è già un successo, che ci aspettiamo aumenti in modo esponenziale nei prossimi mesi, quando vi offriremo anche spunti di interattività, per vivere il nostro/vostro mondo da protagonisti.

TUTTE LE LOTUS COMINCIANO PER "E" IN ONORE DI EZEL

Gentile Redazione, sono appassionato di auto inglesi e mi sono sempre domandato, senza peraltro trovare risposta, come mai le Lotus stradali abbiano nomi che iniziano sempre con la lettera "E": Elan, Europa, Esprit... Ma anche le contemporanee Elise, Exige, Evora... Sapreste svelare il mistero?

Roberto Saldutti - Arrivata via e-mail

Caro Roberto, a questo interessante quesito pare non ci sia risposta certa al 100%. Tuttavia sembra molto probabile che la cosa si dovesse al nome della moglie di Colin Chapman, che si chiamava Ezel Williams. Una tradizione avviata con la Lotus "11" che, essendo sostanzialmente un'auto da corsa, è stata chiamata con un numero, come tradizione della Casa. In questo caso però Chapman decise di chiamarla "Eleven" (11 in inglese), in lettere, per il motivo di cui sopra. E da lì prese il via l'abitudine per le varie Elite, Elan, Europa (nella foto) Esprit e via discorrendo. La tradizione è stata mantenuta e prosegue oggi quasi per caso. Quando Romano Artioli acquistò la Lotus, chiamò il primo modello della nuova gestione con la nome della nipote neonata, Elisa. E fu Elise, cui sono seguite le altre.



GALLONE PER CITROËN, LOSANGA PER RENAULT

Scrivo questa mail come un padre che riprende il figlio, senza però prendersi troppo sul serio... Sul *Automobilismo d'Epoca* di Novembre 2014 il titolo del servizio dedicato alla Citroën SM Maserati si apre col titolo "Il Tridente e la Losanga"! Da quel che mi risulta, tuttavia, la losanga, ovvero il rombo, è il simbolo della Renault, mentre quello della Citroën, vale a dire le due V rovesciate, è il cosiddetto "Chevron", tanto da essere spesso indicata come "la casa dello Chevron". È corretta la mia osservazione?

Enrico Besana, arrivata via e-mail

Caro Enrico, la sua osservazione è corretta. Si tratta purtroppo di uno di quegli strafalcioni in cui a volte si incorre per voler fare "i di più", come si suol dire. I fatti sono questi (non per cercare scuse, ma per aneddotica): l'articolo ci è stato fornito da un giornalista francese che aveva usato un titolo inglese: "The Trident and the Chevron". La traduzione italiana sarebbe "Il Tridente e il gallone", che però non ci piaceva; sinonimo di "gallone" è "mostri-

na", o "caporale" ma non ci piaceva nemmeno quello. Né abbiamo trovato un titolo adeguato (e qui è il peccato originale) in sostituzione, finché non ci è parso, in un momento di smarrimento, che losanga potesse andare bene, in senso lato. Senonché ci siamo... dimenticati della Renault! Cose che capitano quando si lavora a tambur battente; purtroppo, in questo caso è capitato con la massima evidenza...!

A FARI SPENTI DI GIORNO, PURCHÉ ISCRITTE

Gentile redazione, volevo sapere se avete pubblicato, e su quale numero della rivista, notizie sull'obbligo di accensione dei fari sulle automobili d'epoca. Cioè vorrei sapere se è prevista un'esonazione durante il giorno, e nel caso se è valida per tutti i tipi di strada oppure no.

Sergio Campanella - Arrivata via e-mail

Caro Sergio, la legge 1° agosto 2003 n. 214 recita: "Fuori dai centri abitati (dove non c'è obbligo di accensione dei fari, ndr), durante la marcia dei veicoli a motore, a eccezione dei veicoli iscritti nei registri ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI, è obbligatorio l'uso delle luci di posizione, dei proiettori anabbaglianti e, se prescritte, delle luci della targa e delle luci d'ingombro...".

Dunque la risposta è: le auto d'epoca sono esentate dall'obbligo di accendere le luci di giorno, purché iscritte a un registro. Per ogni evenienza, quindi, consigliamo di portare sempre con sé il documento che attesti l'iscrizione, o meglio ancora la certificazione della macchina.



FIAT 242 / CITROËN C35, IL PRIMO DELLA STIRPE

Vedo che spesso di storie anche di tema commerciale. Mi piacerebbe molto che raccontaste la nascita nel 1974 del Fiat 242 / Citroën C35, cui mi pare abbiate accennato tempo fa. Una storia interessante, poiché questo veicolo di grandissimo successo nacque prelevando la meccanica di una DS, portandola a gasolio e costruendoci attorno un "furgone" con 4 freni a disco (anteriori autoventilati e un quinto sul cambio per il freno a mano), sospensioni a barre di torsione, impianto frenante ad alta pressione, autotelaio anteriore e capacità di carico e volumi impensabili. Insomma, un "veicolo commerciale" solo per modo dire, in realtà un gran pezzo di tecnica, che ha servito migliaia di industrie, artigiani e commercianti, e portato in ferie tante famiglie come camper. Dopo averne avuti un paio in passato oggi ne sto restaurando uno e in Rete ho trovato molti che ci spendono tempo e passione. Credo sia uno spunto interessante per un articolo, considerando che è stato il primo passo dell'alleanza Fiat / PSA nei veicoli commerciali, che prosegue ancor oggi con gran successo.

Marco Bellotti - Arrivata via e-mail



Caro Marco, la nostra linea editoriale prevede di parlare soltanto di automobili, non di veicoli commerciali, agricoli, mezzi pubblici eccetera. Questo non per spocchia nei loro confronti, ma perché sono così tanti gli argomenti legati all'automobile, che preferiamo concentrarci su questa; e poi per distinguerci da riviste concorrenti che trattano anche questo tipo di veicoli. Cionondimeno, ogni regola ha la sua eccezione e, pur non trattandolo direttamente, in un paio di occasioni abbiamo parlato (o meglio, usato) la versione camper proprio del Fiat 242, detta "Kavir", come veicolo di appoggio a tema in un paio di occasioni. Perciò non è detto che non si possa in futuro realizzare il servizio che lei suggerisce, che è certamente interessante.

TRAFILAGGI

LA GIANNINI TV "S" È 498 CC

Nell'articolo "Saette Romane" pubblicato a pag. 92 del numero scorso, abbiamo scritto che la Gianni TV "S" aveva "motore addirittura 1000 da 68 CV per ben 160 km/h". Questa affermazione è errata, per due motivi: il primo è che la Gianni TV Special ha un motore 498 cc da 29 CV, per 115 km/h. La seconda è che, per struttura, la cilindrata massima a cui il bicilindrico Fiat può salire è 700 cc.



BORAS

UN VENTO NUOVO

sistema **AUDIOCALIPER™*** che permette di aumentare considerevolmente la precisione

sistema **DUAL-IN™*** che permette a pilota e copilota di sdoppiare sullo stesso apparecchio e di scegliere la sdoppiata migliore

porta **USB** per scaricare i dati, aggiornamenti e per alimentazione esterna in caso di necessità

...e altre potenzialità che puoi scoprire su: www.digitechtiming.com

Scegli il primo e l'originale. Scegli Digitech.



A VERONA LEGEND CARS UNA PROVA DI REGOLARITÀ “INDOOR” CON LE AUTO DELLA 1000 MIGLIA

Novità assoluta di “Verona Legend Cars”, il nuovo evento organizzato da Intermeeting che si terrà a Fiera di Verona dall’8 al 10 Maggio 2015, sarà la gara di Regolarità tra i padiglioni, in cui si sfideranno 100 tra le più belle auto d’epoca della Mille Miglia che partirà pochi giorni dopo. Un evento nell’evento, frutto della collaborazione tra Aci Brescia e Aci Verona.

Secondo la stessa filosofia, che vede la passione per l’auto al centro della manifestazione, Verona Legend Cars offrirà, all’interno del quartiere fieristico, spazi park gratuiti in aree riservate per le vetture storiche di club, scuderie, collezionisti e appassionati che vogliono organizzarsi in raduni e partecipare alla fiera.

Alla manifestazione scaligeri anno già confermato la loro presenza i migliori commercianti e ricambisti italiani ed europei e, con loro, i più importanti club con raduni ed anniversari d’eccezione, a partire dai sessant’anni della Giulietta Spider e dagli ottanta di Jaguar.

(In foto, il patron di Intermeeting Carlo Baccaglini durante la sfilata del concorso di eleganza veronese tenutosi nel settembre scorso).

www.veronalegendcars.com



APERTE LE ISCRIZIONI ALLA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI CON TAPPA IN NOTTURNA

È stata presentata a Roma la Coppa d'Oro delle Dolomiti 2015, che si disputerà dal 23 al 26 luglio. Molte le novità: la prima è quella di una tappa, delle tre totali, in notturna, per un totale di 509 km. Tredici passi dolomitici, 45 prove cronometrate e 4 di media. La corsa entrerà nel vivo il 23 luglio con le verifiche tecniche. La partenza è prevista il 24 luglio da Corso Italia a Cortina d'Ampezzo. Si farà poi tappa a Sappada per ritornare nella “regina delle Dolomiti”. La tappa in notturna prenderà il via sempre il 24 in serata da Corso Italia. Circa 84 km di strade affascinanti e in tutta sicurezza (perché a scarsa densità di circolazione) per raggiungere Armentarola per la sosta serale. Si attraverseranno poi i passi Falzarego, Valparola e Campolongo per far rientro nella suggestiva cornice di Cortina d'Ampezzo la sera stessa. Il secondo giorno di gara da Cortina a Cortina, con sosta a Brunico e prova di media “thrilling” sul Passo Giau, che potrebbe ribaltare il risultato proprio in vista del traguardo. Le iscrizioni sono aperte sul sito ufficiale dell’evento. www.coppadorodolomiti.it



A GIUGNO E SETTEMBRE GLI EVENTI DI GOODWOOD

È stata fissata per fine giugno l’edizione 2015 del celeberrimo Festival of Speed di Goodwood, una delle manifestazioni “classic” più prestigiose al mondo. Diversi i temi in programma: i 50 anni dalla prima vittoria della Honda in Formula 1 ma anche i 90 anni del primo campionato del mondo automobilistico, vinto dall’Alfa Romeo. Non da meno saranno le celebrazioni dei 60 anni dalla vittoria di Stirling Moss alla Mille Miglia, avvenuta appunto nel 1955, quando il pilota inglese era al volante di una Mercedes.

Gli organizzatori hanno anche comunicato che l’altra manifestazione di rilievo in programma a Goodwood, il Revival (in foto), si svolgerà dall’11 al 13 settembre. grrc.goodwood.com





RM AUCTIONS: LA MIURA SI FA VALERE IN MEZZO ALLE FERRARI

Laggiù nell'Arizona, terra di sogni e di chimere, cantava la canzone. Ma per l'auto da collezione non ci sono chimere bensì molto concrete vendite milionarie. Lo testimoniano i risultati dell'asta di RM Auctions di metà gennaio, con 18 lotti che hanno superato il milione di dollari. Manco a dirlo le protagoniste sono state le Ferrari (9 le vetture del Cavallino che hanno superato il milione), con una 250 LM del 1964 "battuta" per 9.625.000 dollari, pari a 8,54 milioni di euro. La vettura appartenne alla Scuderia Filipinetti e al suo volante corsero (e vinsero) Ludovico Scarfiotti e Nino Vaccarella.

Altri modelli che hanno suscitato interesse milionario sono stati la 275 GTB/4 "andata" per 3.657.000 dollari, la 365 GTB/4 "Daytona" Spider per 3,3 milioni. Da sottolineare il risultato della Lamborghini Miura SV-J del 1971 (una "replica Jota" ufficiale, in foto), venduta per 1.897.000 dollari e della Porsche 904 Carrera GTS del 1965 (1,65 milioni), mentre una Mercedes 300 SL Gullwing del 1955 ha raggiunto 1,485 milioni.
www.rmauctions.com

15 APRILE: APPUNTAMENTO CON TECHNO CLASSICA

L'edizione 2015, la 27ª, di Techno-Classica di Essen aprirà i battenti il 15 aprile per chiuderli poi il 19 sera. La rassegna è conosciuta per essere la più grande di Europa, con un numero esorbitante di marche presenti e di modelli in vendita. Molto ampia è anche la partecipazione dei commercianti di automobilia, libri e modellini. Complessivamente sono attesi 1.250 espositori, con oltre 2.500 auto in vendita.

Quanto alle iniziative espositive, gli organizzatori annunciano la rassegna dedicata al Tourist Trophy, con la presenza di Alfa Romeo, Bugatti, Bentley, Jaguar e Mercedes.

www.siha.de



www.bergamohistoricgranprix.com

Regione Lombardia Sport, Provincia di Bergamo, Comune di Bergamo, Automobile Club Bergamo, associazione spazioautismo onlus, BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX, L'ECO DI BERGAMO, Turismo Bergamo, Bergamo, BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX

Bergamo Historic Gran Prix **DOMENICA 31 MAGGIO 2015**

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

80° ANNIVERSARY

Sono ammesse all'esclusivo evento vetture e moto da corsa costruite prima del 1970:
F1-F2-F3-FJ - ANTEGUERRA GP/SPORT
GTS/SPORT - MOTO GP

iscriviti adesso...
Info: Simone Tacconi BHGP
tel. 0039 3470540627 - fax 0039 035220273
mail: info@bergamohistoricgranprix.com

PlanetW web agency, CPZ SPA, Criocenter Shopping Center

LA 275 DELLA FILIPINETTI TRIPLICA LE PREVISIONI DI BONHAMS

Anche all'asta Bonhams di Scottsdale le quotazioni sono andate alle stelle, e si fa presto a indovinare che al top della graduatoria delle più pagate c'è stata ancora una Ferrari. Anche questa ex-Scuderia Filipinetti e con pedigree sportivo di alto rango, altissimo si può dire. Si tratta della Ferrari 275 GTB che nel 1967 vinse la categoria Gran Turismo alla 24 Ore di Le Mans, in cui la Ford vinse l'assoluto (*nel manifesto della Marchal*). L'esemplare è stato pagato 8.116.154 euro (diritti d'asta compresi). Ciò significa quasi tre volte le previsioni, che erano tra 2,7 e 2,9 milioni. Altri modelli nella classifica delle più pagate sono due esemplari di Mercedes 300 SL Ali di gabbiano, una del 1955 e l'altra del 1958, comprate rispettivamente per 1.375.000 e 1.237.500 dollari. E si è affacciata nelle top ten una Shelby Cobra 289 che è stata pagata 1.017.500 dollari. La Shelby Cobra si conferma la portabandiera più ricercata dell'automobilismo sportivo americano.

www.bonhams.com



FINO A MARZO LE ZAGATO IN MOSTRA AL MUSEO DI TORINO

Venerdì 12 dicembre si è aperta la mostra Zagato: "Collectibles and Design since 1919", dedicata alla carrozzeria di tante vetture sportive che quest'anno compie i suoi 95 anni. Sede dell'esposizione è il Museo Nazionale dell'Automobile Avvocato Giovanni Agnelli di Torino. La mostra resta aperta sino al 15 marzo ed espone nove esemplari di Zagato da collezione, tra cui la splendida Maserati A6G/55 (*immagine*).

www.museoauto.it

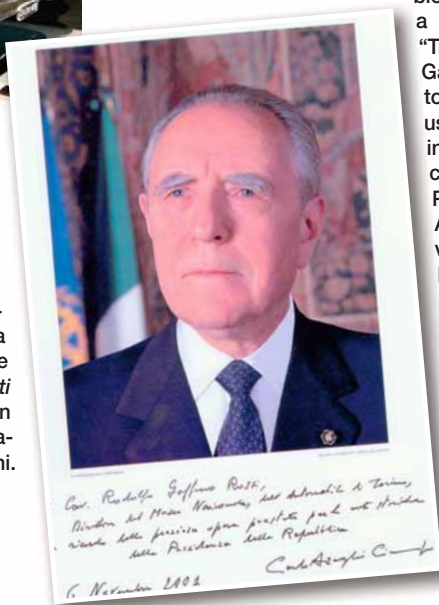


Maserati A6G - 1955

LE FLAMINIA DEL QUIRINALE: COSÌ SONO STATE RESTAURATE



Spetterà al nuovo Capo dello Stato l'onore di sfilare per la prima volta, il prossimo 2 giugno, sulla Lancia Flaminia recentemente insignita della targa oro Asi. Sarà la prima uscita ufficiale della "335", così chiamata per il passo allungato a 3.350 mm rispetto ai 2.870 della versione standard. Il merito del restauro dei quattro modelli (denominati Belfiore, Belvedere, Belmonte e Belsito, due custoditi al Quirinale, uno alla Cecchignola di Roma e uno al Museo dell'auto di Torino) si deve a Carlo Azeglio Ciampi, che amava esplorare tutte le pertinenze del Quirinale (*in foto, un suo ritratto con i ringraziamenti scritti di suo pugno a Gaffino Rossi per la consulenza prestata*). Un giorno si spinse fino alle vecchie scuderie dove sonnecchiavano le gloriose Lancia, volute dal presidente Giovanni Gronchi.



Ciampi chiese di riportarle all'antico splendore. Fu allora interpellato Rodolfo Gaffino Rossi, all'epoca direttore del reparto costruzioni sperimentali Fiat: "Ricordo le sellerie screpolate, la vernice fané e un grosso contenitore dov'era stata sistemata la capote in plexiglass che serviva per riparare il Presidente in caso di pioggia", spiega Gaffino, precisando che le Flaminia, seppur di poco, "erano una diversa dall'altra e al Quirinale non riuscivano più a individuare il modello predisposto per la copertura speciale". I restauri furono eseguiti in due fasi. Prima a Torino, nei laboratori Fiat, dove furono rifatte scatole del cambio, circuiti frenanti e cromature. Poi a Milano, nella carrozzeria Galbiati. "Tre delle quattro Flaminia -aggiunge Gaffino Rossi- avevano le pelli molto deteriorate per la mancanza di un uso costante di emollienti. Si erano inceppati anche i meccanismi della capote". Il restauro durò due anni. Poi tre auto furono riportate a Roma. Alla consegna, Gaffino Rossi, divenuto nel frattempo direttore del Museo dell'Automobile di Torino, chiese al Quirinale di avere a Torino una Flaminia. Ciampi acconsentì: "Scegliemmo la Belmonte, con gli interni originali, ricomposti con le pelli delle altre tre, sulle quali invece le sellerie sono state rifatte".

(Danilo Castellarin)

LA SCOMPARSA DI MAURIZIO TABUCCHI

Apprendiamo della morte improvvisa di Maurizio Tabucchi e subito ci viene in mente la sua straordinaria competenza sulle Alfa Romeo; competenza che, dopo l'uscita dalla Commissione Tecnica dell'A.S.I., di cui era stato Presidente, ha dispiegato per anni nell'ambito della corrispondente Commissione del Registro Italiano Alfa Romeo diventandone, anche qui, Presidente. Giornalista pubblicista, ha scritto più di un libro sul Portello; pubblicazioni che, rapidamente, sono diventate vere e proprie bibbie del settore: fonti di dati e notizie indispensabili anche durante le sessioni di certificazione.

Da non dimenticare anche "Nel segno del Tridente": una divagazione dal suo tema preferito che appare come una sapiente trattazione della storia della Maserati, anche questa di grande successo presso gli appassionati.

Chi lo ha conosciuto personalmente ricorda una persona tanto riservata quanto signorile nel tratto che rispecchiava una profonda correttezza verso il prossimo.

Per il mondo dei tanti che amano le automobili, e le Alfa Romeo in particolare, è una perdita difficilmente colmabile. Non sono parole di circostanza: alzi la mano chi non ha mai avuto bisogno di un suo consiglio o non ha mai ascoltato la sua voce: di persona oppure leggendo i suoi scritti.

(falzoni)



PRODUZIONE 100% MADE IN ITALY
E SVILUPPO

≡ **TRADIZIONE ITALIANA** ≡

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA*FRA®

i cosmetici per la vostra auto



AUTOMOTORETRO®

13-14-15 Febbraio 2015

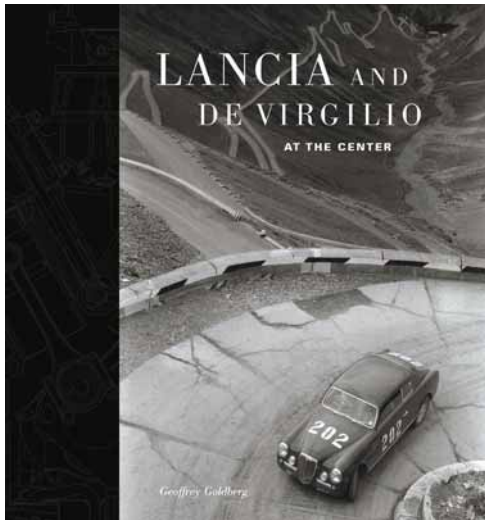
VIENI A TROVARCI PRESSO IL **PAD 2 STAND B9**



www.auto-spa.it

IL LIBRO DEL MESE

DE VIRGILIO, L'INGEGNERE CHE FECE FUNZIONARE IL V6

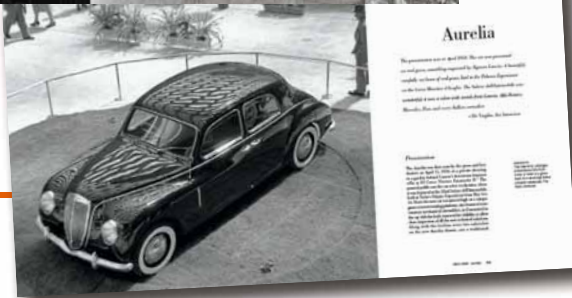


Un libro "massiccio," non solo perché pesa un paio di chili ma per la quantità di informazioni, fotografie, disegni che Geoffrey Goldberg è riuscito a trovare sulla vita e l'opera di Francesco De Virgilio, l'ingegnere che è riuscito a fare quello che era più volte stato tentato senza successo: disegnare un albero motore che consentisse a un motore a scoppio con 6 cilindri disposti a V di funzionare bene.

Questo motore sarebbe poi stato montato sulla Lancia Aurelia, poi sulla Flaminia che le è succeduta e poi su una serie quasi infinita di auto di dimensioni medio-grandi e grandi, sino alla Thema del 2011, nella quale il 6 cilindri a V di 60°, lo stesso angolo trovato da De Virgilio come ottimale, è l'unica componente non di origine Chrysler.

Il libro di Goldberg "Lancia and De Virgilio at the center" tuttavia può essere letto con lo stesso interesse anche da chi non sia un appassionato Lancia e anche non si interessi di storia dell'automobile; vi si parla infatti della vita nell'Italia meridionale nel periodo tra le due guerre, del periodo bellico in una città industriale come Torino, dove i raid aerei degli Alleati erano praticamente un evento giornaliero, delle speranze e di quanto si è realizzato nel dopoguerra, della vita in una famiglia importante come quella dei Lancia e ciononostante così semplice, per non parlare delle competizioni automobilistiche dagli Anni 50 ai 70, così diverse da come sono oggi e tanto più umane e piacevoli.

Geoffrey Goldberg ha avuto accesso all'archivio della famiglia De Virgilio, vera miniera d'oro di fotografie, disegni e diari, che senza di lui sarebbe rimasta chiusa nell'ambito familiare; ci sono poi bellissime fotografie ottenute dall'Archivio Fiat, altre dai più prestigiosi archivi fotografici di tutto il mondo ed altre ancora dai molti amici e ammiratori che grazie alla sua eccezionale personalità l'Ingegnere De Virgilio ha saputo conquistare nella sua lunga vita. L'unica "pecca" è che è scritto soltanto in lingua inglese, ma è un peccato veniale; David Bull Publishing, 332 pagine, 39 foto a colori e 240 in b/n, 89,90 euro. www.gilena.it



DALLA 525 ALLE 132-ARGENTA, BERLINE FIAT SECONDO "IL CAMELLO"

Le ultime fatiche di Alessandro Sanna e della Casa Editrice "Il Cammello" trattano modelli di epoche molto diverse. Il primo segue la linea di trattare le Fiat degli anni '70, come le berline 132 e Argenta; il secondo invece riscopre una grande degli anni '20 -la Fiat 525- che ha rappresentato l'apoteosi della Casa torinese prima della grande crisi economica. In entrambi i casi il "taglio" è quello consueto, di volumi compatti, facili da maneggiare ma completi nella trattazione, senza fronzoli ma ricchi di dati e fotografie e di facile consultazione.



Fiat 132 e Argenta (1972-1986)
 Pagine: 80
 Immagini: oltre 120, a colori
 Prezzo 19,99 euro



Fiat 525 (1928-1931)
 Pagine: 52
 Immagini: circa 70, colori e b/n
 Prezzo 19,99 euro

MAGIA DI UN RALLY, STORIE DI PILOTI

Beppe Donazzan è una delle firme più note del giornalismo sportivo italiano, e in particolare del rallismo. Ha vissuto in presa diretta il periodo di massimo fulgore della specialità, in particolare gli anni '70 italiani che furono ricchissimi di campioni e campionissimi. E di gare passate alla storia, di campionato italiano ma che valevano una gara iridata perché il livello era quello, gare come il 4 Regioni o il San Martino di Castrozza. La sua ultima fatica libraria "San Martino - Magia di un Rally" è dedicata proprio a questa gara che ogni appassionato conosce e che degli assi italiani della specialità fu un po' la culla. Non a caso, l'ultimo capitolo del libro si intitola "Tutti figli". Una sorta di romanzo, anche nello stile della scrittura, che racconta una gara e il suo territorio, quello magnifico delle Dolomiti, come in quadro, perché il vero appassionato di rally è appassionato di strade. E le strade stanno alle auto come un quadro al paesaggio. Dipinti come quelli di Bianca Poli, coautrice del libro, della quale sono raccolte 22 tavole ad acrilico che illustrano i luoghi e la natura del "San Martino". Un interessante e coinvolgente esperimento librario, con 176 pagine e 75 foto b/n, a 39 euro. Per acquisto e info: librorallyesanmartino@gmail.com.



Più prosaica, ma non meno interessante, l'altra opera pubblicata di recente da Giorgio Nada Editore è la prosecuzione della precedente: "Sotto il segno dei Rally 2" racconta le storie dei piloti italiani dal 1980 a oggi (il precedente dal 1960 al 1979). 372 pagg, 24 euro.

NUOVA CHIAVE DI LETTURA DELLA STORIA LAMBORGHINI

Proprio sul finire dell'anno in cui si sono commemorati i cinquanta anni della Lamborghini Automobili, il territorio che la ospita e dalla quale ha avuto tante soddisfazioni, ha deciso di onorarla attraverso il Gruppo BPER delle Banche Popolari dell'Emilia Romagna che pubblica un libro sulla storia della Casa automobilistica.

Del lavoro è stato incaricato l'esperto giornalista Daniele Buzzonetti che, come ha sottolineato durante il suo intervento alla conferenza di presentazione, ha privilegiato un approccio diverso dal solito: è partito infatti dalla descrizione dell'ultimo decennio (come lascia intendere la copertina di cui è protagonista l'ultima nata Huracan), caratterizzato dalla ricerca della "qualità totale" e così ricco di soddisfazioni per tutto quanto gravita attorno alla Lamborghini, per passare poi a raccontare i tanti fatti e aneddoti che hanno caratterizzato il mezzo secolo di cui si è festeggiato. Ecco, quindi, che questo libro di 316 pagine (*Artio- li Editore, 55 euro*) fornisce una chiave di lettura del Marchio bolognese differente dal solito. Un Marchio che, dopo l'acquisizione da parte del Gruppo Volkswagen nel 1998, ha messo al sicuro il suo record di unica fabbrica italiana nel suo genere sopravvissuta, tra le tante nate negli anni '60 del secolo scorso.

Di particolare interesse risulta, tra l'altro, il ricchissimo corredo fotografico con immagini inedite di modelli storici di cui non si pensava vi fosse ancora esistenza.



(falzoni)

MILLE MIGLIA PER LA BELLA ITALIA

La terza edizione del volume "Sulle strade della Mille Miglia 2014", come le precedenti, vuole appassionare chi lo osserva o lo legge con l'interesse dell'addetto ai lavori, ma anche chi lo sfoglia da neofita che scopre il fascino delle auto d'epoca.

Oltre 500 foto delle auto in gara, fissate da professionisti del settore, in 160 pagine, permettono di ammirare anche l'immenso patrimonio architettonico e artistico delle città attraversate dalla corsa. Il compendio storico dell'Autore è dedicato alla Mille Miglia del 1934, passata agli annali come la rivincita di Achille Varzi su Tazio Nuvolari.

Merita attenzione il racconto personale del giornalista sportivo Mario Pennacchia, già Premio Bancarella per lo Sport, che con entusiasmo rivede la sua Mille Miglia, attraverso i ricordi lucidi e appassionanti di quand'era bambino.

Costa 45 euro.
www.gilena.it



LA 128 NELLE CORSE E IN 1376 FOTO!

Forse nemmeno la parola "compendio" è sufficiente a descrivere lo sforzo editoriale in cui si è prodotto Francesco Panarotto con la sua ultima fatica. Una nuova opera sulla Fiat 128, che riprende e amplia il precedente del 2004, già noto a tutti come un libro completo. Beh, questo lo è di più. C'è tutto, ma proprio tutto, sulla berlina torinese e sulla sua ampia e vincente carriera sportiva in pista, sulle salite e nei rally.

Foto, aneddoti, risultati sportivi, piloti, personaggi, albi d'oro e perfino un ampio capitolo, l'ultimo, sui modellini in scala, di cui l'Autore è avido collezionista, insieme a alle carte da quartetto con protagonista la 128, i giochi da tavolo e le "targhe da corsa". Ha dell'incredibile, infine, la ricerca iconografica, con un'incredibile (è il caso di dirlo) quantità di immagini: 957 a colori e 419 in bianco/nero!

Panarotto ha cercato di pubblicare una foto di tutte le 128 che hanno corso. Probabilmente ci è riuscito. Compresa foto e didascalie dei piloti che si cimentano tutt'oggi nelle rievocazioni storiche. C'è anche un bel DVD con filmati di gare dell'epoca su pista e rally, alcuni a bassa risoluzione, ma sempre coinvolgenti. Una citazione, infine, va alla bellissima copertina, realizzata dal ben noto illustratore Gabriele Guidetti, che dà subito l'impronta al libro: un affresco dell'automobilismo degli anni '70.



Francesco Panarotto FIAT 128 - Innovativa su strada vincente nelle corse
Unit Editrice, 295 pagg, 60 euro



INTERNATIONAL MOTOR BOOKS

OLTRE 15.000 EDIZIONI INTERNAZIONALI DI AUTO, MOTO E MODELLISMO...

www.gilena.com

LIBRERIA : Viale Venezia 74, Brescia Tel/Fax (0039) 030 3776786





90 DOLLARI L'ORA

È il costo medio della mano d'opera negli Stati Uniti
In uno "shop" della Florida a scoprire la filosofia
dei restauri all'americana. Specializzato
in "etceterini", cresce in casa i battilastra

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO GIANLUCA BUCCI

Jason Wenig è il titolare di The Creative Workshop, officina specializzata in restauri di auto d'epoca. Si trova non molto lontano da Miami. Eravamo da quelle parti e abbiamo approfittato per andare a trovarlo e cercare di capire come funziona il mercato americano.

► **Su quante auto lavorate in un anno?**
«Possiamo fare una stima: in casa abbiamo sempre circa 20 auto, di cui 10 in manutenzione o per restauro leggero, lavori che occupano pochi giorni o settimane. Le altre dieci sono restauri veri che richiedono dagli otto mesi ai due anni di lavoro. In genere ogni 2-3 mesi completiamo un restauro: le consegne sono spesso scandite dal calendario dei concorsi di eleganza americani ed europei, il che rende tutto... eccitante!»

CONTATTI

The Creative Workshop

118 Hill Street,

Dania Beach, FL 33004

www.TheCreativeWorkshop.com

► **I vostri clienti hanno preferenze? E voi influite sulle loro scelte?**

«Certo! C'è chi predilige le Ferrari, chi le muscle car americane, chi le inglesi, quelli che vanno matti per le anteguerra... Poi c'è chi ha gusti perfino troppo ampi, così noi diamo consigli su come orientare la collezione, creare un tema. Per esempio, conosciamo una collezione basata su pezzi unici o rarissimi, che naturalmente comprende automobili le più diverse tra loro. Noi peraltro abbiamo acquisito un nome nel restauro degli "etceterini" (le auto di piccole mar-

che artigianali, ndr), che spesso sono auto italiane come Giaur, Moretti, Siata, Bandini e sempre molto interessanti e variegate.»

► **In quanti siete?**

«Dieci dipendenti, ognuno dedicato a un'area specifica: battilastra, verniciatura, meccanica, tappezzeria e interni eccetera. Poi ci sono un amministrativo, un direttore generale e un direttore del restauro.»

► **Come si trova un battilastra in America? E come impara il mestiere?**

Ci sono delle scuole e degli apprendistati, ma niente a che vedere con ciò che avete in Italia ed Europa. La maggior parte imparano dall'esperienza, seguendo chi lo fa da anni. Noi ogni tanto assumiamo un giovane che impara il mestiere sotto la guida del mio battilastra -servono mesi- con la speranza



CONVIVENZA

Auto americane ed europee convivono sotto il tetto della "Officina Creativa" della Florida. Nella pagina a fianco, il titolare Jason Wenig.



CARROZZA ELETTRICA
A sinistra, l'ingresso dell'officina. Sotto, la carrozza elettrica che dovrebbe sostituire quelle di Central Park a New York (foto 1), il suo pacco batterie (2) e una fase della costruzione da zero (3): stile d'epoca, ma tecnologia avanzata e ecologica. Più in basso: parti di sospensioni e freni di un'auto in restauro (4), il reparto tappezzeria (5) e operai al lavoro (6).



che resti da noi. Ma trovare qualcuno che abbia le qualità di base sta diventando sempre più difficile. Per fortuna non ne servono molti, così quando ne troviamo uno siamo a posto per parecchio tempo, è difficile che poi voglia andarsene.

► Negli ultimi dieci anni il mercato è esploso. Le auto d'epoca sono diventate bene anche per investitori istituzionali. Come percepite questa cosa? E chi è l'acquirente di auto da milioni di dollari? «La questione è semplice, e ha due facce. Una è il fatto che le aste sono come una borsa di scambio delle azioni. Tu sai sempre

cosa compri e qual è il suo valore. È tutto tangibile e ciò crea serenità nell'acquirente, che è alla base della fiducia che fa ricco qualsiasi mercato. L'altra faccia è che... non puoi guidare un Picasso sul lungomare! Un'auto d'epoca la puoi usare, restaurare, viverci insieme.»

► Quanto costa un'ora di mano d'opera negli Stati Uniti?

«Il costo varia parecchio da zona a zona e secondo il tipo di lavoro eseguito. In linea di massima si va da 125 e più dollari di alcune officine autorizzate dalle Case ufficiali ai 55 dollari dei generalisti, non qualificati. Noi

chiediamo 95 dollari.»

► I vostri clienti vogliono sempre restauri completi? Vi capitano richieste di mantenere la "patina" sull'auto?

«Capita, certo. Dipende dall'esemplare, se ha subito troppi lavori malfatti in precedenza, che si sono sovrapposti creando problemi inestricabili, non si può fare altro che procedere a un restauro totale. Al contrario, se è un vero conservato è cruciale mantenere le tracce della sua storia. Una volta che l'originalità è andata, è andata per sempre. E per conservato intendo con ancora la sua vernice originale, o il suo rivestimento



COSTRUTTORE
A Wenig piacciono tanto gli "etceterini" da averne costruito uno (a fianco): si chiama Sport Speciale e monta un V12 BMW. Nelle foto sotto: un'altra vista della carrozza elettrica (7); una semplice ma efficace modalità di organizzazione (8); il lavoro non manca... (9), come pure il banco a rulli per provare le prestazioni delle auto (10); infine, a un bravo restauratore non deve mancare la documentazione (11).



re delle tecnologie di oggi, le avrebbero fatte così. In questo modo sento di rispettare le auto e la loro storia.»

►Vendete pezzi di ricambio costruiti e progettati da voi?

«Sì, a volte capita di essere bloccati dalla mancanza di un pezzo non più disponibile o difficilissimo da trovare; oppure un pezzo originale che sospettiamo si possa rompere per una progettazione di scarsa qualità. I questi casi, possiamo riprodurlo e, se necessario, riprogettarlo da zero. A quel punto ne facciamo una piccola produzione, se riteniamo conveniente, oppure teniamo i disegni che abbiamo utilizzato in caso qualcuno ne abbia bisogno. Un tipico esempio è la griglia del radiatore delle Ferrari 250 II serie: non si trovano più. Come queste, abbiamo riprodotto parti di motori, sacche per attrezzi, bilancieri, parti di impianti di alimentazione. Ogni volta che ne riproduciamo uno, lo inseriamo nella lista su Ebay e nei forum delle varie community, sul nostro sito eccetera.»

dei sedili. Una macchina o è tutta originale o non la è, senza riguardo a cosa pensa il venditore o il proprietario. Le auto realmente originali e conservate sono auto speciali.»

►Eseguite anche lavori di cosmesi, il cosiddetto "detailing"? E cosa pensi del cosiddetto "over-restoring"?

«Certo, prepariamo le auto per i concorsi di eleganza più importanti del mondo. È un lavoro molto dettagliato, che richiede molti giorni. Fa parte del concetto di "over-restoring", che piace agli americani e meno agli europei. Questione di punti di vista: per noi queste auto sono così speciali, e gli riserva-

mo tante cure, che le vogliamo sempre sul piedestallo. Come una donna che si cura per mostrare il suo lato migliore in una serata speciale. Ciò non significa che non le usiamo: le Ferrari da corsa che oggi valgono milioni in gara spesso si danneggiavano, come può accadere usandole oggi, ma ciò non significa che poi non le si voglia riportare alla perfezione. D'altro canto, nel mio lavoro non cerco di mantenere le imperfezioni che queste auto avevano da nuove, perché penso che i loro progettisti e chi le ha costruite sarebbero orgogliosi di vederle oggi, quasi perfette. Se loro avessero potuto dispor-

Comprare un'automobile su Internet è ormai una prassi molto diffusa. Ci abbiamo provato anche noi: ecco com'è andata.

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

APPUNTAMENTO AL BUIO

Basta un computer collegato a Internet per trasformare le lunghe sere d'inverno degli appassionati in cacce al tesoro. Un po' per noia, un po' per effettivo interesse, si finisce tutti per digitare gli stessi indirizzi ormai ben noti. Porti sicuri (più o meno) nel mare magnum della Rete dove cercare un'automobile. I siti principali dove si pubblicano annunci di veicoli storici e pezzi di ricambio sono noti a tutti: Ebay (www.ebay.it) resta il principale agglomerato di inserzioni soprattutto per i ricambi, sia con il metodo delle aste, sia con la possibilità di acquisto diretto. Collegandosi ad Autoscout24 (www.autoscout24.it) e Subito.it (www.subito.it) si possono trovare migliaia di veicoli d'epoca. Le ricerche sono facilitate dalla possibilità di restringere i campi alle marche, ai modelli, agli anni di produzione, al prezzo di vendita o alla posizione geografica degli inserzionisti. Una manna per dare sfogo alle proprie perversioni automobilistiche e collezionistiche (o affaristiche). Negli ultimi anni Internet ha di fatto preso il sopravvento tra le modalità utilizzate per la compravendita dei veicoli storici, facilitando anche gli scambi con l'estero. Alcuni siti





PESCATO IN RETE
La Lancia Beta HPE 1.6 del 1978 che abbiamo
acquistato tramite uno dei migliaia di annunci
pubblicati quotidianamente su Internet.
Un esperimento andato a buon fine, anche se
effettuato a distanza.



hanno connessioni in molti paesi europei: le ricerche si possono localizzare nella provincia di residenza, oppure espandere al di là delle Alpi (in alcuni casi fino in USA). Questo facilita la vita quando si cerca un modello in particolare, magari difficile da trovare, oppure per valutare più offerte e avere quindi più scelta.

E allora eccoci qui. Mouse alla mano e dita leste pronte al click per esplorare il tesoro nascosto nel nostro computer. Per trovare l'occasione giusta non bisogna porsi troppi limiti. Una volta stabilito il budget di spesa, si va dritti su quel target. Se non si cerca nulla in particolare si possono trascorrere ore e ore analizzando decine di annunci, spesso guarniti di fotografie pessime e poco dettagliate, descrizioni sommarie se non addirittura truffaldine. Non sempre, però, si trova l'auto giusta nel posto giusto. Cioè sotto casa.

Noi abbiamo volutamente tentato un acquisto "azzardato", a distanza, senza possibilità di visionare l'auto in anticipo. La Lancia Beta HPE 1.600, del 1978, si trovava in-

fatti a oltre 500 km di distanza e l'annuncio era piuttosto vago. Due sole fotografie pubblicate (pressoché identiche tra loro) e due parole per descrivere la macchina: "condizioni perfette". Persino il titolo era approssimativo, per non dire sbagliato: "Lancia Beta berlina anni 70". Il prezzo, però, era allettante, e il modello interessante.

Sulla fiducia

L'unica soluzione per sapere qualcosa in più era telefonare al proprietario. Detto, fatto. Ci ha risposto Leonardo Vaccari di Senigallia (AN), persona molto gentile e disponibile. Gli abbiamo spiegato che non avremmo potuto vedere l'auto, se non nel momento del ritiro. Perciò avevamo bisogno di sapere il più possibile. La descrizione di Vaccari è stata quasi entusiastica (certo, ogni scarafone è bello a mamma sua...): la Beta era ferma da molto tempo perché, dopo averla comprata, non era mai stata usata. La sosta prolungata per un'automobile non è buona cosa: meno si usano più hanno problemi al momento di rimetterle in strada. Perciò ab-

biamo chiesto a Vaccari di procedere a un mini tagliando (compreso nel prezzo) in caso avessimo deciso di acquistarla. Abbiamo chiuso la telefonata con la promessa di risentirci dopo qualche giorno di riflessione. Cosa che abbiamo fatto per definire il tutto. Lo avremmo raggiunto a Senigallia in treno per tornare a casa guidando la nostra nuova Beta HPE. Quindi, "mi raccomando il tagliando e la revisione!". Noi, invece, con la copia del libretto di circolazione facciamo attivare l'assicurazione. Affare fatto, speriamo in bene...

Tutti i libretti

Leonardo Vaccari è già alla stazione di Senigallia ad attenderci. Ci porta subito a pranzo e così abbiamo modo di conoscerci. È un poliziotto fresco di pensione, per passione restaura mobili antichi e nel suo garage ha anche una Bianchina e svariate motociclette. Dopo pranzo ci porta a casa sua: un dolcetto fatto dalla moglie, un bicchierino di amaro, ancora quattro chiacchiere. Intanto esaminiamo i documenti della Beta. Poi, final-



PARASOLE
Così si presentava la vettura: interni originali e ben conservati, rivestimenti sani e plastiche integre. Anche la documentazione era completa e originale. In basso, il caratteristico posteriore della HPE, definito "fast-back" per via del portellone che si protende fino all'estremità della vettura. Altra peculiarità di questa Lancia è la griglia parasole montata all'interno del lunotto.

mente, ci porta a vedere la macchina...
A prima vista, l'HPE del nostro amico Leonardo non tradisce le aspettative. Dopo un primo giro intorno non emergono particolari difetti. La carrozzeria presenta i classici piccoli segni dell'uso: un bollo sul cofano motore, un altro sul parafrangente posteriore destro e una riga non profonda sul parafrangente posteriore sinistro. Come ci ha detto Leonardo, si può notare la riverniciatura di alcune parti, ma la cosa più importante è che è sana. Non c'è traccia di ruggine, né superficiale né tantomeno passante. Anche nelle parti più esposte (sottoscocca e vano motore) la vettura si presenta bene. Gli interni sono praticamente perfetti: i rivestimenti non sono usurati, le imbottiture sono ancora integre, le plastiche intatte. Tutto questo fa pensare che questa Beta HPE sia stata usata poco (i 105.000 km segnati potrebbero essere quelli reali) e conservata bene. Vaccari è di fatto il secondo proprietario: la prima intestazione è del concessionario Lancia locale, ma subito dopo è segnato il primo utilizzatore che l'ha tenuta per oltre trent'anni. Lui l'ha acquistata nel 2010 ma dice di aver percorso appena un centinaio di chilometri e poi l'ha sempre tenuta in un garage. A corredo dell'auto ci sono tutti i li-





PREPARAZIONE
Per acquistare un'auto d'epoca è sempre meglio farsi accompagnare da uno specialista, o almeno studiare bene il modello per conoscerne i difetti. Sono senz'altro d'obbligo un'esame attento dell'esemplare e la prova su strada. Nella pagina a destra, in alto, compratore e venditore al tavolo della trattativa: affare fatto? Speriamo...

bretti (circolazione, assistenza, uso e manutenzione) e anche il primo foglio complementare, oggi sostituito dal certificato di proprietà.

Sotto l'acqua

Altri difetti riscontrati sono i pistoncini idraulici del portellone posteriore completamente fuori uso e un buco nella plastica della cornice del faro anteriore sinistro. Come promesso, Leonardo ha montato la batteria nuova, ha cambiato l'olio e ha fatto la revisione.

Bene, a questo punto non resta che la pro-

va su strada. La giornata è fredda, la HPE deve scaldarsi un po', però il quattro cilindri bialbero sembra girare bene. Dallo scarico non escono rumori sinistri, quindi il tubo di scappamento è sano e non presenta i consueti sfiati. Il cambio non è un granché, ma questo può dirsi un difetto congenito, anche se forse la boccola del leveraggio ha preso un po' di gioco e gli innesti sono diventati meno precisi. Dopo un bel giro sulle colline di Senigallia la decisione è presa: la Beta viene a casa con noi.

Pagata la vettura e completate le pratiche per la voltura è il momento di salutare Le-

onardo e partire. Si è fatto tardi e abbiamo un lungo viaggio da affrontare, con tutte le incognite del caso. Nonostante la pioggia battente che ci accompagna fino a casa, la Beta si comporta bene. Come ci aveva detto Leonardo, gli pneumatici sono da sostituire e va anche cambiata la cinghia della distribuzione. Dopo un ulteriore esame da parte del nostro meccanico di fiducia scopriremo di dover sostituire anche la pompa dell'acqua.

Come detto, l'acquisto della nostra Lancia Beta HPE è stato abbastanza casuale. Non eravamo alla ricerca di un modello in parti-

UNA GRANDE FAMIGLIA

La Beta è la prima Lancia costruita da Fiat. Presentata al Salone di Torino 1972 come berlina quattro porte (foto 1), due volumi con trazione anteriore, nel 1974 è affiancata dalle versioni coupé (2) e spider (3, quest'ultima disegnata da Pininfarina e costruita da Zagato). Più tardi si aggiungono l'HPE (High Performance Estate: familiare ad alte prestazioni) e la Montecarlo (4) con motore posteriore centrale su disegno di Pininfarina. Su questa base, nel 1979, la Beta diventa Montecarlo Turbo (5) per partecipare al Campionato del

Mondo Endurance. Nel 1980 alla grande famiglia Beta si aggiunge un ultimo modello: la Trevi (6), con classica carrozzeria berlina a tre volumi. Proprio la Trevi sarà, nel 1982, la prima vettura di serie con compressore volumetrico (chiamato Volumex), poi montato anche su Coupé e HPE. Il nome Beta ha radici storiche, poiché già usato all'inizio del Novecento sul secondo modello realizzato da Vincenzo Lancia (dopo "Alpha", prima lettera dell'alfabeto greco). Le Beta degli anni Settanta e Ottanta ebbero un buon successo, grazie all'ampia gamma di allestimenti e motori (da 1.300 a 2.000 cc).



A CONTI FATTI

Ed eccoci alle note dolenti (si fa per dire, visto che in questo caso i costi sono più che ragionevoli): quanto ci è costato l'appuntamento al buio con la HPE? Questa la lista della spesa:

- ▶ Acquisto della vettura: 2.300 euro
- ▶ Biglietto del treno: 67 euro
- ▶ Passaggio di proprietà: 230 euro
- ▶ Viaggio di ritorno: 100 euro
- ▶ Interventi meccanici (sostituzione cinghia di distribuzione e pompa acqua): 480 euro
- ▶ Sostituzione pneumatici: 240 euro
- ▶ Plastica cornice faro anteriore: 30 euro
- ▶ Pistoncini idraulici portellone posteriore: 35 euro
- ▶ Totale: 3.482 euro



colare, perché la nostra scelta è stata dettata prima di tutto da un budget di circa 3.000 euro e dalla necessità di comprare un'auto a distanza. Ma ci sono comunque tanti buoni motivi per mettersi in garage una HPE.

Bialbero

Che piaccia o meno, non si può negare che la Lancia Beta HPE abbia una spiccata personalità. La carrozzeria a tre porte del tipo "fast-back" si distingue dalle classiche coupé e dalle station wagon della sua epoca. Forse il "family feeling" del frontale con il resto della gamma Beta l'ha un po' penalizzata, perché se la HPE avesse avuto la parte anteriore più omogenea con quella posteriore (molto tonda e avvolgente, oltre che del tutto originale) sarebbe stata ancora più gradevole.

Nonostante abbia superato i trent'anni fa già parte dei modelli moderni ed è quindi usabile tranquillamente in ogni situazione, compresi i lunghi viaggi. La cilindrata di 1.600 cc offre un buon compromesso tra consumi e prestazioni. Il suo bialbero da 100 CV è brillante, ma ciò che colpisce di più è il comportamento su strada: grazie al passo lungo e alle sospensioni indipendenti la HPE è ben stabile e comoda. Infine ci sono i quattro freni a disco, un bel surplus di sicurezza.

Spaziosa

A bordo si sta comodi anche in quattro. La posizione di guida non è molto ergonomica: la pedaliera è vicina, il volante lontano e inclinato. I passeggeri stanno molto meglio. Dietro c'è spazio in abbondanza, i sedili sono un po' infossati ma una volta seduti si viaggia bene. Il vano bagagli, grazie al portellone, è ampio e molto pratico e il divanetto

frazionabile permette di sfruttare ancor meglio lo spazio.

Ad oggi le HPE si trovano a prezzi abbordabili, tra i 3.000 e i 5.000 euro, ma in giro ce ne sono sempre meno e di queste molte sono arrugginite. Trovare i ricambi è sempre più difficile, perciò è consigliabile l'acquisto di un esemplare in buone condizioni, soprattutto all'interno.

La scarsa qualità dei materiali era il tallo-

ne d'Achille delle Lancia-Fiat degli anni '70 e '80. La Beta è stata la prima Lancia-non-Lancia: leggenda vuole che operai e tecnici dell'epoca si lamentassero spesso delle direttive impartite dal Lingotto nella produzione. Modalità e materiali non seguivano certo la filosofia del Marchio. Tuttavia si percepisce il tentativo di mantenere una qualità un gradino sopra le corrispondenti Fiat dell'epoca.



Scheda tecnica

LANCIA BETA HPE 1.6 (1978)

Motore: anteriore trasversale inclinato all'indietro di 20°, 4 cilindri in linea, 1.592 cc, alesaggio e corsa 80x79,2 mm, rapporto di compressione 8,9:1, potenza massima 100 CV a 6.000 giri, doppio albero a camme in testa, carburatore invertito doppio corpo Weber DMTR 21 o Solex C34 CIC-1 **Trasmissione:** trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio a cinque rapporti; **sospensioni:** anteriori e posteriori a ruote indipendenti; **ruote:** cerchi 5,5x14", pneumatici 175/70 SR 14 **Corpo vettura:** sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti; freni a disco sulle quattro ruote, impianto idraulico a doppio circuito **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.540, carreggiata ant 1.406, post 1.392, lunghezza 4.285, larghezza 1.650, altezza 1.308, peso in ordine di marcia 1.060 kg



Siamo andati a Mannheim per una poco nota ma molto interessante fiera tedesca. La nostra 131 Panorama (eccellente stradista) ha riscosso l'interesse dei locali

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

EMIGRANTE A 4 RUOTE

Per spezzare l'attesa che precede il tradizionale appuntamento di fine anno con la fiera di Padova "Auto e Moto d'Epoca" (che nel frattempo si è già svolta) abbiamo colto l'occasione per andare a curiosare al di là dei confini italiani. Nello specifico, siamo andati in Germania, a Mannheim, per visitare Veterama: un evento che, secondo gli organizzatori tedeschi, è il più grande mercato d'Europa dedicato ai vecchi motori. L'unico modo per scoprire se questa definizione fosse veritiera è stato prendere armi e bagagli e partire in direzione nord. Mannheim è la città del Ba-

den-Württemberg dove confluiscono i fiumi Reno e Neckar, più o meno a metà strada tra Stoccarda e Francoforte. Qui già a fine '800 si respirava aria di motori: il 1° ottobre 1883 Karl Benz fondava la Benz&Cie per costruire di lì a poco la prima automobile della storia. La Benz Patent Motorwagen solcava le strade di Mannheim il 3 luglio 1886 e il 5 agosto 1888 la moglie di Karl, Bertha, completava il primo viaggio fino a Pforzheim (e ritorno) al volante del terzo esemplare. Un tragitto rimasto nella "Bertha Benz Memorial Route" -un percorso turistico lungo 194 km- e nell'Automuseum Dr. Karl Benz

di Ladenburg, a una manciata di chilometri da Mannheim. Senza dimenticare che sulla strada per Mannheim si passa proprio di fronte al circuito di Hockenheim. E poi c'è Veterama. Il consiglio, quindi, è di unire l'utile al dilettevole organizzando un bel tour in terra tedesca per riscoprire le origini dell'automobile e per tuffarsi nel vasto e variegato mondo del collezionismo "crucco". La fiera festeggerà il prossimo anno la quarantesima edizione, perché Winfried Seidel -ideatore di Veterama- ha iniziato nel 1975 a mettere insieme banchetti con ricambi e accessori di ogni genere. Oggi





BAGAGLIO DI PASSIONE

L'evento tedesco è un immenso mercato all'aperto. La nostra Fiat 131 Panorama era di fronte all'ingresso alle prime luci dell'alba.

A destra, l'ampio vano di carico per dare spazio alle proprie passioni. A sinistra, l'unico padiglione coperto di Veterama.

gli espositori sono circa 4000 provenienti da mezza Europa e disposti su 260mila metri quadrati di area espositiva. Il motto di Veterama è "Gesucht und gefunden", cioè: cercato e trovato. In effetti è difficile andare via da Veterama a mani vuote, e anche se non si cerca nulla in particolare le tentazioni sono





troppo forti per poter resistere senza comprare qualcosa.

Gli spazi all'aperto sono suddivisi in dodici zone in base ai prodotti: auto, moto, modellismo, automobilia. Poi c'è il Marktplatz, il parcheggio riservato alle auto in vendita di privati e commercianti. Un solo padiglione è al coperto e qui si posizionano i non molti club presenti, i venditori di oggetti più preziosi o chi semplicemente non ha voglia di rimanere esposto alle intemperie...

È bello vagare -e perdersi- tra gli infiniti espositori, molti dei quali sono a dir poco pittoreschi. Tanti arrivano dall'est europeo, altri dalla Francia, qualcuno dall'Italia (forse una mezza dozzina in tutto, molti di più i visitatori), abbiamo incontrato anche un greco. I tedeschi sono specializzati nei marchi di casa: Mercedes-Benz (il più seguito), poi Volkswagen e BMW. Anche il Marktplatz rispecchia la stessa tendenza e le auto con la stella a tre punte vanno per la maggiore. I ricambi più diffusi sono quelli originali, conservati e anche molto datati. Veterama è un buon posto per chi è alla ricerca di pezzi per veicoli anche molto vecchi: dai lamierati agli

elementi meccanici, dagli accessori interni ai fari. Facendo una rapida "ricerca di mercato" i prezzi non sono sembrati nemmeno così alti ed è il posto giusto per intraprendere trattative in stile suk.

Viaggio in stile

Il tour tedesco ci ha dato l'opportunità di provare su strada -in un vero e proprio "long run" di oltre 1200 km- una storica che si è rivelata ideale per questo tipo di trasferta: una Fiat 131 Panorama 1300 L del 1979. Comoda, spaziosa, economica nei consumi, quasi brillante. E poi, sembra un'eresia, ha raccolto molti consensi da parte degli appassionati locali (nonostante il suo discutibile colore Grigio Tortora che in molti si limitano a definire... strano).

Conti alla mano, la nostra 131 "familiare" (come chiamavamo all'epoca le station wagon) ha mantenuto le promesse rivelandosi a tutti gli effetti una stradista: ha consumato circa 8 litri di carburante ogni cento chilometri (vale a dire più o meno 12 km con un litro) mantenendo velocità di crociera di 120 km/h (leggermente inferiori nel lungo

attraversamento della Svizzera dove spesso ci sono limiti di 80/100 km/h). Ottimo il comfort a bordo. Viaggiando per molte ore consecutive (con le sole soste per rifornimenti e per i bisogni fisiologici...) non abbiamo avvertito stanchezza né indolenzimenti. Il sedile, benché privo di regolazione dello schienale (non previsto nella più povera versione "L" della gamma 131) è comodo e molto ben sistemato. Persino la piccola maniglia sulla porta (in comune con le utilitarie 127 e 128) funge da perfetto bracciolo per i momenti di guida più rilassati. Sembra incredibile che un'automobile così semplice e spartana nell'allestimento possa comunque offrire l'ergonomia ideale per viaggiare in ogni situazione. In questo senso, molti progettisti di auto moderne dovrebbero prendere esempio: non servono tanti ammenicoli per rendere comoda una vettura, a volte bastano un po' di sano buon senso e di logica. E forse meno simulazioni al computer e più prove su strada vere, reali. Perché solo in certe situazioni si possono apprezzare alcuni dettagli.

Volete un luogo comune? Eccolo servito:



non le fanno più le auto di una volta. Prova-
re per credere.

In occasione di aggregazioni come fiere e ra-
duni è naturale che ci si confronti con altri
appassionati e si commentino le proprie au-
to storiche. Colore a parte, la 131 Panora-
ma è stata apprezzata per la rarità (oggi se
ne vedono pochissime in Italia, figurarsi in
Germania) e per lo spazio interno. Aprendo
il portellone ci si accorge di come l'abita-
colo sia molto ampio. C'è posto per cinque
(in quattro è perfetta) e si riesce a sfruttare
ogni centimetro cubo del baule. L'ampia ve-
tratura accentua la sensazione di volumino-
sità, ma quando si abbatte il divano poste-
riore si resta a bocca aperta per la capacità
di carico della station made in Fiat.

Quest'auto, tra l'altro, è stata la prima vera
familiare italiana di grande diffusione. In
casa Fiat, prima della 131, c'erano state altri
"giardinette" (1100, 1300/1500, 2300, 124)
ma forse i tempi non erano maturi per que-
sto genere di auto "tuttofare". La 131, in-
vece, vuoi per il cambio di tendenza, vuoi per
la bontà del progetto, ha conquistato il pri-
mo posto nei garage di molte famiglie. Ot-
tima, quindi, per assumere oggi un nuovo
ruolo: quello di "storica" da famiglia per por-
tare a spasso grandi, piccini, cani, gatti, va-
gonate di ricambi comprati ai mercatini...

In cerca di fortuna

Vagando per il fangoso Marktplatz di Ve-
terama abbiamo incontrato Luca Viscardi.
Grande appassionato, cultore e colleziona-
sta di Mini (in tutte le sue forme e dimen-
sioni), amante delle Mercedes-Benz e, per
completare l'opera, commissario tecnico
ASI, Viscardi ha tentato la carta tedesca per
vendere una delle sue vetture. Viaggiando
comodo, ha raggiunto Mannheim a bordo di
una mastodontica Mercedes-Benz 450 SEL
6.9 del 1975: «È una delle prime costruite
-ci ha spiegato Viscardi- con numero di tela-
io sotto il 300. Sta destando molto interesse



PETROLIERA

**Nell'altra pagina, il carattere
multietnico di Veterama: un greco
specialista in motori VW.**

**In questa pagina, una ricca
esposizione di documentazione
cartacea, un banco misto con
macchina per cucire Zündapp
(quella delle motociclette), un
furgoncino Citroën e (sotto) l'italiano
Luca Viscardi di fianco alla sua
"petroliera": una Mercedes-Benz
450 SEL 6.9 del 1975.**



perché non è un modello facile da trovare.
Sono molto più diffuse le 280 a sei cilindri o
le 350 e 450. Questa, invece, era il top della
gamma con motore da 6,9 litri e passo lun-
go indicato con la sigla SEL. In Italia non ha
molto mercato, ma qui potrebbe essere più

facile da vendere anche se, come mi hanno
già detto in molti, questa non è la fiera giu-
sta per vendere auto. La maggior parte dei
visitatori viene qui per i ricambi, però ho vi-
sto che ci sarebbe qualche buon affare an-
che tra i veicoli in vendita».



IL BELLO DEL CENTRO



Arezzo Classic Motors ha aperto le manifestazioni fieristiche nazionali. Buona la qualità degli espositori e l'affluenza di pubblico per l'unica manifestazione rilevante del Centro Italia

DI ATTILIO FACCONI

Nel complesso espositivo di Arezzo Fiere e Congressi, la società Alte Sferre ha organizzato un'interessante edizione di "Arezzo Classic Motors", con oltre 250 espositori e 600 stand, distribuiti su una superficie coperta di circa 20.000 mq, interamente dedicati alla vendita e all'esposizione di auto e moto d'epoca, club e scuderie, automobilia, modellismo, editoria specializzata, ricambi e accessori.

La mostra-scambio aretina è ben organizzata e di facile accesso e c'erano molti conosciuti specialisti del settore. Pur un po' decentrata (o forse proprio per questo) rispetto alle grandi esposizioni del nord Italia, la manifestazione toscana ha un suo preciso bacino di appassionati, oltre 12.000 visitatori nei due giorni, a conferma dell'interesse anche del Centro Italia.

Venendo ai tempi dell'esposizione, grande interesse ha suscitato la sezione dedicata alle interessanti micro vetture diffuse in Europa negli Anni '50. Curata dal Club Saracino di Arezzo, ha affascinato il pubblico con il Volugrafo Bimbo del 1945, la Alca Volpe del 1947, la Mi-Val Mivalino del '53, la popolare Iso Isetta del '53, la BMW Isetta del '56, la Acma Vespa 400 del '58, la Messerschmitt e tante altre.

Il Registro Fiat Italiano ha esposto alcuni pezzi rari quali la Fiat 521C del 1930. Interessante anche l'esposizione delle Mini da competizione e stradali, a cura della prima scuderia automobilistica di Arezzo,



il Chimera Classic Motor Club. Molto vivace la presenza di commercianti di auto d'epoca e di privati, presenti nell'area esterna, dove non sono passati inosservati i trattori d'epoca, tra cui un raro Super Orsi testa calda del 1940, testimone di un tempo in cui l'economia d'Italia era per gran parte rurale.

Nel nuovo Auditorium del Polo Fieristico si è tenuta infine la premiazione del "Challenge Salita Piloti Autostoriche 2014", campionato nazionale organizzato dal Valdelsa Classic Motor Club che ha riunito piloti da tutta Italia.

Soddisfatto l'organizzatore, nella persona di Stefano Sangalli, per il buon livello qualitativo degli espositori e la confortante affluenza di pubblico, impreziosita dalla visita delle scuole superiori di zona, a testimonianza del richiamo che la cultura automobilistica ha sul territorio.



SUPER ORSI

In apertura (foto 1), la Vespa 400 (bianca) e la Volugrafo Bimbo, due esempi di micro vetture, la cui esponente più famosa è probabilmente la Isetta (2). In questa pagina, la Fiat 521 C esposta dal Registro Fiat (3). Nella foto (4) il trattore Super Orsi testa calda (1940) costruito dalle Officine Pietro Orsi di Tortona (AL), potenza circa 40 CV, peso circa 32 quintali con gommatura ad uso agricolo e industriale.

In (5) automobilia dedicata alla mitica Vespa. Tra le auto più interessanti esposte, una rarissima Ansaldo 4CS (1923, foto 6): motore due litri a 4 cilindri, 48 CV per 110 km/h, valvole e albero in testa, spider a passo corto da competizione con ruote a raggi in legno. Infine (7), il frontale grintoso di una Fiat Abarth 695 SS Competizione, in gara nel campionato "Challenge Salita Piloti Autostoriche 2014" di cui si è tenuta la premiazione in occasione della mostra aretina.

È ARRIVATA IN 600 LA BEFANA DI ROVERETO

Gli Amanti della Mitica Fiat 600, Club di Rovereto, dal 2000 festeggiano il 6 gennaio portando a spasso la Befana a bordo delle Fiat 600 per offrire dolci e dolcetti ai bimbi delle colline dalla Vallagarina. Quest'anno l'iniziativa, giunta alla quattordicesima edizione, è stata particolare perché in pratica l'evento è stato l'esordio dei festeggiamenti del 60° anniversario della nascita della Fiat 600. Hanno partecipato venti equipaggi con esemplari diversi della berlina Fiat simbolo per eccellenza degli Anni del boom economico italiano. C'erano le 600 dalla 1ª serie fino all'ultima 600 D "fa-



nalone". Non mancava qualche versione derivata, come due esemplari di Fiat 600 T, sorta di evoluzione da trasporto merci della Fiat 600 Multipla. Nel corso della manifestazione il presidente del club Andrea Vergari, ha annunciato il progetto di organizzare, un evento-raduno a Roma: la Mille Miglia delle Mitiche Fiat 600 per festeggiare i sessant'anni dal lancio del modello. Le date previste sono 1-2-3 maggio. È stata anche confermata la presenza di una delegazione di 600 del sodalizio alla Mostra Scambio di Osnago il 23 e 24 maggio dove è previsto un grande raduno di Fiat 600.



PREMIATA A TORINO I CAMPIONI DEL RACING CLUB 19

Il risorto Racing Club 19 ha tenuto la sua festa di fine stagione per premiare coloro che hanno riscosso successi nel corso del 2014. Come tradizione il riconoscimento è stato l'ambito Racing d'Oro. Sono stati premiati Manfredi Rossi di Montelera, vincitore del campionato internazionale F1 storiche; Roberto Rollino e Giorgio Tessore sono stati premiati come campioni italiani della montagna nelle rispettive classi. Un premio particolare è stato riservato ai tre ragazzi del club Lageard, Rollino e Pellegrino che a bordo di una R4 hanno portato a termine il raid da Londra alla Mongolia. (In foto, da sinistra Tessore, Rossi di Montelera e Rollino)



SCUDERIA MARCHE: 2014 CON TANTA UMANITÀ

Il presidente dell'Asi Roberto Loi (al centro nella foto) e il presidente della Commissione nazionale manifestazioni auto Pietro Piacquadio hanno partecipato alla serata delle premiazioni annuali della Scuderia Marche di Macerata. Alla serata sono stati presenti anche soci dei club delle zone limitrofe. Infine, sono stati ricordati i destinatari di quanto raccolto dalla Scuderia nel corso delle manifestazioni del 2014: la Lega del Filo d'Oro di Osimo, e il bambino che, sfigurato dall'acqua bollente, dovrà sottoporsi ancora a molti interventi chirurgici, il comitato di Macerata della Croce Rossa Italiana e "I nuovi amici", l'associazione impegnata nel fornire ai giovani diversamente abili un luogo di incontro dove conoscersi, superare pregiudizi e diffidenze e instaurare rapporti di amicizia. www.scuderiamarche.it



“PIAN PIANO ARRIVIAMO”: GIÀ STABILITO IL CALENDARIO 2015

Si è concluso domenica 14 dicembre a Pero (MI) il ciclo di appuntamenti annuali promossi dal team Pian Piano Arriviamo, che ha come programma minimo di incontrarsi quattro volte all'anno, in occasione dei cambi di stagione. A ritrovarsi sono stati 75 appassionati con i rispettivi veicoli, tra auto e moto. Tra le auto presenti, diverse Bmw M3, una Talbot 1100 e una rara Citroen SM (a sinistra).



Come ad ogni evento, è stato assegnato il premio “La macchina più bella è la tua”: una Alfa Romeo Giulia GT (sopra). Presente come sempre il furgoncino Volkswagen T2 allestito a bar con offerta di torta decorata con motivo PPA.

Già stabiliti gli appuntamenti del 2015, ormai una tradizione semplice da ricordare anche perché coincidono sempre con il cambio di stagione: in via G. Galilei 2 a Pero ci si ritroverà: Venerdì 20 marzo 2015, Venerdì 26 giugno 2015, Venerdì 18 settembre 2015 dalle 20 alle 24; diverso l'orario della sessione invernale, prevista Domenica 13 dicembre 2015 dalle 10 alle 13.

www.pianpianoarriviamo.altervista.org

SULLE STRADE DELLA GRANDE GUERRA LE INCONFONDIBILI ZAGATO

Si è tenuto lo scorso 16 novembre in Veneto l'ultimo incontro domenicale 2014 organizzato dallo Zagato Car Club. 20 sono stati gli equipaggi che hanno aderito all'iniziativa Sulle strade della grande guerra, organizzato dallo club degli “zagatisti”. La giornata ha previsto un percorso e scenari di grande effetto, da Romano d'Ezzelino a Cima Grappa. L'evento è stato anche l'occasione per un saluto pre-natalizio e per darsi l'arrivederci a marzo 2015 per l'avvio della nuova stagione di attività. Il momento clou del programma sarà in Umbria il 12,13 e 14 giugno per il 45° raduno internazionale dello Zagato Car Club. Spoleto, Solomeo, Foligno e Montefalco saranno i principali luoghi interessati dall'itinerario previsto.

Per contatti e maggiori informazioni: zagatocarclub@zagatocarclub.it



FIERA DI FORLÌ



12° MOSTRA SCAMBIO OLD TIME SHOW

AUTO E MOTO D'EPOCA

7-8 marzo 2015



ITALIAN MOTORCYCLE CHAMPIONSHIP

2015

NEW - TOP 5 BIKE SHOW



“Le Auto e le Moto inglesi
che hanno fatto la storia”

www.oldtimeshow.it

FIERA DI FORLÌ Spa - Via Punta di Ferro - 47122 Forlì - Tel. 0543.793511

Seguici su facebook



SONO 19 GLI APPUNTAMENTI 2015 PER IL "VETERAN" LIGURE

Dopo le formalità sociali, come l'elezione del presidente -il riconfermato Mauro Milano- il Veteran Car Club Ligure è già impegnato nella stagione 2015. Il calendario della stagione prevede 19 appuntamenti di varia natura: ludici, sportivi e culturali. Fiore all'occhiello in campo regolaristico sarà la 17° rievocazione della Pontedecimo-Giovi, in programma il 26 e 27 settembre e inserita a calendario Asi. Ma in tema di regolarità auto storiche, l'attività è iniziata il 25 gennaio con l'8° Meeting d'Albaro a Genova, e ora proseguirà il 15 marzo con il 7° Circuito Marina Aeroporto.

Nel tradizionale incontro di fine anno, il sodalizio ha festeggiato il genovese Marcello Spina che si è aggiudicato il Trofeo Franci Milano. Ai posti d'onore Giancarlo Vaccani e Michele Pestarino.

www.vccfigure.it



FINE STAGIONE ALFA CON GRAN GALÀ

Il 30 novembre c'è stata la serata di fine anno del sodalizio Stile Alfa Romeo di Palmanova. È stata la quinta edizione del Gran Gala, a cui hanno partecipato 115 equipaggi provenienti in gran parte da fuori regione e anche dall'estero (Slovenia, Croazia, Austria e Repubblica Ceca).

Tra le vetture più ammirate, tre stupende 4C ma anche uno splendido esemplare di SZ e un gruppo di Alfetta GT/GTV. La serata ha avuto il patrocinio di Alfa Romeo Automobilito Storico.

www.stilealfaromeo.com



OMAGGIO A NUVOLARI DAI FAN DEL MAGGIOLINO

Il 29 novembre il Club Volkswagen Italia ha organizzato la decima edizione del Maggiolino Show di Natale, tradizionale raduno di fine anno. Per l'edizione 2014 il tema è stata la figura di Tazio Nuvolari. Punto d'incontro del raduno è stata la nuova sede del Museo Nuvolari a Mantova. Oltre trenta gli equipaggi che hanno partecipato.

Per l'occasione è stata organizzata, per la prima volta, una prova di regolarità sul cosiddetto circuito di Castel d'Ario (il paese natale di Nuvolari), un tragitto di sei chilometri da percorrere in 25 minuti con un controllo a timbro presso la Villa Ronchesana, in località Bazza, antico casale oramai abbandonato, che fu residenza della famiglia Nuvolari.

Articolata la varietà di modelli presenti: da un "due vetrini" del 1951 fino alla versione Jeans della seconda metà degli Anni 1970, compresi vari modelli cabrio, tra i quali uno del 1958 splendidamente restaurato. Presente anche una rappresentanza dei veicoli commerciali Typ 2, con T1, T2 e T3 in allestimenti combi. Infine, la partecipazione era aperta anche alle Porsche 356 per cui c'è stata la presenza anche di una SC 90 Cv del 1963.

www.clubvolkswagenitalia.it





NEL NOME DELLA LANCIA E DI ERNEST HEMINGWAY

Nel fine settimana del 27, 28 e 29 marzo si terrà nella zona tra trevigiano e vicentino un raduno dedicato al motore V6 Lancia e alla figura dello scrittore americano Ernest Hemingway, che fu un estimatore delle vetture di Borgo San Paolo. Al raduno possono partecipare tutte le versioni delle Lancia Aurelia e Flaminia nonché quest'anno le Lancia Strato's. Saranno ammesse al raduno massimo 30 auto.

Due i punti di ritrovo del venerdì: uno facoltativo, dalle ore 14 alle 15 a Montecchio Maggiore (VI) presso la Fondazione Bisazza; l'altro, ufficiale, alle ore 17 a Castelfranco Veneto (TV) in Piazza Giorgione. La domenica mattina, a Romano d'Ezzelino (VI), i partecipanti si uniranno ai soci del Club Amici della Storica Lancia, di Volpago del Montello, per visitare il Museo Bonfanti Vimar. Successivamente ci sarà il trasferimento a Bassano del Grappa (VI) presso la Villa Ca' Erizzo, dove recentemente è stato inaugurato il museo dedicato a Ernest Hemingway e alla Grande Guerra. Lo scrittore statunitense, premio Pulitzer nel 1953 e premio Nobel nel 1954, quando era in Europa spesso viaggiava su Lancia. Per il suo compleanno del 1960 ricevette in dono una Flaminia (nella foto sotto).
www.amicistoricalancia.it



IL COLLECTORS' HISTORIC DI CESENA HA FATTO IL CALENDARIO

Il Collectors Historic Carclub di Cesena ha messo a punto il calendario delle iniziative previste per l'anno 2015. Queste le date e gli eventi annunciati.

8 febbraio	Raid Città di Cesena "
20-21-22 marzo	Carovana di Primavera"
12 aprile	Passeggiata turistica primaverile
10 maggio	Automaremonti
5-6-7 giugno	Autogirovagando.....nel passato
10-11-12 luglio	Sotto le stelle...al chiar di luna
17 luglio	Pareo party
7/12 settembre	Classictour
4 ottobre	Raduno d'autunno
15 novembre	Cime tempestose

www.chccesena.it

TERRE DI CANOSSA 2015: LA 5ª EDIZIONE È SPECIALE

La quinta edizione del Terre di Canossa si terrà dal 16 al 19 aprile, come sempre su strade tra l'Emilia e la Toscana. Il programma dell'edizione 2015 prevede alcune novità. Ci sarà infatti il ritorno a Salsomaggiore Terme per la partenza e per la serata di gala. Confermate, come ogni anno, le due notti a Forte dei Marmi e le sfilate nei centri storici di Lucca e Pisa. L'arrivo finale è programmato sempre a Reggio Emilia.

Il percorso comprende momenti spettacolari come il passaggio panoramico a picco sul mare delle Cinque Terre e l'arrivo di tappa del sabato al cospetto del duomo di Pietrasanta. Ma non di sola bellezza è fatto il programma del Terre di Canossa: gli organizzatori hanno previsto anche una serie di prove in pista all'autodromo di Varano de' Melegari. Sotto il profilo agonistico, i partecipanti sono attesi dai pressostati di 75 prove a cronometro, oltre che da due prove di media. Quest'ultima avrà la classifica separata. Come nelle edizioni precedenti ci sarà una classifica speciale per le auto anteguerra, la "Pre-War Cup".

Novità è invece il Trofeo Tricolore, riservato ai piloti non prioritari. E per i principianti verrà riproposto anche quest'anno il corso di regolarità.
www.granpremierterredicanossa.it

I VINCITORI "SOCIALI" DELL'AMSAP DI BIELLA

In occasione della serata per gli auguri di fine anno, l'Amsap (Auto moto storiche alto Piemonte) di Biella, presidente del Silvio Ubertino, ha premiato i vincitori del campionato sociale di Regolarità, trofeo "Giovanni Bracco", edizione 2014.

Questi i nomi degli appassionati regolaristi biellesi premiati: 1° Antonio Recco; 2° Cesare Brovarone; 3° Giorgio Delpiano. I riconoscimenti sono stati consegnati dall'ex pilota di F1 Erik Comas, ospite della serata, recente vincitore della rievocazione della Carrera Panamericana nonché appassionato rallyista d'epoca in particolare con Lancia Stratos.

www.amsapbiella.it

CALENDARIO

13-15

33ª AUTOMOTORETRÒ

Torino - Lingotto Fiere
www.automotoretro.it

15

4º TROFEO PANORMUS HISTORIC

Palermo
www.vccpanormus.it

28 FEBBRAIO-2 MARZO

TROFEO CARLO FABRI
Club Autostoriche Rieti
www.carstoriche.it

MARZO

7-8

OLD TIME SHOW

Forlì
www.oldtimeshow.it

8

27º TROFEO DI CARNEVALE

Fregene-Maccarese (Roma)
www.cmat.it

14-15

**CIRCUITO DEL PARCO NATURALE
DELL'ALTA MURGIA**

Bari e provincia
Rombo arcaico auto
& moto d'epoca
Tel. 080-3251319

20-22

CAROVANA DI PRIMAVERA

Marche
www.chccesena.it

20-22

18ª TRANSCILENTANA

Cilento
www.antiquariauto.com

20-21

4º RADUNO MONTE DI PROCIDA

Monte di Procida (NA)
www.camec.org

22

TROFEO DELLA SECCHIA RAPITA

Bologna-Modena
www.bolognautostoriche.it

22

**100 MIGLIA DELLE TERRE
GONZAGHESCHE**

Guastalla (RE)
www.scuderiasanmartino.org

27-29

CIRCUITO DEL PICENO

Fermo-Ascoli Piceno-Porto San
Giorgio
<http://clubcampe.blogspot.it>

28-29

VALLI E NEBBIE

www.officinaferrarese.com

29

MEMORIAL EUGENIO CASTELLOTTI

Lodi
www.clubeugeniocastellotti.com

L'ultima dei Lancia

**DOPO DI LEI, L'AZIENDA
FU CEDUTA A PESENTI
AVREBBE DOVUTO CONQUISTARE
L'AMERICA, OGGI RAGGIUNGE
QUOTAZIONI IMPRESSIONANTI**
*SPESSO È STATA PRESTATO AL CINEMA,
COME CAPITATO A QUESTO ESEMPLARE*

DI FRANCESCO GANDOLFI - FOTO THOMAS MACCABELLI
HA COLLABORATO ATTILIO FACCONI

IL VERO NOME
In apertura, la Lancia Aurelia
Spider Gran Turismo 2500
da noi fotografata.
Questa è la denominazione
ufficiale esatta della vettura.

L'industria automobilistica europea uscì devastata dalla Seconda Guerra Mondiale; prima i bombardamenti tedeschi delle città industriali dell'Inghilterra meridionale, in particolare Crewe e Coventry, avevano risparmiato ben poco della Rolls Royce e di quella che sarebbe diventata la Jaguar, e poi quelli degli alleati sulla Germania e l'Italia avevano completamente distrutto Alfa Romeo, BMW, Fiat, Lancia e Mercedes. Finita la guerra tuttavia un gran fervore di ricostruzione si diffuse ovunque, con risultati più immediati in Gran Bretagna, che pur avendo pagato un prezzo altissimo era un Paese vittorioso, rispetto a Germania e Italia che la guerra l'avevano persa. Quasi subito chi aveva la responsabilità di gestire le Case automobilistiche europee si rese conto dell'enorme potenzialità del mercato nordamericano; forse un segnale furono gli entusiastici acquisti di vetture



re sportive d'anteguerra fatte da molti militari statunitensi prima di rientrare in patria, fatto sta che già nel 1948 la Jaguar presentò la XK120, un modello destinato ad entrare nella storia dell'automobile, il cui successo negli Stati Uniti fu immediato e travolgente. Questo stimolò l'interesse delle Case americane, in particolare la General Motors, che nel 1953 presentò la Chevrolet Corvette, il cui parabrezza panoramico avrebbe avuto una grande influenza su molti modelli successivi. Come si è detto anche la Lancia era uscita male dalla guerra, con gli stabilimenti di Torino e Bolzano rasi al suolo quasi completamente; la produzione di auto, in pratica sospesa tra il 1940 e il 1945 per dare spazio alle commesse militari, era ripresa con grandi stenti prima con le Aprilia ed Ardea e poi con il primo modello nuovo, l'Aurelia berlina B 10 del 1950.

La ricerca della redditività

Secondo la più che consolidata tradizione della Casa l'Aurelia era un modello avanzatissimo tecnicamente, con il primo 6 cilindri a V prodotto in serie, con il cambio in blocco al differenziale e i freni posteriori a fianco dello stesso per una migliore distribuzione dei pesi e una sostanziale riduzione delle masse non sospese, raffinatezze sino ad allora riservate a modelli ben più sportivi e costosi.

La gestione dell'azienda non era però facile, la costruzione dell'Aurelia berlina e della berlinetta Gran Turismo presentata l'anno dopo, la B 20, era sostanzialmente manuale, gli elevatissimi standard richiesti dalla tradizione aziendale comportavano ritmi lenti e il riciclo in fonderia di molti pezzi giudicati non conformi, il premio di prezzo rispetto a vetture solo apparentemente analoghe offerte dalla concorrenza, che prima della guerra aveva ampiamente compensato i maggiori costi, adesso non era più sufficiente e i risultati economici non erano brillanti.

Gianni Lancia, nominato Direttore Generale dell'azienda di famiglia nel 1948 quando aveva soltanto 24 anni, aveva portato la Casa nel mondo delle competizioni, sovvertendo la tradizione aziendale e familiare perché suo padre, che pure in gioventù era stato validissimo pilota della Fiat, diventato costruttore aveva sempre evitato di impegnarsi nelle corse. Autorevoli storici dell'auto hanno ipotizzato che l'entrare nel mondo delle corse, stimolato dai successi conseguiti dall'Aurelia Gran Turismo, rientrasse nella strategia di Gianni Lancia di acquisire la fama di Casa in grado di produrre auto di altissime prestazioni, da vendere a 5/6 milioni di Lire contro i più o meno 3 che erano il prezzo della B 20, riportando così l'azienda alla redditività.

De Virgilio

È possibile che questo fosse il disegno, e forse una maggiore ponderatezza nel perseguirlo, capitalizzando e consolidando gli ottimi risultati ottenuti con le vetture sport che avevano vinto sia la Carrera Panamericana sia la 1000 Miglia, avrebbero ottenuto quanto desiderato, invece il titolo di Mondiale Sport del 1954, che era a portata di mano, fu praticamente regalato alla Ferrari perché dopo solo due anni le Sport non interessavano già più, l'attività agonistica fu gestita con una sorta di fuga in avanti, costruendo la F1 senza esperienze precedenti, sicché l'avventura finì prima ancora che la D 50 avesse la possibilità di dimostrare tutto il suo potenziale.

In questa situazione caotica si prospettò la possibilità di realizza-



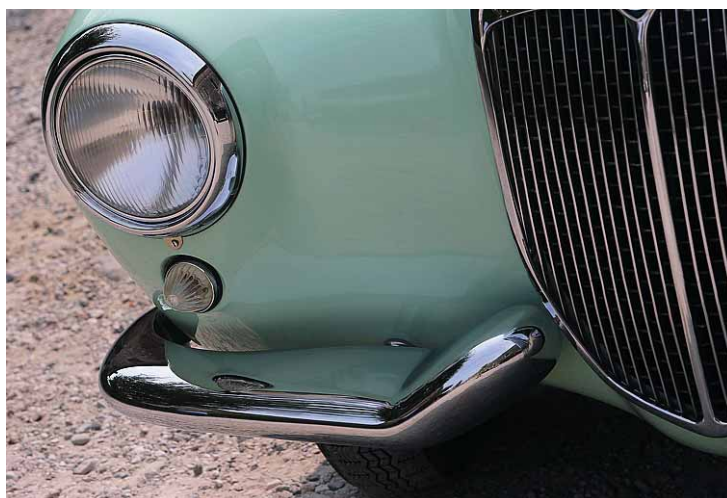
PANORAMICO

La linea della B24 Spider è uno dei capolavori di Pininfarina: quasi perfetta nelle proporzioni. Qui sopra, il parabrezza panoramico, elemento distintivo della "Spider". A destra, l'abitacolo con selleria verde, colore originale al pari di quello esterno. Si notano i comandi elettrici: al centro plancia la levetta trasparente delle frecce (con ritorno automatico magnetico, molto particolare) e il pomello nero per i tergi. A destra del volante la leva devioluci, e il pomello per luci di posizione - mezze luci e regolazione luci illuminazione strumenti.



re una versione aperta dell'Aurelia, con due posti secchi, da destinare al mercato americano; per anni si è ritenuto che la proposta provenisse da Max Hoffman ma in realtà le prime pubblicità della Hoffman Motor Company relative ad auto Lancia sono della fine del 1958, quando la produzione dell'Aurelia era praticamente cessata; nel 1954, quando nacque il progetto "Aurelia Spider", le Lancia erano invece distribuite dalla J. S. Inskip, Inc., di New York per gli Stati a est del Mississippi e la British Motor Car Distributors di San Francisco per quelli a ovest. Chiunque ne sia stato l'ispiratore, interno o esterno all'azienda, per lo stile del nuovo modello la Lancia si rivolse a chi era stato, ininterrottamente dalla fondazione della propria azienda nel 1930, il principale consulente estetico, "Pinin" Farina, che realizzò uno dei suoi capolavori assoluti.

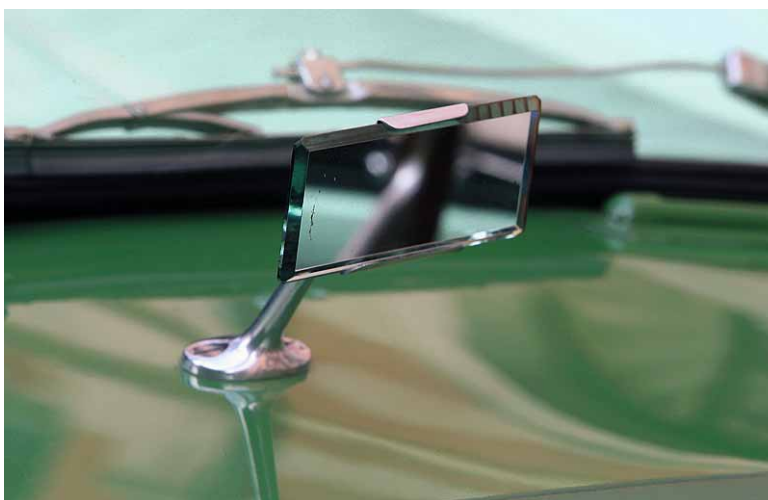
Francesco De Virgilio, progettista del motore e di molte altre peculiarità tecniche dell'Aurelia (sulla vita e le opere dell'ingegner De Virgilio è da poco uscito un magnifico libro di Geoffrey Goldberg, "Lancia and De Virgilio: At the Center"), raccontava che dopo essere stato nella sede della Carrozzeria per vedere quali fossero le modifiche al motore necessarie per farlo stare sotto il cofano che Pinin Farina voleva molto più basso che nella berlinetta Gran Turismo, aveva anche preso parte ad un incontro per definire il frontale del nuovo modello; a questo incontro presero parte la Signora Adele Lancia, Presidente dell'azienda, suo figlio Gianni, Vittorio Jano, De Virgilio stesso e forse qualcun altro dell'organizzazione commerciale della Lancia, nonché Pinin Farina e suo figlio Sergio. Era stato realizzato un mascherone che per una metà presentava una griglia del radiatore sullo stile di quella che lo stesso Pinin Farina aveva realizzato per la D 20 e che con poche variazioni era stata mantenuta anche sulle Sport successive, e per l'altra un tradizionale scudo Lancia; sulla spinta della Signora Adele, severa custode dell'ortodossia aziendale, fu scelta la seconda soluzione, sulla base della





DUE PEZZI

Altri dettagli dell'abitacolo dell'Aurelia: sopra il vano portaoggetti davanti al passeggero con la piccola maniglia di sostegno e l'accendisigari; a destra, il pannello porta del guidatore con la "maniglia" di apertura; qui a fianco il leggerissimo specchio retrovisore. A sinistra, i finestrini laterali asportabili (si fissano in posizione con due ganci che si chiudono all'interno della porta). Più sotto, il confronto tra l'elegante paraurti in due pezzi disegnato da Pininfarina e i semplici rostri del prototipo, pure bellissimo nella sua essenzialità ma senz'altro meno ricco dell'auto definitiva.



LA STORIA DI SIMONETTA

Non ha lasciato una traccia indelebile nella storia del cinema italiano, tuttavia il film "Porta un bacione a Firenze", del 1955, è un esempio tipico del melò musicale, genere in voga nell'Italia del boom economico. Diretto dal noto regista Camillo Mastrocinque, narra la vicenda di Simonetta Dalmonte, figlia di fiorentini residenti a New York. Ella, provata da una malattia che l'ha messa a rischio di perdere la vista, torna a Firenze dove conosce Alberto, uno scultore di cui è segretamente innamorata Maria, figlia di un vigile urbano. La gelosia di quest'ultima induce la protagonista a tornare in America per non essere di peso ad Alberto di cui nel frattempo si è innamorata.

Un incidente d'auto (con la "nostra" Aurelia, come si nota dalla foto sotto) in cui Simonetta perde momentaneamente la vista complica ulteriormente le cose. Finché, imbarcata sul transatlantico per New York, è raggiunta da Alberto che le dichiara il suo amore e fa rinascere in lei la fiducia nella guarigione. Degne di nota le musiche del compositore Renzo Rossellini, fratello del regista Roberto. (A.F.)



TURBO

La vista di tre quarti esalta la tonica eleganza della vettura, che monta rari cerchi Borrani Turbo (non di serie). Bellissima la griglia frontale, abbinata alla presa d'aria sul cofano. L'esemplare è stato costruito il 9 aprile 1955, collaudato il 21 maggio, con numero di telaio B24 1012, motore B24 1035.



COMPAGNA DI VITA

“Venga pure a trovarmi, ma la mia Aurelia B24 da Firenze non si muove!”

Queste sono le parole perentorie e lapidarie pronunciate al telefono dal signor Alviero Montagni a Fabrizio Rossi, noto appassionato e studioso di O.M. e Mille Miglia. Da lungo tempo alla ricerca di una Lancia Aurelia B24 Spider, Rossi viene a sapere da un amico che a Firenze ce n'è una, in possesso di un eccentrico personaggio ben noto nell'ambiente automobilistico. Alviero Montagni (a fianco con la B24) è un punto di riferimento per Lancia nel capoluogo toscano, in quanto titolare dell'officina Lancia “Garage Masaccio” di Montagni e Fiesoli, ubicata in via Masaccio, poco distante dal centro storico. Intorno a metà degli anni '60, il Montagni ha acquistato dall'imprenditore fiorentino

Gino Cobiانchi una Lancia Aurelia Spider, usata per diporto tra il capoluogo toscano e la Versilia. Il Montagni invece la usa a pieno ritmo sui saliscendi di Fiesole e San Miniato e lungo le sponde dell'Arno, e si cimenta anche in competizioni di regolarità, quali la Coppa d'Oro delle Dolomiti (pagina a fianco). Montagni è proprietario della B24 per oltre quarant'anni: non è soltanto un'automobile, ma una compagna di vita. Ma il tempo passa e, a inizio anni 2000, l'Aurelia è quasi sempre ferma, con grande sofferenza del proprietario che inizia a pensare che sarebbe preferibile se il sei cilindri rombasse ancora, anche in altre mani. Tuttavia, separarsi è difficile. Tanti vedono la macchina, nessuno riesce a convincerlo:



quale Pinin Farina realizzò il prototipo marciante, che venne usato per approfondite prove su strada.

Guida a sinistra

Non si sa se queste suggerirono di fare qualche modifica alla meccanica, che invece Pinin Farina fece alla carrozzeria, dando maggior corposità al frontale, grazie soprattutto ad una griglia più verticale e con le "spalle" più larghe, ad un fascione sporgente inserito sotto il cofano del baule, anch'esso con lo scopo di dare maggiore muscolosità al modellato, ed infine ai paraurti in due pezzi, molto più compiuti e meglio inseriti nei volumi generali dei semplici rostri verticali che erano stati utilizzati per il prototipo.

Essendo stato realizzato il modello con in mente il mercato statunitense, all'inizio della produzione fu privilegiata la versione con guida a sinistra, cosa mai avvenuta in precedenza quando la versione "normale" delle auto della Lancia era sempre stata con la guida a destra, tanto che prima della Seconda Guerra Mondiale con la guida a sinistra erano state realizzate solo poche decine di Lambda ed un unico, per quanto si sa, telaio di Dilambda che, splendidamente carrozzato da Castagna, era stato subito venduto in America.

La presentazione ufficiale dell'Aurelia Spider fu al Salone di Bruxelles della metà di gennaio 1955, dove fu inviato l'esemplare con telaio B 24S #1002, completato in un solo giorno proprio per il Salone belga; l'auto fu subito venduta e, tranne un breve periodo passato in Gran Bretagna, non ha mai lasciato quel Paese. Ben 19 furono le Spider guida a sinistra messe in cantiere prima che fosse impostato il primo esemplare con la tradizionale guida a destra.

La sensazione suscitata dalla nuova Lancia fu enorme; Ranieri di Monaco, già felice proprietario di una B 20 III Serie, se ne assicu-

rò subito una e la utilizzò per chiudere il circuito del GP di Monaco, quello del tuffo in mare di Ascari; i piloti Cesare Perdisa e Jean Behra ne acquistarono una ciascuno, rossa e guida a destra quella di Perdisa, grigia con una delicata sfumatura azzurra e guida a sinistra la B 24S #1020 di Behra, che fu intestata alle Officine Maserati S.p.A., probabilmente per evitargli i fastidi connessi con il tenere in Italia un'auto con targa francese, o quelli di un'immatricolazione come "Escursionista Estero" (la targa fu MO-35676). Il successo fu grande anche nell'ambiente del cinema, la vettura fu utilizzata in molti film (come quella delle nostre foto, ndr), e non soltanto in Italia.

Ma l'America non la volle

L'Aurelia Spider era in effetti un'auto da sogno, di proporzioni quasi perfette, con linee sensuali che davano e danno ancora oggi la sensazione di essere lanciata a grande velocità anche quando è ferma, sensazione tanto ricercata dai designer di auto e tanto raramente raggiunta; il parabrezza panoramico fa l'occholino ad analoghe soluzioni americane, rivisitato però da una mano europea; l'equilibrio dei volumi tra muso e coda è perfetto, senza nessuna interruzione in quanto a vettura aperta la capote in tela alloggia, completamente occultata, dietro i sedili; le combinazioni cromatiche che per la carrozzeria privilegiavano i colori pastello esaltano benissimo le forme tondeggianti, la perfetta esecuzione della Pinin Farina e per la meccanica della Lancia rendevano l'Aurelia Spider un unicum nel panorama automobilistico del 1955, tanto che i pochi difetti erano dimenticati, quando non fatti diventare pregi. Motor Trend scrisse "waterproofing leaves much to be desired", la tenuta all'acqua (della capote) lascia molto a desiderare, e lamentò l'eccessiva

tentativo. Insieme all'amico che gli ha segnalato la B24, il quale gode della fiducia del Montagni, va a Firenze e resta colpito dalla bellezza della Spider. Forse il proprietario coglie in Fabrizio l'autentico sentimento di ammirazione del vero appassionato e i suoi baluardi di incredibilità iniziano a incrinarsi. La trattativa comincia e si conclude in trattoria, sulle colline di Fiesole dove arriva l'agognata decisione: "L'affare è fatto!". L'Aurelia lascia Toscana, in cui è sempre vissuta, per trasferirsi sulle Colline Moreniche dell'Alto Mantovano, dove è sottoposta a un accuratissimo e restauro che la riporta all'iniziale splendore (e alla livrea originale verde), presso l'officina Antonio Bologna di Medole (MN). E proprio quando il nuovo proprietario pensa di conoscere ormai tutto della sua Lancia... una telefonata, da

parte di un allora sconosciuto appassionato ricercatore, Corrado Bellabarba, gli rivela che l'Aurelia targata FI 79103, ora nelle sue mani, ha un brillante passato cinematografico: è stata protagonista nel noto film "Porta un bacione a Firenze", del 1955. Il Rossi, da vero storico qual è, non si accontenta della pur attendibile "soffiata" e si rimette a indagare, fino a recuperare la pellicola, restaurata anch'essa, nella quale effettivamente c'è una parte anche per la sua Lancia. Con cui partecipa alle "Mille Miglia" del 2009, 2010, 2011. Nel 2011 la vettura ottiene il Premio Speciale per lo Stile nel 1° Concorso di Eleganza Città di Ferrara e, l'anno dopo, torna nella "sua" Firenze per sfilare nel Concorso di Eleganza Uniques Special Ones, in cui ottiene il terzo premio nella propria classe.

(facconi)

è ormai leggendario l'attaccamento viscerale di Alviero alla sua auto, che porta l'anziano meccanico a sottoporre i potenziali acquirenti a test di simpatia, mai superati. Il Rossi, nonostante sia a conoscenza delle difficoltà nel fare breccia in Montagni, fa un



LOCATION DA... SIGNORI

Il servizio fotografico della Lancia Aurelia B24 Spider è stato realizzato a Villa Arrighi Tacoli, nel borgo di Castellaro Lagusello, frazione di Monzambano (MN). Il borgo, cinto dalle mura medioevali dell'XI-XII secolo, appartenne alla signoria degli Scaligeri prima e alla Serenissima Repubblica di Venezia poi, a parte un breve periodo sotto il dominio dei Gonzaga. Alcuni resti della fortificazione furono venduti nel 1637 da Venezia alla famiglia Arrighi, che vi edificò una dimora secondo i dettami delle ville venete.

La dimora è in ottimo stato ed è tuttora percorribile il camminamento di ronda sulle mura della villa da cui si ammira il sinuoso rincorrersi dei crinali delle colline moreniche.

Su prenotazione, Villa Arrighi è visitabile sabato e domenica. All'interno è disponibile in affitto un appartamento. Si ringrazia il Marchese Guido Tacoli per averne concesso l'uso. Per informazioni: www.villaarrighi.it



JEAN BEHRA

Sopra, a sinistra Jean Behra con la sua Lancia B24 Spider che fu intestata alle Officine Maserati: nella foto si intuisce ancora l'elegantissimo colore grigio con sfumatura azzurra. A destra la presentazione al Salone di Bruxelles del Gennaio '55: l'esemplare era il #1002. Nella pagina a fianco, la vista dall'alto esalta la bellezza di questa automobile che racchiude in sé tutta la capacità italiana di fare automobili. Nel box sotto, la macchina con la capote montata in occasione del concorso "Uniques" e una Convertibile venduta all'asta, con colore originale.

escursione della leva del cambio nel passaggio dalla II alla III, eppure concluse che la vettura era senza alcun dubbio costruita a mano "in the finest Italian tradition", nella migliore tradizione italiana. Nonostante tutto ciò, il successo dell'auto negli Stati Uniti fu ben lontano dalle aspettative.

La causa principale era il prezzo: secondo quanto riportato da Road & Track, l'Aurelia Spider costava in USA 5.250 Dollari, contro i 2.985 di una Austin Healey 100, i 3.057 di una Studebaker Golden Hawk V8, i 3.100 di una Thunderbird, i 3.450 di una Jaguar XK140, per non parlare dei nemmeno 3.000 Dollari di una Corvette.

Fallita "la conquista dell'America" con l'Aurelia Spider, senza signifi-

ficativi risultati in F1, senza Alberto Ascari, morto il 26 maggio a Monza, con i conti dell'azienda che continuavano a peggiorare, alla metà del 1955 Gianni Lancia non resse la pressione che gli arrivava soprattutto dalla sua famiglia e non si oppose alla vendita della maggioranza delle azioni al Gruppo Pesenti, che pare vantasse crediti importanti verso la Lancia per la costruzione del grattacielo degli uffici in Borgo San Paolo a Torino.

Addio innovazione

La nuova dirigenza, del tutto contraria alle competizioni, pose immediatamente fine all'attività agonistica e continuò senza partico-



IL VALORE DEI SOGNI

Un designer di auto che ha progettato bellissime automobili, trent'anni fa ha dichiarato che l'Aurelia Spider è accettabile solo come "concept" o, come si diceva negli anni '50, come "dream car" (auto da sogno, ndr) perché qualsiasi oggetto che abbia una funzione non può averla ridotta per essere più bella, e un'auto con la capote che non può essere resa stagna e non può essere chiusa a chiave non dovrebbe essere messa in produzione. La sua conclusione era che la Spider sarebbe solo lo spunto ideale dal quale è nato il vero capolavoro, cioè l'Aurelia Convertibile: quello che è stata la Mako Shark di Larry Shinoda per la Corvette Sting Ray del 1963. L'opinione è autorevole e an-

che molto fondata, però... Però resta il fatto che la Spider continua a piacere molto più della Convertibile; secondo il "Classic Car Auction Yearbook - 2013/2014" nel periodo coperto sono state offerte in asta 8 Spider e 2 Convertibile: delle prime, 6 sono state vendute a prezzi tra i 657.000 Euro circa dell'esemplare fermo da più di 25 anni e da sottoporre a restauro integrale, al milione e tre di un esemplare molto ben restaurato, pur se con uno schema cromatico di pura fantasia, mai usato all'epoca per un'Aurelia Spider. Delle due Convertibile, che avevano stime non oltre i 300mila Euro, ne è stata venduta una sola, a un prezzo superiore alla stima ma pur sempre meno di un quarto di quanto spuntato dalla Spider meglio vendu-

ta; e la Convertibile non aveva nemmeno il vizio del colore di fantasia...

L'Aurelia Spider fa battere il cuore, suscita entusiasmo, fa sognare. È una dream car al 100%. La Convertibile è una bella automobile, presa a sé stante attira e piace, ma di fianco a una Spider non regge, non c'è niente da fare. Sarà anche vero che la Spider non si può chiudere a chiave, ma le serrature si forzano; sarà anche vero che la tenuta all'acqua della capote della Spider è problematica, ma se piove forte è bene fermarsi sotto un ponte tanto con la Spider che con la Convertibile. Rassegniamoci a questa apparente incongruenza: parlando di auto d'epoca, la passione ha la meglio su tutto. E la Spider appassiona più della Convertibile.





lare entusiasmo la costruzione delle B 20 IV Serie e delle Spider, tutte troppo prestanti e troppo usate da piloti privati per attrarne le simpatie: basti dire che, tra guida a destra e guida a sinistra, le B 20 costruite nella prima metà del 1955 furono 291, tra il 1° luglio e la fine dell'anno soltanto 82.

Per le Spider il calo produttivo fu ancora più importante, tra l'inizio di gennaio e la fine di giugno 183 vetture, 56 nella seconda metà del 1955 – l'esemplare che manca ai 240 totali, la B 24S 1001, era stata costruita tra il 14 e il 23 dicembre 1954.

Tra la primavera e l'estate del 1956 la nuova dirigenza, in sintonia con i Pesenti, presentò le nuove Aurelia, riviste secondo le proprie idee: appesantite e depotenziate, e per quanto riguarda la versione aperta in qualche modo “normalizzate”, divennero più confortevoli e forse anche meno costose da produrre, con un maggior ricorso a componenti non più realizzate in proprio ma acquistate da fornitori esterni, certo è che il fascino originario non ci fu più (complice anche una certa obsolescenza tecnologica, la meccanica risaliva comunque al 1950 e in quegli anni i progressi erano rapidi) e le vendite ne risentirono: nel 1956 furono prodotte 150 Aurelia B 24, che aveva assunto la denominazione di Convertibile “Tipo America”, nel 1957 furono 176 e nel 1958 ancora 195.

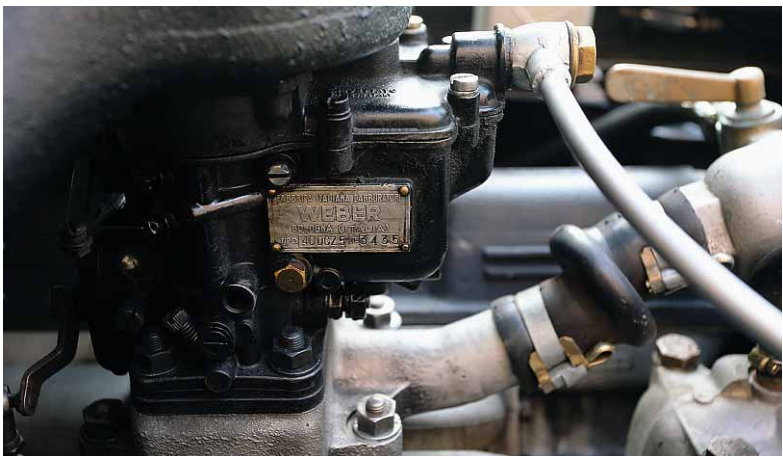
La Spider è quindi l'ultima “Lancia dei Lancia”, l'ultimo modello progettato e quasi per intero costruito con la famiglia al coman-

COERENTE

Nelle foto piccole, da sinistra il termometro dell'acqua montato dall'attuale proprietario, con grafica coerente agli strumenti originali; la pedaliera; la dotazione di attrezzi nel bagagliaio (e il crick); il numero di telaio nel vano motore. Nella pagina a fianco, il compatto motore V6; il rubinetto di ottone sulla tubazione è quello del riscaldamento. Più sotto, il carburatore Weber 40DCZ 5.

do; sin dall'inizio dell'attività le caratteristiche salienti delle Lancia erano state l'innovazione e la leggerezza, che consentiva eccezionali prestazioni anche con motorizzazioni relativamente modeste: si pensi ai risultati della Lambda nelle prime edizioni della 1000 Miglia e in quasi tutti i grandi raid automobilistici degli anni Venti, con un quattro cilindri che al massimo è arrivato vicino ai 2600 cc, ai successi dell'Augusta che era una 1200 e infine all'Aprilia, quasi imbattibile nelle più dure gare su strada per più di un decennio, nonostante motori da 1350 cc prima e 1500 poi.

Ad azienda ceduta, qualche tentativo di restare innovativi fu fatto, soprattutto introducendo la trazione anteriore, la ricerca della leggerezza invece fu tralasciata, poi, qualche anno dopo, fu l'oblio totale anche per quanto attiene all'innovazione.



Scheda tecnica

LANCIA B24 SPIDER

Motore Numero cilindri 6 Disposizione a V di 60° Alesaggio 78 mm Corsa 85,5 mm Cilindrata 2.451 cc Rapporto di compressione 8:1 Potenza 118 CV a 5300 giri Distribuzione un albero a camme, aste e bilancieri Alimentazione un carburatore Weber 40 DCZ5 Lubrificazione forzata con filtro Capacità carter olio 5 litri Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 Volt Batteria 48 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco con comando meccanico Cambio a 4 marce + Rm Rapporto al ponte: 11/47 Pneumatici 165x400 **Corpo vettura** Tipo telaio solidale con la scocca Tipo carrozzeria spider due porte Sospensioni anteriori ruote indipendenti, foderi e ammortizzatore incorporato, sistema Lancia Sospensioni posteriori tipo De Dion con balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici telescopici, barra Panhard Freni a tamburo, comando idraulico Sterzo a vite e settore Capacità serbatoio carburante 58 litri (8 litri riserva) **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.450 Carreggiata anteriore 1.290 Carreggiata posteriore 1.300 Lunghezza 4.200 Larghezza 1.555 Peso a vuoto 1.060 kg **Prestazioni** Velocità massima 180 km/h

* Nei Registri di produzione dell'Aurelia Spider (e non solo per la Spider) la parola "grigio" non ha un significato univoco; in abbinamento con il panno grigio, con la pelle blu, con la pelle chiara o beige, che erano la stessa cosa, e con la pelle grigia identificava una tonalità con una decisa sfumatura azzurra (bianco 86,3%, nero 70%, giallo 34%, viola 19% e blu zaffiro 14%). In abbinamento con la pelle rossa identifica invece un bianco solo leggermente sporcato (foto a fianco), per gli altri abbinamenti non ci sono certezze sulla tonalità di grigio cui si riferiscono.

I COLORI DELLE LANCIA B 24 E B 24S SPIDER NEL 1955

1.	Amaranto	/ Pelle blu	(1 vettura)	17.	Grigio	/ Pelle marrone	(4 vetture)
2.	Amaranto	/ Pelle chiara	(1 vettura)	18.	Grigio	/ Pelle nera	(5 vetture)
3.	Beige	/ Pelle arancione	(2 vetture)	19.	Grigio	/ Pelle rossa	(61 vetture)
4.	Beige	/ Pelle chiara	(1 vettura)	20.	Grigio	/ Pelle verde	(5 vetture)
5.	Beige	/ Pelle nera	(4 vetture)	21.	Nero	/ Pelle arancione	(2 vetture)
6.	Beige	/ Pelle rossa	(35 vetture)	22.	Nero	/ Pelle chiara	(1 vettura)
7.	Beige	/ Pelle verde	(6 vetture)	23.	Nero	/ Pelle rossa	(1 vettura)
8.	Celeste	/ Pelle chiara	(1 vettura)	24.	Nero	/ Pelle verde	(1 vettura)
9.	Celeste	/ Pelle nera	(1 vettura)	25.	Rosso	/ Pelle chiara	(36 vetture)
10.	Celestino	/ Pelle nera	(1 vettura)	26.	Rosso	/ Pelle grigio	(2 vetture)
11.	Grigio*	/ Panno grigio	(1 vettura)	27.	Rosso	/ Pelle nera	(3 vetture)
12.	Grigio	/ Pelle arancione	(3 vetture)	28.	Rosso	/ Pelle rossa	(1 vettura)
13.	Grigio	/ Pelle beige	(4 vetture)	29.	Verde	/ Pelle beige	(1 vettura)
14.	Grigio	/ Pelle blu	(6 vetture)	30.	Verde	/ Pelle chiara	(1 vettura)
15.	Grigio	/ Pelle chiara	(19 vetture)	31.	Verde	/ Pelle nera	(2 vetture)
16.	Grigio	/ Pelle grigio	(1 vettura)	32.	Verde	/ Pelle verde	(27 vetture)



**A DIECI ANNI DALLA PRESENTAZIONE DELLA "103",
LA "MILLECENTO" MODERNA È PROPOSTA IN MOLTE VERSIONI
IN PIÙ ORA CI SONO ANCHE LE 1300/1500**

*A TORINO SCELGONO DI DERIVARE DALLA 1200 "GRAN LUCE"
UNA SOLA VERSIONE DELLA POPOLARE BERLINA*

DI DARIO MELLA - FOTO ALESSANDRO TARANTINO



STUDIATA

Il colore blu esalta l'eleganza della Fiat 1100 D, usata con questa livrea anche da funzionari pubblici e ufficiali delle Forze Armate. La pubblicità puntava su affidabilità e robustezza, lasciando all'ambientazione il compito di sottolineare la modernità e al colore rosso le prestazioni del motore di maggiore cilindrata.

anche questa è una Fiat

È dappertutto, va dappertutto. Il suo valore si mantiene nel tempo. Le sue qualità sfidano ogni prova. Perché è una macchina robusta solida tenace in ogni organo, in ogni struttura. E non teme le fatiche. Anzi le supera tutte. Chiedete una prova alla Commissionaria Fiat più vicina.

Fiat 1100 D

comprando Fiat, comprate anche un sicuro Servizio

Logiche industriali



Il rinnovamento della Fiat 1100 messo in atto nel '57 aveva originato una vettura slanciata e dall'aria importante, tanto che sembrava appartenere a un segmento superiore. L'impressione era rafforzata dalla diversificazione della cilindrata, ottenuta con lo sdoppiamento tra la 1100 base, che manteneva il conosciuto quattro cilindri di 1089 cc, e la più raffinata e veloce 1200 Gran Luce, dal lunotto panoramico, porte controvento, taglio squadrato delle luci e motore di 1221 cc.

Nel 1961 il lancio della 1300-1500, nuovo fulcro della casa torinese nel settore delle berline medie, aveva messo in discussione il ruolo della 1200 Gran Luce in un mercato che, da una macchina di quella collocazione, voleva ora qualcosa in più. La gamma della 1100 berlina, inoltre, dal 1957 al 1960 era stata articolata inizialmente nei modelli 103 D e 103 H, poi nella Export e nella Speciale, dove quest'ultima riprendeva la carrozzeria della 1200 Gran Luce con allestimento semplificato e motore di 1089 cc. Insomma, si impo-

neva una razionalizzazione per evitare sovrapposizioni nel listino e soprattutto una diversificazione di carrozzeria pesante da gestire.

Aria di famiglia

Nacque così, nell'autunno del 1962, la Fiat 1100 D con lo scopo di riunire in un'unica proposta gli aspetti più riusciti dell'esperienza maturata. Per prima cosa fu modificato il frontale, cioè la parte che più mostrava il segno del tempo. Il nuovo frontale è piatto e inclinato in avanti, con il cofano che termina quasi a spigolo. Via anche la modanatura che ricopre la nervatura al centro del cofano motore, altro elemento passato di moda: l'apertura si effettua sollevandolo per mezzo della sporgenza sul davanti. La calandra presenta una nuova griglia formata da piccoli rettangoli dal motivo uguale a quello della berlina 1300-1500, cosa che dona un'aria di famiglia. Questi interventi rendono tutto l'insieme della 1100 più moderno, omogeneo e coerente, oltre ad armonizzarsi meglio con la forma av-

ACCESSORI A RICHIESTA CON SOVRAPPREZZO

- ▶ Pneumatici a fianco bianco
- ▶ Autoradio
- ▶ Frizione automatica Saxomat
- ▶ Interno in finta pelle (senza maggiorazione di prezzo)
- ▶ Schienale e sedile posteriore ribaltabili

LE CONCORRENTI NEL FEBBRAIO 1964

Trascorso poco più di un anno, la 1100 D deve vedersela con concorrenti agguerrite, che sono soprattutto le pari cilindrata Consul Cortina, Taunus 12 M e il Maggiolino.

Altre proposte, come la Kadett, la R8 e la Simca 1000, potevano attrarre per il prezzo concorrenziale, a fronte di una cilindrata prossima e di un corpo vettura vicino per abitabilità e dimensioni.

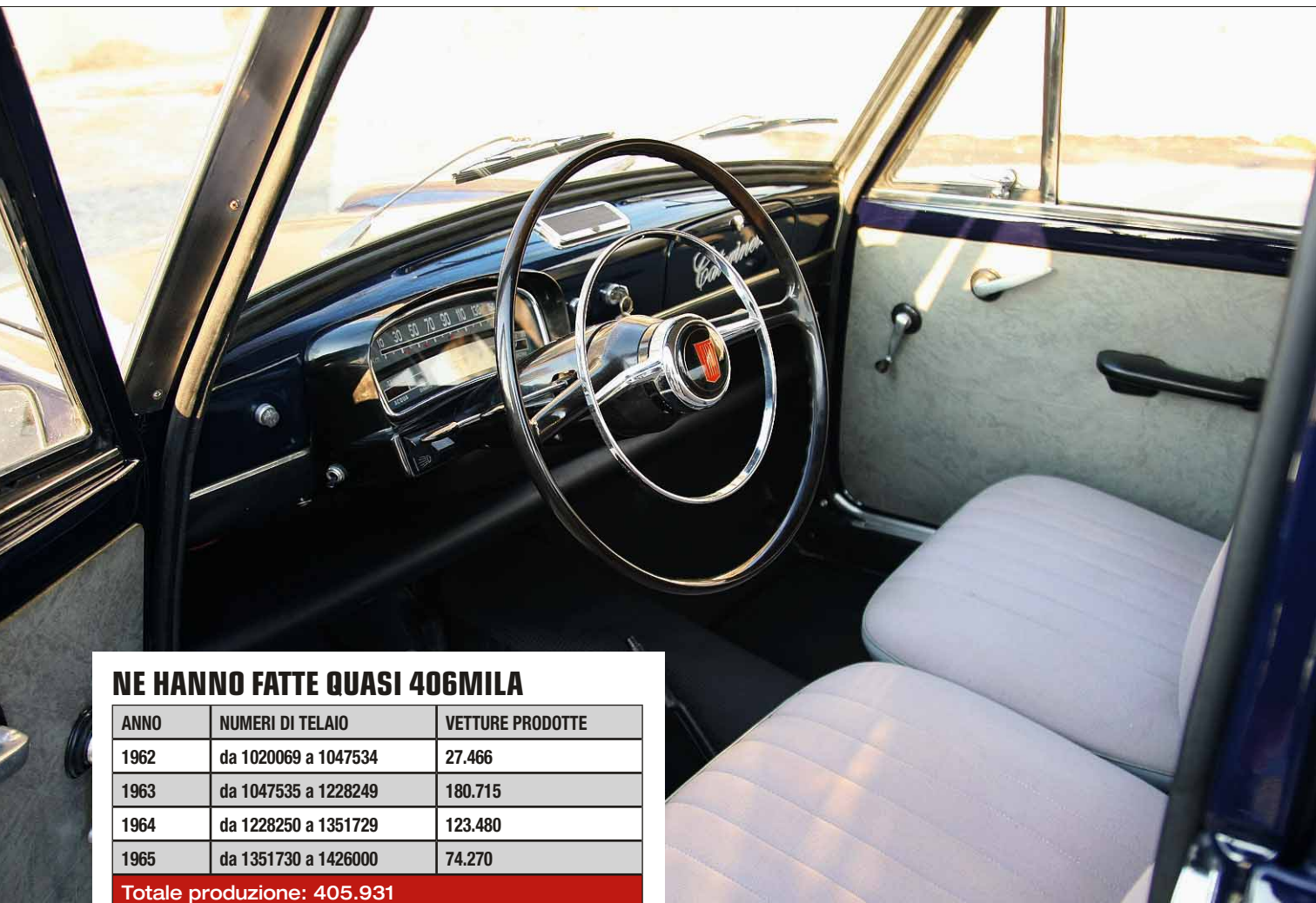
Fulvia, IM 3, Panhard, Triumph e Anglia, erano prese in considerazione per estetica, grado di finitura o soluzioni tecniche particolari.

MODELLO	Motore	Cilindrata	Potenza (CV-SAE)	Velocità (km/h)	Prezzo di listino in Lire
Fiat 1100 D	4 in linea ant/post	1221	55	130	960.000
Ford Anglia	4 in linea ant/post	997	41	115	925.000
Ford Consul Cortina - 2p	4 in linea ant/post	1198	53	130	1.015.000
Ford Taunus 12 M - 4p	V4 ant/ant	1183	50	125	1.045.000
Innocenti IM 3	4 in linea ant/ant	1098	58	145	1.290.000
Lancia Fulvia	V4 ant/ant	1091	60 (DIN)	138	1.395.000
Opel Kadett Lusso- 2p	4 in linea ant/post	993	47	120	975.000
Panhard 17 Relmax	2 boxer ant/ant	848	50	130	1.190.000
Renault R8	4 in linea post/post	956	48	125	949.000
Simca 1000 Grand Luxe	4 in linea post/post	944	52	132	985.000
Triumph Herald	4 in linea ant/post	1147	51	128	1.135.000
Volkswagen 1200 (113 de luxe)	4 boxer post/post	1192	40	115	895.000

SVAGO

La foto dell'epoca sottolinea come la versione familiare non fosse soltanto un'auto da lavoro, ma anche un'opportunità di svago per le famiglie numerose. Rispetto alla berlina, montava pneumatici maggiorati (5.60x14" anziché 5.20x14") e pesava 35 kg di più.





NE HANNO FATTE QUASI 406MILA

ANNO	NUMERI DI TELAIO	VETTURE PRODOTTE
1962	da 1020069 a 1047534	27.466
1963	da 1047535 a 1228249	180.715
1964	da 1228250 a 1351729	123.480
1965	da 1351730 a 1426000	74.270

Totale produzione: 405.931

volgente dell'ampio lunotto posteriore e con il taglio sporgente del padiglione nella parte dietro. Maggiore pulizia si vede nella vista laterale, con l'eliminazione (modifica già attuata nelle ultime 1100 Speciale prodotte) della spessa nervatura lungo la fiancata in basso e la semplificazione della decorazione, priva dei profili lucidi alle cornici dei finestrini e con motivo estetico del montante posteriore ripreso dalla Speciale. Le parti metalliche lucenti si limitano ora alla *moulure* in acciaio inox lungo la linea di cintura, alle maniglie porta cromate e ai profili lungo le grondaie del padiglione e lungo il contorno del parabrezza e del lunotto.

Il paraurti posteriore si fa meno avvolgente sui fianchi, cambiano i fanalini anteriori, ora rettangolari e piatti, mentre i rostri gommati ai paraurti diventano più larghi e più corti rispetto a quelli della 1200 Gran Luce, inserendosi con maggiore delicatezza nel nuovo frontale. La coda non cambia e, nuovi rostri a parte, solo la targhetta identificativa permette da dietro di riconoscere la 1100 D. L'interno mantiene l'impostazione conosciuta, pur con qualche miglioramento visibile nella collocazione dei comandi secondari (tergicristallo, accensione luci, ventilatore abitacolo e illuminazione cruscotto), ora riuniti a lato del volante, rinnovati nella grafica e derivati dalla 1300. Nuovi sono anche i pomelli della climatizzazione, dello starter e dell'acceleratore a mano, raggruppati al centro sotto la plancia. Sono meno elaborati rispetto alle vecchie 1100, ma

hanno un disegno moderno che richiama quello degli altri interruttori. Sulla plancia rimangono la chiave di accensione, il posacenere e le spie a luminosità regolabile degli abbaglianti e degli indicatori di direzione, rispettivamente collocate a destra e a sinistra del volante. Un cassetto portaguanti, che può diventare sede dell'autoradio, e un ripiano portaoggetti inferiore a tutta larghezza completano l'arredo. Qualche novità si vede nel cruscotto, dove le scritte indicatrici delle spie luminose sono situate tutte al di sotto e non più dentro la spia. Resta inalterata la forma del cruscotto con il caratteristico (e allora di moda) nastro rosso del tachimetro che, svolgendosi da sinistra a destra, indica l'aumentare della velocità.

La selleria, con rivestimento in panno o in finta pelle monocolora, presenta i sedili anteriori sdoppiati, con possibilità di regolare l'inclinazione degli schienali fino a completo abbattimento. Mancano, invece, le reticelle dietro agli schienali, mentre i pannelli porta, pur privi di tasche portacarte alle portiere anteriori, sono rivestiti con una finta pelle resistente e facilmente lavabile. La maniglia di apertura porta, la leva di comando del finestrino, il bracciolo e i posacenere posteriori con coperchio cromato vengono ripresi dalla "Speciale".

Lo schienale del divano posteriore a richiesta è fornito con un gancio di sbloccaggio e presenta dal lato del vano bagagli una protezione in gomma dura: in questo caso il divano dietro, a sua volta chiui-



IN FAMIGLIA
La panoramica del frontale mostra le novità della 1100 D: il muso piatto, i rostri gommati più piccoli e i fanalini di nuova forma. Dietro, invece, rostri a parte, lo stile è quello di prima. La capacità della bagagliaia è adeguata alle esigenze di una famiglia media, con soglia a livello paraurti che facilita il carico di oggetti pesanti. La 1100 D del servizio (anno 1963) ha un anello cromato non originale al volante, optional dell'epoca. La scritta sul coperchio del cassetto portaganti fu applicata dal proprietario. Notare il posacenere sul pannello porta. Questo esemplare appartiene da sempre alla famiglia dell'avvocato Giuseppe Bojano di Salerno, che ne ha curato il restauro conservativo e che ringraziamo per la collaborazione.



so nella parte inferiore da una lamiera protettiva sagomata e verniciata di nero opaco, diventa ribaltabile per ampliare la capacità di carico della bagagliaia o per stipare oggetti lunghi. Stranamente non è stata prevista la serratura esterna della porta anteriore destra, utile per entrare in auto quando la vettura a fianco dal lato guida è stata parcheggiata troppo a ridosso.

Poche pretese

Uno dei passaggi evolutivi del modello Fiat 1100 era stata la riduzione dei consumi operata con la 103 D del 1957, che, pur avendo perduto in brillantezza rispetto alla sportiva 1100 TV, si era rivelata il giusto compromesso per incontrare le esigenze dei clienti più attenti all'economia di gestione. È, questa, una prerogativa che si voleva non soltanto mantenere, ma migliorare, perché la 1100 D era indirizzata alla medesima clientela. L'innalzamento della cilindrata da 1089 a 1221 cc, ottenuto incrementando l'alesaggio da 68 a 72 mm, va visto, infatti, nell'ottica di favorire l'elasticità del motore e la ripresa nel rapporto superiore: ma non solo, l'adozione di un carburatore monocorpo, se riduce la potenza da 58 CV-DIN della 1200 Gran Luce a 50 della 1100 D e la velocità massima da circa 140 km/h a poco più di 130, consente di risparmiare benzina. La dimostrazione si vide al Mobil Economy Run, una competizione che premiava la velocità media più elevata ottenuta consumando meno carburante. Il fatto che fosse vietato percorrere tratti di strada in folle o a motore spento, indica che i risultati ottenuti non erano occasionali, ma alla portata di qualsiasi accorto conducente e indicativi del reale fabbisogno di carburante. Bene: la 1100 D, in un'edizione che si svolse all'autodromo di Monza, concluse la prova alla media di oltre 95 km/h percor-

rendo più di 15 km con un litro, segno che l'obiettivo era raggiunto, malgrado un coefficiente di forma della carrozzeria allora nella media, ma certo non ottimale se confrontato con i risultati di oggi. Per il resto, modifiche all'alimentazione a parte, l'impianto meccanico mantiene l'impostazione precedente, con freni a tamburo autocentranti, sterzo a vite globoidale e rullo, sospensioni anteriori a ruote indipendenti fissate su un telaio ausiliario (che sopporta anche il motore) e ponte rigido posteriore con balestre semi-ellittiche longitudinali. Cambio e trasmissione non hanno modifiche, quindi la prima marcia non è sincronizzata: c'è, però, la possibilità di richiedere, con sovrapprezzo, la frizione automatica Saxomat.

Canto del cigno... anzi no

Nel comportamento stradale la 1100 D ribadisce le note positive espresse dalle sorelle che l'hanno preceduta, con una tenuta di strada sicura che denota qualche tendenza a scodare solo nelle curve prese un po' troppo "alla garibaldina". Rimane qualche oscillazione laterale del retrotreno sullo sconnesso, tipica del ponte rigido. Pronta ed efficace la frenata, in particolare alle andature medio-basse, con spazi d'arresto contenuti. E ben ripartita tra i due assi, visto che il retrotreno si mantiene stabile ed esente da fenomeni di bloccaggio delle ruote anche nelle frenate secche e improvvise.

Alla berlina è affiancata la familiare, modificata in relazione al diverso impiego: selleria unicamente in finta pelle, pneumatici maggiorati, specchio retrovisore esterno ed eliminazione della luce interna al vano bagagli. La familiare, tuttavia, è costruita sulla base della 1100 D berlina: questo comporta una lunghezza di 13 cm superiore a prima, dovuta al maggiore sbalzo posteriore, ma è una

LE TINTE CARROZZERIA E GLI ABBINAMENTI

Tinta carrozzeria	Interno in skai	Interno in panno e vipla
Bianco 233	Rosso o Nocciola	vipla nuvola azzurro o grigio e panno grigio-azzurro
Rosso scuro 156	Rosso o Nocciola	vipla nuvola nocciola e panno beige
Blu scuro 456	Rosso o Nocciola	vipla nuvola grigio o azzurro-azzurro
Blu Pavone 483	Rosso o Nocciola	-
Azzurro cielo 461	Rosso o Nocciola	vipla nuvola azzurro o grigio e panno grigio-azzurro
Azzurro cenere 466	Rosso o Nocciola	vipla nuvola azzurro o grigio e panno grigio-azzurro
Grigio medio 695	Rosso o Nocciola	vipla nuvola azzurro o grigio e panno grigio-azzurro
Grigio scuro 634	Rosso o Nocciola	vipla nuvola azzurro o grigio e panno grigio-azzurro
Grigio acciaio 675	Rosso o Nocciola	vipla nuvola azzurro o grigio e panno grigio-azzurro
Beige sabbia 583	Rosso o Nocciola	-
Nero 601	Rosso o Nocciola	vipla nuvola azzurro e panno grigio-azzurro

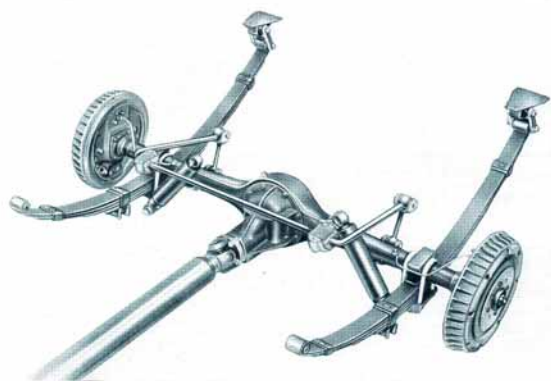
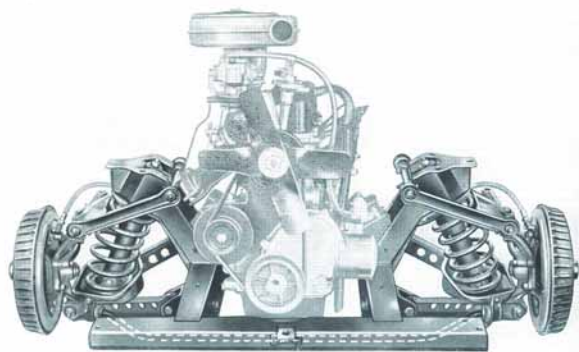
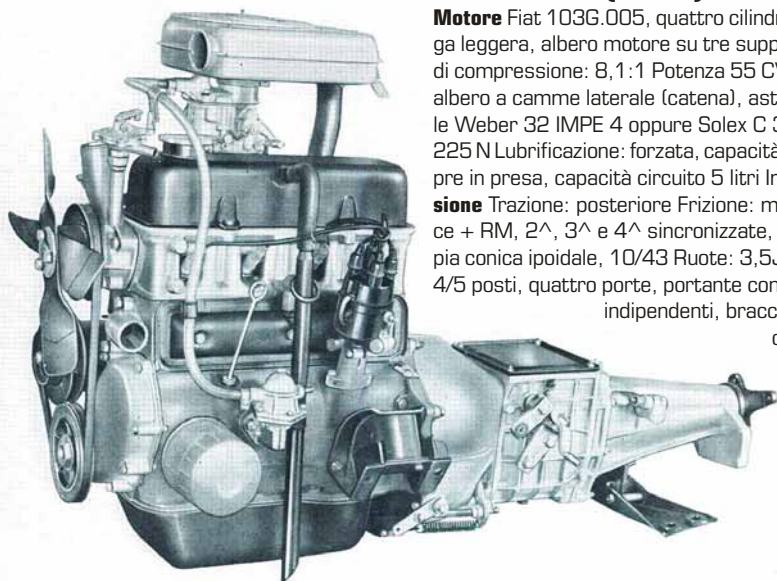
Scheda tecnica

Fiat 1100 D (1962)

Motore Fiat 103G.005, quattro cilindri in linea, anteriore longitudinale, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera, albero motore su tre supporti Cilindrata cc: 1221 Alesaggio e corsa: 72x75 mm Rapporto di compressione: 8,1:1 Potenza 55 CV SAE a 5000 giri Coppia 8,5 kgm SAE a 2500 giri Distribuzione: albero a camme laterale (catena), aste e bilancieri, valvole in testa Alimentazione: carburatore verticale Weber 32 IMPE 4 oppure Solex C 32 PBCI Accensione: bobina e spinterogeno Candele: Marelli CV 225 N Lubrificazione: forzata, capacità circuito litri 3,25 litri Raffreddamento: ad acqua, ventilatore sempre in presa, capacità circuito 5 litri Impianto elettrico: 12 V Dinamo: 230 W Batteria: 36 Ah **Trasmis-**

sione Trazione: posteriore Frizione: monodisco a secco a comando meccanico Cambio: a quattro marce + RM, 2[^], 3[^] e 4[^] sincronizzate, leva di comando al volante Differenziale e rapporto al ponte: coppia conica ipoidale, 10/43 Ruote: 3,5J x 14" Pneumatici: 5.20 x 14" **Corpo vettura** Carrozzeria berlina, 4/5 posti, quattro porte, portante con telaio ausiliario per motore e sospensioni Sospensioni: ant ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici,

barra stabilizzatrice; post assale rigido con balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice Freni a tamburo ventilati Sterzo: a vite globoidale e rullo Capacità serbatoio carburante (litri): 38 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.342 Carreggiate ant/post 1.232/1.215 Lunghezza 3.940 Larghezza 1.465 Altezza 1.468 Peso (kg): 895 in ordine di marcia 1.225 a pieno carico **Prestazioni** Velocità massima: 130 km/h Pendenze massime superabili a pieno carico (in %): 1[^] 33, 2[^] 19, 3[^] 11, 4[^] 6



SFIATO

In alto, il quattro cilindri in linea della 1100 D dal lato accensione, completo di frizione e cambio. Il tubo che esce dal coperchio punterie, diretto verso il basso, serve a evacuare i gas di sfianto, tecnologia che sarà presto sostituita dal ricircolo per ridurre le emissioni. Al centro, l'avantreno: evidenziata a tratto, la barra stabilizzatrice dietro la traversa. Qui sopra, le sospensioni posteriori a ponte rigido su balestre. Notare l'abbondante alettatura di raffreddamento dei freni a tamburo.

vettura più capace e meglio sfruttabile, con la ruota di scorta alloggiata sotto il pianale.

La 1100 D è accolta con favore e le vendite procedono sostenute: la clientela riconosce nel nuovo modello la continuità dei contenuti meccanici e formali all'origine del successo della 1100-103.

Dopo circa un anno dalla presentazione ecco le prime modifiche, alcune importanti che semplificano la manutenzione, come la riduzione dei punti di ingrassaggio con l'adozione di snodi "for life" per lo sterzo e un nuovo filtro olio fissato al basamento. Cambia il sistema di ritenuta in posizione aperta del cofano bagagli, ora affidato a una molla sulla quale agisce uno snodo circolare. A seguire, viene maggiorata l'alettatura di raffreddamento dei tamburi freno e sostituito il ventilatore del radiatore a pale metalliche con uno a pale in plastica. Marginali gli interventi nell'abitacolo: si vedono nuove maniglie di appiglio, ora fisse al padiglione, in sostituzione di quelle flottanti mutate dalla 1100 Special, mentre il nottolino di apertura del cassetto portaoggetti, prima cromato, nel 1965 diviene nero. Qualche anno dopo la presentazione la finitura della 1100 D mostra un po' di stanchezza. Per mantenerla allineata alle nuove richieste del mercato sarebbero serviti accessori in più, per esempio l'intermittenza dei tergi, il cambio tutto sincronizzato, la luce di retro-marcia, il termometro acqua, il contakm parziale, i poggiatesta anteriori e il lunotto termico, alcuni anche a pagamento. Ma tutto mostrava gli anni passati, dalle "pinne" posteriori e la coda arrotondata alla leva del cambio al volante, ai freni a tamburo.

Non a caso, Fiat stava lavorando alla 124, con cilindrata si ancora 1.2 litri, ma tutta nuova e con un altro passo. E tuttavia, prima della nuova generazione di berline, dopo la 1100 D arriverà la "R" (con linea rivista e il ritorno del 1089 cc), perché l'automobilista era tradizionalista (già allora esisteva un club di "millecentisti") e continuava a chiedere la solidità, l'affidabilità, l'economia di gestione e, non da ultimo, il prezzo contenuto e la familiarità, della "millecento".



**GLI ANNI '60 ERANO
PIENI DI SPECIAL
ARTIGIANALI SU BASE
MINI, COSTRUITE
SOTTO CASA QUASI
PER PASSATEMPO
ABBIAMO CERCATO
LE DUE MIGLIORI: DUE
PICCOLE COUPÉ, COSÌ
UGUALI E COSÌ DIVERSE**

TESTO E FOTO DI JEROEN BOOIJ

Ci vediamo in garage

IMPOSTAZIONE

In apertura, la Ogle SX1000, in primo piano, e la Mini Marcos sullo sfondo. Si nota a prima vista la diversa impostazione. Sopra, un depliant e una pubblicità originali delle due vetture.



È noto a tutti che la Mini è stata una delle auto della storia declinata nel maggior numero di versioni, ufficiali e no. E lo è tuttora, nella sua reincarnazione moderna prodotta dalla BMW: in listino ci sono ormai miriadi di modelli diversi. La Mini del 1959, Austin o Morris, Countryman o Traveller, furgoncino o pick-up, da corsa, elegante con i marchi Riley e Wolseley: c'era per tutti i gusti e anche di più. Ed è stata usata per gare in pista, rally, concorsi d'eleganza e chi più ne ha più ne metta.

Oltre al motore, tutte le derivazioni dall'originale hanno in comune il fatto che i loro creatori a malapena sono riusciti a sopravvivere alle proprie creazioni. Tante ore di lavoro spese con creatività e passione non hanno prodotto guadagni. Ma ogni volta che uno falliva, c'era sempre un altro pronto a rilevare l'attività, nel nome della passione per la Mini. E appariva un altro prototipo, magari una produzione di manciate di unità, spesso con un nome diverso. Tuttavia non è corretto dire che quella fila di auto realizzate sulla base della Mini abbiano lasciato dietro di sé soltanto una scia di fallimenti e creditori. Qualcuna ha avuto successo. Per esempio, la Mini Marcos e la Ogle SX1000.

Bertone britannico?

Due esemplari ben conservati e originali sono qui di fronte noi, in una giornata di sole. E già questa è una notizia: come avere delle Lada a Pebble Beach. Come descriverle? Piccole, prima di tutto, perché le loro carrozzerie in fibra di vetro sono circa 30 cm più basse rispetto alla già minuscola originale. Sono uguali e diverse: il concetto di automobile è lo stesso, ma la Ogle è elegante, la Marcos spavalda. La SX1000 fu concepita progettata e costruita da David Ogle ap-

pena due anni dopo la nascita della Mini, dunque nel 1961. La Ogle Design era nata pochi anni prima per progettare componenti, radio e imballaggi, ma David aveva già il sogno di costruire una sua automobile. Magari il Bertone britannico. Il suo primo progetto automobilistico è del 1959, quando aveva trasformato una tranquilla berlina Riley 1.5 in una GT 2+2 con il padiglione spiovente sul posteriore e le codine pronunciate: uno stile non lontano dalle GT italiane del periodo. Si chiamava semplicemente Ogle 1.5.

Non tutti però apprezzarono la Riley "speciale". L'autorevole rivista *The Autocar* scrisse: «Alcuni dettagli vanno migliorati». A parte questo, era molto costosa da costruire: il limite di 1.500 sterline che Ogle si era posto come prezzo era il doppio del costo dell'auto di origine. Serviva una base più economica. E più semplice da trasformare. Ed ecco la Mini: economica e maneggevole; e se era divertente con un vestito di acciaio, figurarsi con una leggera carrozzeria in fibra...! Il prototipo della Ogle SX1000 fu presentato nel Dicembre 1961. Era una Mini, ma con carrozzeria coupé.

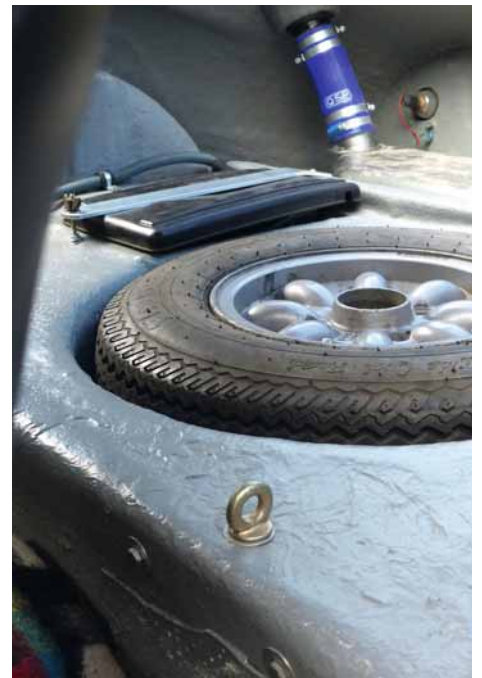
E costava 1176 sterline, prezzo ben più abbordabile. Se si considera che Ogle offriva anche un kit di trasformazione delle Mini esistenti, al prezzo di 550 sterline, si capisce perché la piccola ditta fosse piena di ordini. Ma, purtroppo, l'operazione continuava a non essere redditizia. Tanto che, anni dopo, qualcuno che lavorava alla Ogle pare abbia detto "Avremmo speso meno se avessimo dato a ogni cliente 300 sterline dicendogli di andarsene". David Ogle però credeva nella sua avventura e girava in lungo e in largo con la sua SX1000. Finché un giorno del Maggio '62, sulla strada per Brands Hatch, accadde la tragedia: sull'autostrada A1, nei pressi di Welwyn, finì contro un furgone e morì. Aveva 40 anni. Chi rilevò l'a-





SPOGLIO

La grinta della Marcos traspare dai dettagli, come la serie di interruttori elettrici (sopra) o i piccoli fari posteriori (a fianco). Più a sinistra, l'abitacolo spoglio come si conviene a un'auto da corsa.



GRINTOSA

A sinistra, la carrozzeria in fibra crea un insieme poco equilibrato con le ruotine da 10", ma non si può negare che sia grintoso. Sopra, il pannello porta in alluminio, la maniglia di apertura essenziale e il finestrino scorrevole in plastica, da vera auto da corsa. A destra, l'alloggiamento di ruota di scorta e batteria dietro i sedili (e sullo sfondo il serbatoio della benzina).



zienda decise di interrompere la produzione della vettura, non prima però di aver completato gli esemplari già pianificati. La produzione totale di Ogle SX1000 raggiunse così il numero di 69.

Applausi a scena aperta

La Ogle blu di queste pagine fu costruita soltanto tre settimane prima della sua morte. Nacque rossa, fabbricata sulla base di una Mini nuova. Dopo più di 50 anni e una serie di proprietari, è approdata infine in Belgio, nelle mani di Koen Poschet. Koen ha da poco iniziato a commerciare automobili storiche presso la sua Albion Motorcars a Sint-Niklaas e le sue preferenze vanno alle inglesi artigianali: da un'era alla ricerca di una SX1000, che ha trovato in Inghilterra, restaurata da non molto e usata per turismo e qualche gara di Regolarità. La domanda è: la Ogle è un'auto sportiva? Forse, ma ha più della show-car: Poschet l'ha portata a un concorso ad Anversa dove ha strappato applausi e ammirazione, anche se non ha vinto il primo premio (andato, per la cronaca, a una Fiat 850 carrozzata Alemanno). "Vista di fronte sembra una piccola Bristol -dice Poschet- ma io ci vedo anche tratti di una Lancia Hyena". Di certo ha classe: l'interno è molto più ricco di una Mini normale, con i sedili Restall e il cruscotto ricco di strumenti simili a quelli di una E-type, dalla quale peraltro sembra aver preso anche il lunotto panoramico

Dal demolitore

Non tutte le "special" su base Mini però sono vestite da concorso o

SPIOVENTE

Auto da corsa la Marcos, GT la Ogle: la vista posteriore tradisce le differenti destinazioni dei due modelli.

La Marcos ha la coda spiovente e tronca, le feritoie dietro i finestrini posteriori e il lunotto di piccole dimensioni.



per girare a Carnaby Street. La maggior parte è venuta su in capannoni e fienili della campagna inglese. Come la Mini Marcos: il suo aspetto è più quello di una donna che ha passato una notte difficile. Se la definiste "l'auto più brutta del mondo", per lei non sarebbe una novità. Ma qui è questione di gusti, e non è detto che tutti siano quelli giusti. L'idea non era affatto male: Jem Marsh, capo del-



MOQUETTE
L'abitacolo della Ogle è assai meglio rifinito rispetto alla Marcos; la strumentazione è ricca e c'è la moquette. Sopra, il padiglione è molto più alto rispetto a quello della Marcos, e il lunotto più ampio.

GLORIOSA ULTIMA

Sotto, la Marcos Mini alla 24 Ore di Le Mans del 1966, che terminò ultima delle sole 15 auto che finirono la gara. Un risultato notevole, se si considera che ben 40 auto non arrivarono al traguardo.



la Marcos, era alla ricerca di un'alternativa più economica alla sua bella GT; e non ha nemmeno creato lui la Mini Marcos: alcuni suoi clienti acquistarono da Marsh, al prezzo d'occasione di 199 sterline, una carrozzeria in fibra di vetro per divertirsi in garage nel tempo libero a fare una Mini speciale.

Marsh ottimisticamente disse che chiunque poteva costruirla in 15-20 ore, avendo la base di partenza.

Uno dei primi esemplari completi debuttò in gara nel Settembre 1965, attirando subito la curiosità degli appassionati. E assicurando il pieno di ordini alla presentazione ufficiale del Gennaio 1966. Uno degli acquirenti fu il francese Jean-Claude Hrubon, che si portò una scocca a Parigi, la montò su una Mini Cooper e la iscrisse alla 24 Ore di Le Mans, piloti Claude Ballot-Léna e Jean-Louis Marnat.

L'UNIVERSO MINI IN DUE VOLUMI

Jeroen Booij, autore dei testi e delle foto di questo articolo, è uno dei massimi esperti europei di Mini, nonostante sia olandese. Tanto esperto da aver pubblicato due libri sull'argomento, dal titolo eloquente: **Maximum Mini**. La vetturina di Issigonis, nella sua genialità e popolarità, è stata infatti regina dei contrasti: piccolissima ma abitabile, minuscola ma rapida, utilitaria e sportiva, elegante e speciale. Un modello che continua, dopo oltre cinquant'anni a far appassionare di sé.

Maximum Mini 1 racconta la storia della Mini e delle sue principali varianti; **Maximum Mini 2** testimonia l'incredibile quantità di modelli speciali minori realizzati sulla sua base: 128 pagg, 510 foto, costa 48,50 Euro.

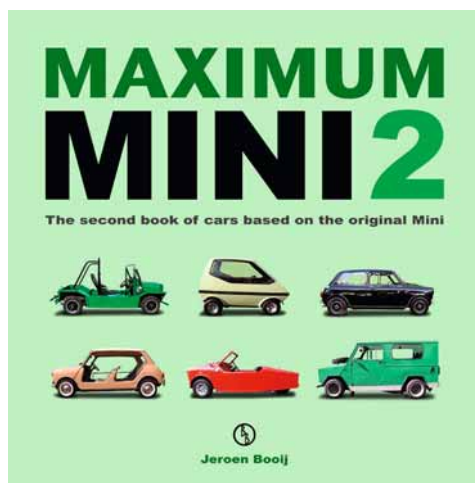
Pulce blu

Così quella piccola e coraggiosa auto, dipinta in blu Francia, si ritrovò sulla griglia di partenza della più immaginifica gara del mondo insieme alle Ford GT40 e Ferrari P3. C'era anche Jem Marsh, invitato dalla rivista *The Motor*, ma non ricavò una grande impressione da quella Marcos: "Non ho avuto nulla a che fare con la preparazione di quella macchina, che non mi piacque nemmeno quando la vidi la prima volta. Pensavo anzi che non avrebbe completato un solo giro della gara". Le cose invece andarono diversamente: la "pulce blu", come fu soprannominata affettuosamente, diventò la beniamina del pubblico, che trattenne il fiato quando, alle ultime battute di gara, dovette raggiungere il box con una gomma forata. Al rientro in pista, arrivò un applauso scrosciante.

Dopo 24 Ore di gara, la Mini Marcos concluse 15esima e ultima, ma concluse, davanti a una schiera di super macchine ritirate e.. unica auto britannica a concludere la gara! Marsh non ci poteva credere e dovette mettere sotto contratto altri fornitori per soddisfare le richieste della sua monoscocca. Nei 12 mesi seguenti apparvero versioni leggermente modificate della Mini Marcos, che nel frattempo iniziò a essere costruita su licenza anche in Irlanda, Australia e Sud Africa. E nel 1966 i demolitori si videro arrivare una dozzina di persone che cercavano meccaniche Mini da unire alla monoscocca.

La Mini Marcos color argento di queste foto è del 1968, ma il primo giro in strada lo fece nel 1971. Trent'anni dopo è finita nelle mani dell'olandese Aad van Beekum, che l'ha acquistata in Inghilterra in condizioni quasi disperate. Aad ha una certa esperienza di Mini, ma restaurare la plastica è tutt'altra faccenda.

Quando parla del progetto, prende un bel





PICCOLA BRISTOL

Sotto, un esemplare in lavorazione all'interno della piccola factory di Ogle. La ditta si occupava di produzione di accessori per auto, prima che il titolare realizzasse il suo sogno di diventare costruttore. Nella vista di fronte la Ogle ricorda una piccola Bristol (a sinistra).



respiro... La carrozzeria appariva come se avesse subito un ribaltamento, ed era piena di crepe. Sono serviti anni (dodici, per l'esattezza!) e tanta pazienza per riportarla ad avere un buon aspetto.

Veramente Mini

Ma dopo tanto lavoro, ecco qui una Mini Marcos come non ne troverete un'altra. La carrozzeria grigia è in ottimo stato, senza le appendici da gara. Nello spirito sportivo del modello, l'interno è spoglio, con pochi strumenti e comandi, niente moquette, sedili sportivi. L'unico dettaglio che tradisce il restauro è sotto il cofano... Aad ha montato un motore 1275 con dettagli anodizzati in blu, da 90 CV. Su un peso di 600 kg fornisce prestazioni di tutto rispetto, soprattutto con l'assetto ultrapiatto. Ricorda un po' quella Mini Marcos

preparata per correre che a fine anni '70 vinse 36 gare su 98 e stabilì quattro record di velocità, che resistono tuttora.

In questo senso, la Ogle è un'auto del tutto diversa. Però, quando avvii il motore il suono rauco è sempre quello della Mini, come pure il lamento che arriva dalla trasmissione, che qui è ancor più avvertibile nell'abitacolo perché il rumore del motore è invece filtrato dal silenziatore e dalla spessa moquette. Ma la maneggevolezza per fortuna è sempre quella, benché la SX1000 non sia mai stata destinata alla pista. È una Gran Turismo, come era negli intenti del costruttore? Forse qualcosa di più: una lussuosa macchina da statale ricca di curve, per divertirsi sul velluto da una curva all'altra.

Una vera Mini, insomma.

(Traduzione Francesco Pelizzari)

Scheda tecnica

OGLE SX1000 (1962)

Motore Quattro cilindri con due carburatori SU HS2 Cilindrata 998 cc Potenza 65 CV a 6500 giri Cambio manuale a 4 rapporti, trazione anteriore Lunghezza 3.404 mm Larghezza 1.473 mm Altezza 1.181 mm Peso circa 600 kg Velocità massima circa 145 km/h Accelerazione 0-100 km/h circa 10 secondi Prezzo da nuova 1176 sterline Valore attuale circa 25.000 euro

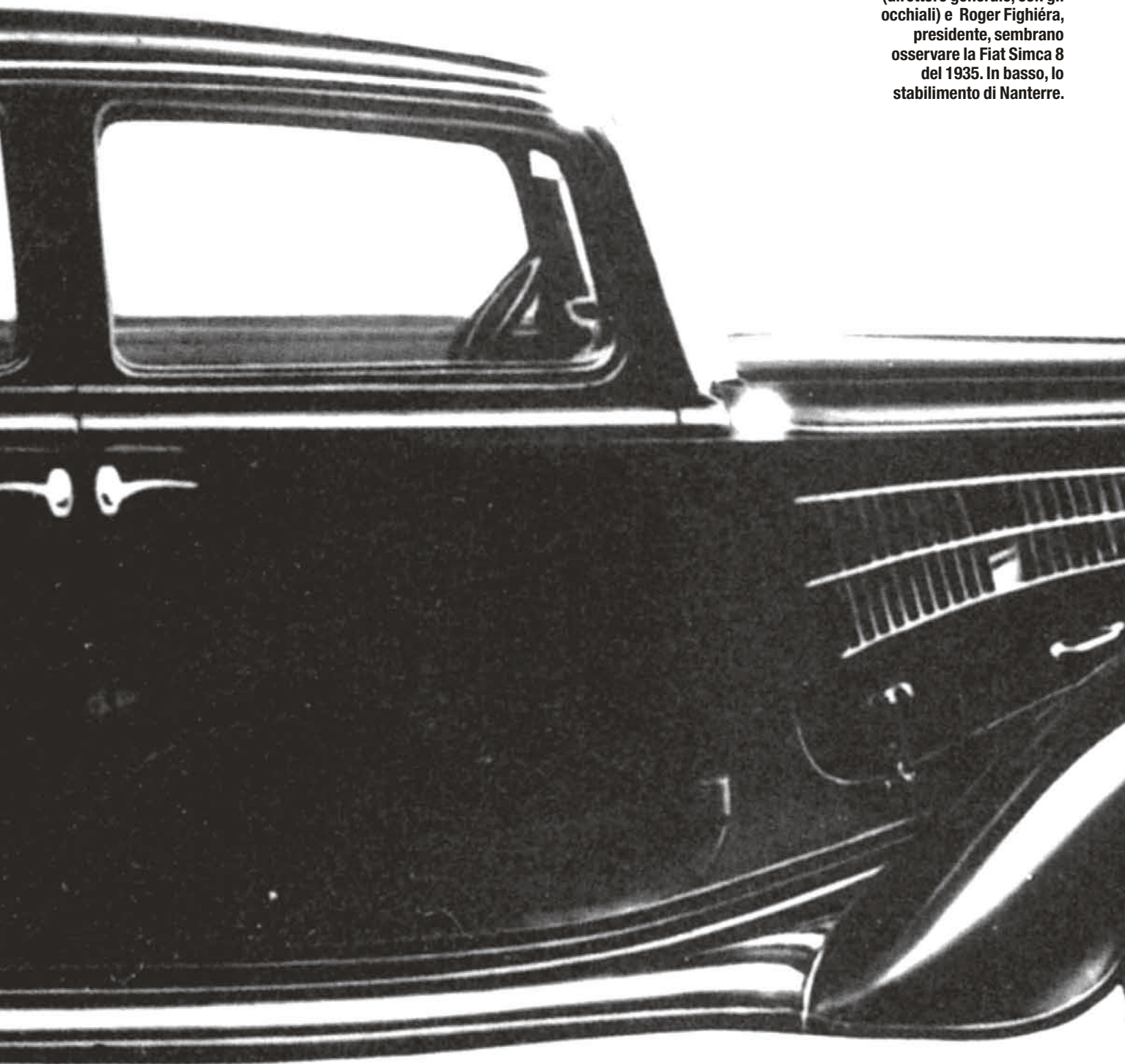


MINI MARCOS MK3 (1968)

Motore Quattro cilindri con due carburatori SU HS2 Cilindrata 1275 cc Potenza 90 CV a 7000 giri Cambio manuale a 4 rapporti, trazione anteriore Lunghezza 3.467 mm Larghezza 1.435 mm Altezza 1.050 mm Peso circa 590 kg Velocità massima circa 170 km/h Accelerazione 0-100 km/h circa 9 secondi Prezzo da nuova (solo carrozzeria) 199 sterline Valore attuale circa 15.000 euro



"BALILLA" FRANCESE
Enrico Teodoro Pigozzi
(direttore generale, con gli
occhiali) e Roger Fighiéra,
presidente, sembrano
osservare la Fiat Simca 8
del 1935. In basso, lo
stabilimento di Nanterre.

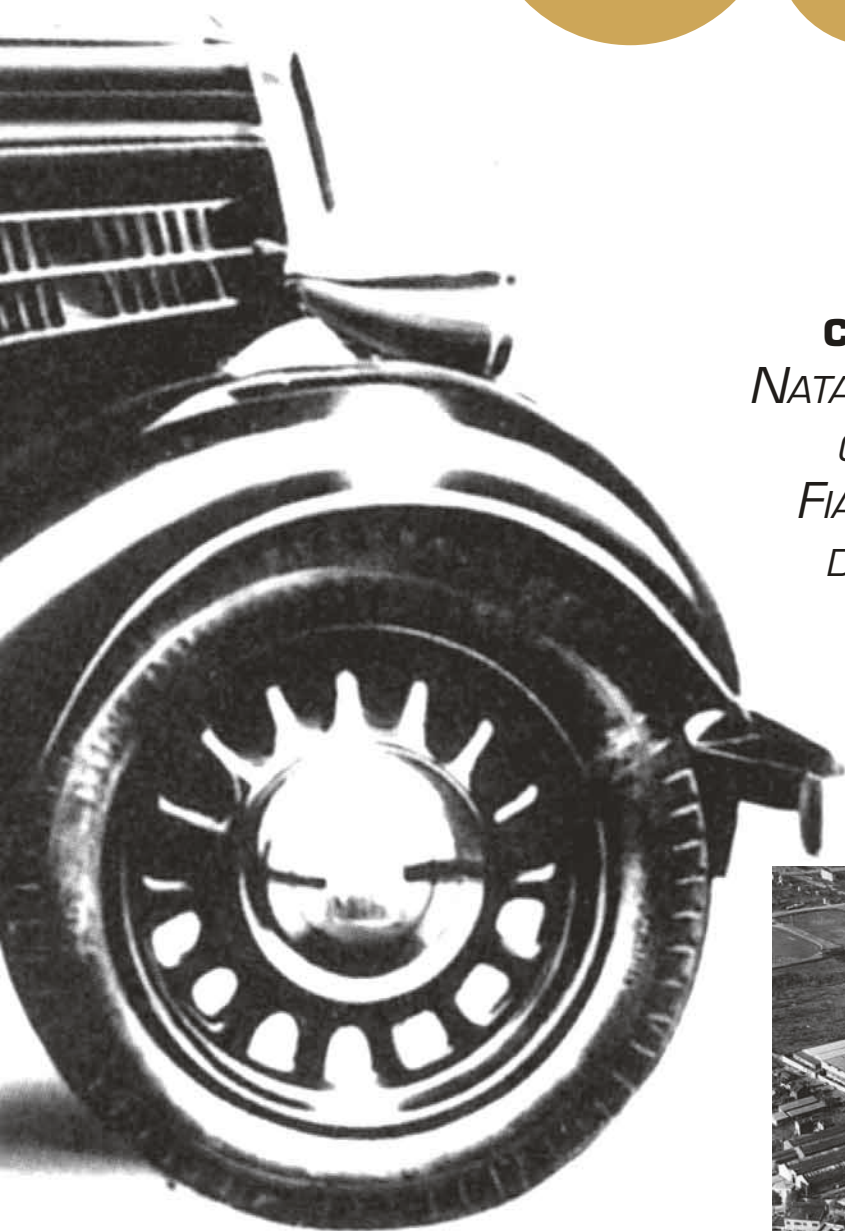


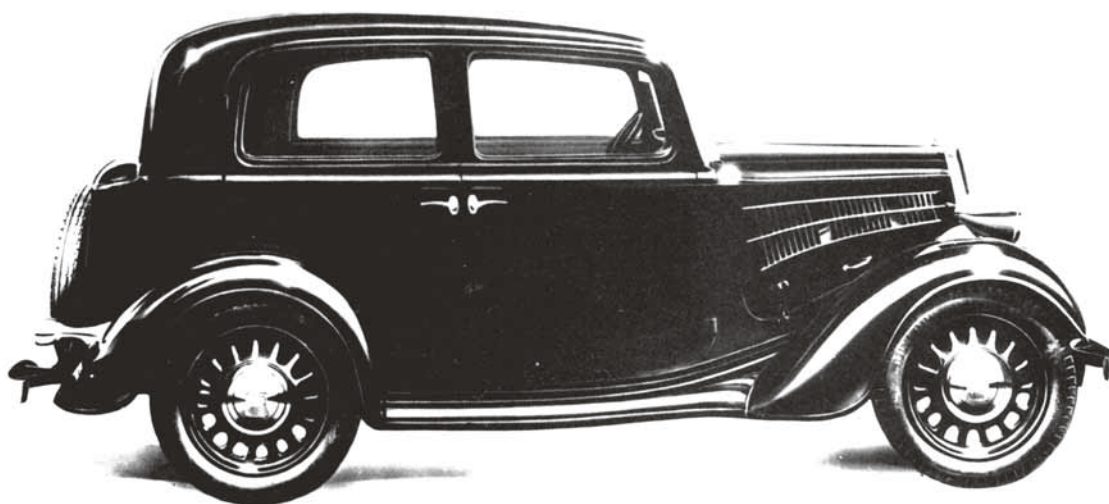


Piccola GRANDE e Casa

**IL MARCHIO È RICORDATO
DAI PIÙ PER LA "1000",
UTILITARIA DI GRANDI
CONTENUTI, ANCHE STILISTICI
NATA PER INIZIATIVA DI UN ITALIANO
CHE LAVORAVA IN FRANCIA PER
FIAT, SIMCA HA FATTO LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE, NONOSTANTE
I TRAVAGLI DEGLI ULTIMI ANNI**

DI ALESSANDRO TARANTINO





RONDINE

Qui sopra, alcuni dei marchi usati nella lunga storia della Simca, dai tempi della "Balilla" (in alto), quando era strettamente connesso a quello Fiat (primo a sinistra) fino alla confluenza nel gruppo PSA sotto l'egida di Talbot: a quel punto il nome Simca scompare. Negli appassionati è vivo il ricordo della rondine in volo.

Nella ricorrenza degli 80 anni dalla fondazione (appena trascorsa: la data di fondazione è il 2 novembre 1934), parlare di Simca equivale a raccontare una storia del Novecento, piena di curve, grandi successi e pesanti tonfi, come si conviene a una storia del "Secolo Breve".

Cercheremo di farlo in modo semplice e conciso, cominciando dal nome, acronimo di Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile, fondata da un italiano, Enrico Teodoro Pigozzi, nato a Torino il 26 Giugno 1898. Nel corso degli anni la Simca crebbe come industria, arrivando a proporre una vasta gamma di autoveicoli, riscuotendo ampi consensi, anche in ambiti sportivi.

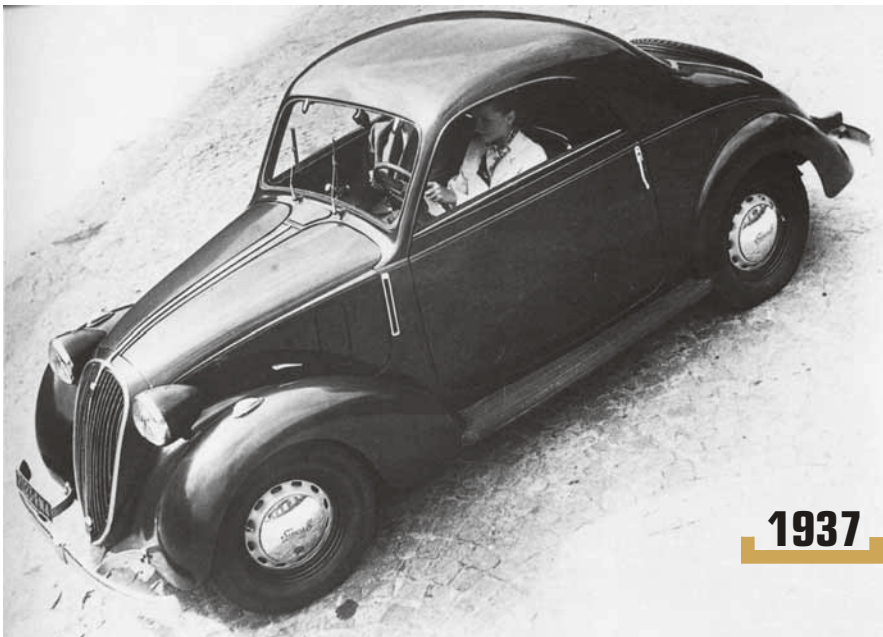
Tutto inizia quando Pigozzi si ritrova in Francia a cercare materiale ferroso per conto di Fiat, cosa che svolge con diligenza e profitto, tanto che gli è affidata anche la vendita delle auto sul suolo francese. E anche qui Enrico Teodoro Pigozzi sa dare il meglio di sé: poiché i dazi doganali sono onerosi, egli escogita lo stratagemma di vendere in Francia carrozzerie e motori separati, per poi riassembliarli, creando la SAFAF (Société Anonyme Française pour la fabrication en France des Automobiles Fiat). È il 1933: Pigozzi acquista un capan-

none, dove svolgere il delicato lavoro di assemblaggio, la cosa funziona bene e si vendono quasi 30.000 automobili. Ben presto però egli deve scontrarsi con il nazionalismo dei francesi. Decide quindi di fare il grande passo e lo fa in un momento di crisi. Si sa che la crisi è foriera di grandi disgrazie economiche, ma anche di enormi occasioni (per pochi). Pigozzi sa sfruttare la sua: rileva una piccola ditta automobilistica di Nanterre, che chiude i battenti proprio per la crisi imperante (sono gli anni post-1929). La fabbrica è riattata e rimessa all'opera, pronta per far uscire i modelli con il marchio SIMCA, con Fiat come socio. Pigozzi mette in produzione la Topolino prima e la Balilla dopo, chiamandole Simca 5 e Simca 8. È un grande successo, per quanto su licenza Fiat, ma che fa capire a Pigozzi che lo spazio per provarci c'è, eccome! La guerra però blocca la sua corsa, benché lo stabilimento di Nanterre esca quasi indenne dal conflitto, al contrario di quelli Citroën e Renault. Comunque Pigozzi e i suoi collaboratori possono ripartire in fretta: alla Simca 5 e 8 si aggiunge la "6", imitazione della Topolino C. Nel 1951 arriva il salto di qualità: Pigozzi presenta la Simca Aronde, omologa della Fiat 1400, anche se esteticamente differente per alcuni particolari che la mettono subito in com-

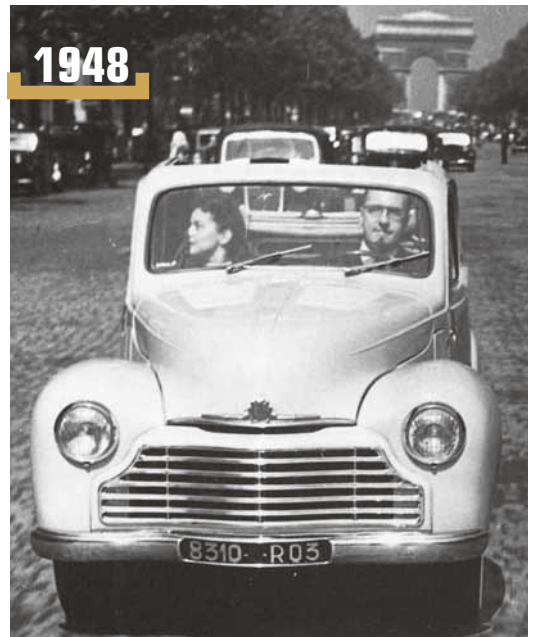


1936

NIENTE DAZI
A sinistra, una Simca 5, cioè la Fiat 500 Topolino. Il successo di Pigozzi nacque dalla sua idea di importare in Francia le Fiat a pezzi, da rimontare, per sfuggire ai dazi. Sotto, a sinistra la "8" coupé del 1937 e, a destra, una Six del 1948 sugli Champs-Élysées a Parigi.



1937



1948

MILIONE
Sotto, una Simca 8 Sport, bella cabriolet sportiva degli anni '50. A destra, la 9 Aronde. Primo grande successo Simca, fu prodotta in grandissima serie; nella foto, è immortalata l'uscita dalla catena di montaggio del milionesimo esemplare.



1950



1953



petizione con la omologa berlina Fiat. Le ordinazioni vanno a gonfie vele: la Aronde piace, e non poco!

Simca e Ford

Nel 1954 la Simca acquisisce la filiale francese della Ford, e con essa i suoi progetti e l'impianto di Poissy. I progetti sono la Vedette e la sua versione sportiva, che la Simca fa sue, immettendole sul mercato con il proprio marchio. Gli anni '50 sono anni d'oro, Pigozzi assume la carica di Presidente e decide di spostare tutta la produzione a Poissy, dove lo stabilimento è ampliato e ammodernato tecnicamente. Si crea anche un intero quartiere per le maestranze allo stesso modo di Adriano Olivetti (e altri) in Italia. Pigozzi sa farsi apprezzare in Francia, ma anche nel mondo: la Simca vanta stabilimenti anche fuori dai confini francesi, fino in Australia e Brasile. Questa politica di espansione non può che mirare all'America, primo mercato automobilistico del mondo. Dove infatti Pigozzi, nel 1958, stringe una collaborazione con Chrysler, che fiuta a sua volta l'affare di poter vendere in Europa le sue automobili. Gli americani rilevano dunque il 15% delle azioni Simca, poi salgono al 25% acquisendo un altro 10% da Fiat. Da lì in avanti Simca diventa una vera e propria macchina da soldi, acquisendo diverse società, tra cui la prestigiosa Talbot a fine 1958. Addirittura, nel 1959 insieme a Fiat fonda in Marocco la SOMACA (Société Marocaine de Construction Automobile), di cui le due Case detengono il 40% delle azioni.

Simca e Chrysler

Nel 1959 la produzione Simca sfiora le 1000 auto al giorno. A inizio anni '60 Pigozzi, spinto da Fiat che di fatto continua a essere partner del marchio transalpino, decide di separare le automobili dalle altre attività, come veicoli industriali, e dalle altre società connesse a Simca. Egli poi intuisce grosse potenzialità nel progetto 122, che non convince i dirigenti Fiat e che lui decide, invece, di sviluppare, con l'aiuto di Mario Revelli di Beaumont prima, e di Boano poi. Nell'Ottobre 1961 Simca presenta al pubblico la 1000, che da subito si rivela una grande successo commerciale. Sarà prodotta fino al 1978, perfino in versione sportiva, la Simca Rally 1, 2 e 3, con motori 1100 e 1300. La "1000" si rivela una vera... fabbrica di soldi, per lo stabilimento di Poissy e conferma la competenza e l'intuito di Pigozzi.



Simca si ingrandisce ancora: apre nuovi stabilimenti in Venezuela, Messico, Filippine e Nuova Zelanda. Ormai ha dimensioni e redditività che la mettono a rischio di scalata. Nel 1962 Chrysler rilevarono tutto il pacchetto azionario Simca in mano a Fiat e diventano di colpo azionisti di maggioranza, ma soltanto della parte automobili. Quando si accorgono di non avere anche Simca Industries, che controlla le fonderie e altro ancora, mettono in minoranza Pigozzi. Per lui è un colpo tremendo: resta in carica alla Simca Industries, ma il 18 Novembre 1964, muore d'infarto, in realtà ucciso dal dispiacere per la manovra "sotterranea" di Chrysler, che l'ha di fatto estromesso dalla sua creatura. Fiat rileva Simca Industries e Chrysler prosegue il lavoro di Pigozzi, ma Simca adesso è soltanto un marchio di Chrysler Europe. Nel 1966 scompare lo storico logo della rondine in favore della stella Chrysler. Intanto è lanciata sul mercato la bella 1200 coupé Bertone, derivata dal pianale della "1000". Sempre nel 1966 è presentata la Simca 1301, una media molto affidabile che ha un buon successo anche in Italia. Nel 1967 c'è il lancio della prima trazione anteriore del marchio, la 1100, che sarà piattaforma delle successive 1307, 1308, 1309 e Horizon. Inoltre la Chrysler adotta la formula dei due anni di garanzia sui veicoli venduti, oppure

1958

FOLGORE DEL 2000

Nella pagina a fianco, la Simca Vedette Régence del 1956 al Concorso d'eleganza di Enguien-les-Bains. La Simca indagò anche il mondo delle concept-car: la Fulgur del 1958, disegnata da Robert Opron, immaginava l'automobile del 2000: propulsione atomica, guida a controllo vocale con radar, due sole ruote tenute in equilibrio da un giroscopio quando si fossero superati i 150 km/h. Il 1958 è anche l'anno della americaneggiante Vedette Chambord (a sinistra). Del 1962 è la più tradizionale (rispetto alla Fulgur), ma non meno bella, 1200 Coupé disegnata da Bertone e realizzata sullo stesso pianale della mitica "1000", che era stata presentata l'anno prima (sotto). Più in basso, la 1300 del 1964 (anno in cui muore Pigozzi) e la 1100 TI del 1973.

1961

1973

1964

OF-VK 682



1975



la garanzia a km. La società americana si estende presto in tutta Europa e con essa i modelli Simca, che sono venduti con facilità anche in Spagna, Inghilterra, Paesi Bassi e altre nazioni, dove prima si aveva difficoltà a contrastare le marche locali: una forte spinta in questo senso lo danno sicuramente la Simca 1000 e la 1100.

Simca e Matra

Con l'inizio degli anni '70 la Chrysler stringe un accordo con Matra, che porta alla nascita di due bei progetti, la Bagheera nel 1973 e la Rancho nel 1977, antesignana delle moderne "tutto spazio" tipo Doblò e Berlingo. Sempre nel 1970 si prodotta le americaneggianti Simca Chrysler 160 e 180, simili alle Opel Rekord, non molto apprezzate dal pubblico. Altra grossa novità, nel 1975 arriva l'innovativa media 1307/8, che sostituisce la serie 1301/1501. Tanto innovativa da vincere il premio "Auto dell'anno", replicato nel 1978 dalla fortunatissima Horizon sostituita della 1100.

In F1 e nel mondiale Marche i famosi motori V12 Matra riportano sui coperchi delle teste la dicitura Matra-Simca.

Poi, accade l'impensabile...

Simca e Talbot

Chrysler, a causa di parecchie sue auto difettose vendute in USA deve far fronte a campagne di richiamo tanto onerose da costringerla a vendere Chrysler Europe a PSA, società nata dalla fusione di Peugeot e Citroën. Il marchio Simca continua la sua esistenza abbinato a quello Talbot, che PSA ha ricevuto in dote nel pacchetto, ma dura soltanto fino al 1980, poi scompare definitivamente dai cofani delle auto, causando lo sbandamento del cliente tipico Simca, che poco digerisce il cambio di marchio. Anche perché alla Casa del Leone di



PRIMA DELLA SIMCA

Qui sopra, una rara SAFAF 6CV del 1933 nello stato in cui è stata ritrovata: le abbiamo dedicato un servizio su *Automobilismo d'Epoca* dicembre/gennaio 2011/2012. SAFAF era l'acronimo di Società Anonima Francese per la fabbricazione in Francia di Automobili Fiat, da cui nacque l'anno dopo la SIMCA.

Talbot interessa poco o nulla: dopo pochi modelli di non troppa fortuna, a Sochaux decidono per la chiusura totale (anche se il glorioso motore Simca Rush, che aveva debuttato quasi 20 anni prima sull'Aronde, continua fino al 1988 sulla gamma 309) nel 1985, tra l'indifferenza di molti.

Simca e Facebook

Lo sbandamento degli appassionati del marchio fondato da Pigozzi è continuato fino ai giorni nostri, ma con la nascita di social network, come Facebook, la situazione è radicalmente cambiata e proprio sul famoso social è nato il gruppo Simcaitalia.it, che è stato catalizzatore di molti appassionati del marchio ed ha contribuito in maniera notevole a fare il primo Raduno Nazionale Simca a Genova, nel settembre 2011.



AUTO DELL'ANNO
Nella foto grande sopra, le mitiche Rallye 1 (a destra) e 2 circondano la "1000 Special". Protagoniste di tante vittorie nelle competizioni nazionali, le "bombette" derivate dalla 1000 divennero mitiche per gli appassionati (e lo sono tuttora). A destra, in alto la "1307" del 1975, innovativa berlina che vinse il premio "Auto dell'Anno"; al centro la Talbot-Simca 2 Litre del 1979, berlina in stile americano. A destra, l'innovativa Rancho ebbe un buon successo di pubblico.



CRESTE

Alla Sunbeam Venezia non manca la personalità. Il frontale è inconfondibile, con quelle creste sopra i fari: avrebbero dovuto ospitare gli indicatori di direzione, sono diventate prese d'aria per l'abitacolo. In basso, un depliant dell'epoca.



**UN'AUTOMOBILE CHE HA
UN POSTO NELLA STORIA
SOPRATTUTTO PER AVER
PORTATO AL FALLIMENTO
DEL CARROZIERE ITALIANO.
*ERA TUTT'ALTRO CHE DA
BUTTARE, MA IL MODELLO
NASCEVA DA IDEE CONFUSE***

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO MICHELE DI MAURO



Il fallimento commerciale della Sunbeam Venezia si intreccia con quello della Carrozzeria Touring in un capitolo della storia del motorismo italiano molto triste ma che merita, cionondimeno, di essere raccontato.

Come è noto, la consacrazione definitiva della Carrozzeria milanese a punto di riferimento per gli automobilisti più esigenti è figlia del brevetto "Superleggera", al quale si era giunti nel 1936, giusto un decennio dalla sua fondazione ad opera di Felice Bianchi Anderloni e Gaetano Ponzoni.

Questa tecnica costruttiva consiste in un reticolo di tubi sottili saldati al telaio (o al pianale) che, attraverso l'interposizione di spessori in feltro nei punti di contatto, sostiene i pannelli in alluminio della carrozzeria.

Grande merito nel successo dell'Azienda è da attribuire anche ai suoi valenti stilisti: prima il figliolo di Felice Bianchi Anderloni, il quasi omonimo Carlo Felice, e poi, Federico Formenti che, sempre molto misurato nelle linee, "incappa", in alcuni casi, in veri e propri capolavori come la Lancia Flaminia GT e, ancor più, l'Aston Martin DB4.

Non è certamente questo il caso della Sunbeam Venezia anche se, vista con gli occhi del 1963, non si può certo dire si tratti di una macchina brutta; semmai fanno sorridere le due "creste" sui parafranghi anteriori, pensate come alloggiamento per gli indicatori di direzione e finite a portare aria all'abitacolo: così concepite finiscono con l'apparire solamente un ingenuo preziosismo che, facendo il paio con la pretenziosa calandra, vorrebbe sottolineare il prestigio di questo coupé.

Conservatrice

Sotto questo vestito, cucito con il metodo "Superleggera", e già questo è sufficiente per farne un prodotto di pregio, si trovano il pianale e l'intera meccanica di quella che dovrebbe diventare la quarta serie della Sunbeam Rapier ma poi, visto il perdurante successo della terza, è riciclata come Humber Sceptre: l'occasione per allargare verso il basso la gamma del più prestigioso marchio del Gruppo Rootes, cui il marchio Sunbeam appartiene. Derivata dalla Hillman Super Minx, ma molto meglio rifinita, la Sceptre presenta il motore ben potenziato (da 58 a 78 CV) attraverso l'aumento del rapporto di compressione e l'adozione di un carburatore più grosso.

Per la "Venezia", la Sunbeam dichiara addirittura 88 CV che però, guardando le rispettive schede tecniche, non si capisce come siano ottenuti e, anche a detta dei maggiori esperti di marca, sembra fosse un "bluff" pubblicitario per tentare di contrabbandarla come una delle 1600 più brillanti del mercato; anche i 165 km/h dichiarati, in concorrenza diretta con l'Alfa Romeo Giulia TI, sarebbero molto ottimistici. L'impostazione tecnica è del tutto conservatrice ma raffinata, come da tradizione anglosassone: al ponte posteriore rigido con balestre si contrappongono il comando idraulico della frizione, i freni a disco anteriori e il servofreno. In effetti l'auto ha non pochi pregi: la linea filante ed elegante (nonostante le ingenuità del frontale), l'abitacolo ben rifinito e arioso con i sedili rivestiti in pelle, il comfort di marcia, la strumentazione completa da vera gran turismo e le prestazioni comunque abbastanza brillanti.



CONFUSIONE

La linea della Sunbeam Venezia è filante e di gusto tipicamente italiano. Sotto il vestito si cela la meccanica della Humber Sceptre, che doveva essere invece la quarta serie della Sunbeam Rapier. Un "gioco delle tavolette" che testimonia della confusione che iniziava a regnare nel Gruppo Rootes. In basso, l'abitacolo è probabilmente la parte migliore della vettura, ben rifinito e accessoriato, con materiali di qualità.





Non in Italia

Ma vi è un ostacolo insormontabile al successo di vendite della Venezia: non si riesce a contenerne il prezzo al di sotto di 2.350.000 Lire, che, diventando 2,5 milioni tondi montando l'optional (presoché obbligatorio) dell'overdrive sul terzo e quarto rapporto, sono più della somma richiesta per una Lancia Flavia Coupé 1.8; si capisce subito che a queste condizioni il mercato italiano, cui è dedicato in sostanza questo progetto, farebbe fatica ad assorbirne un quantitativo soddisfacente.

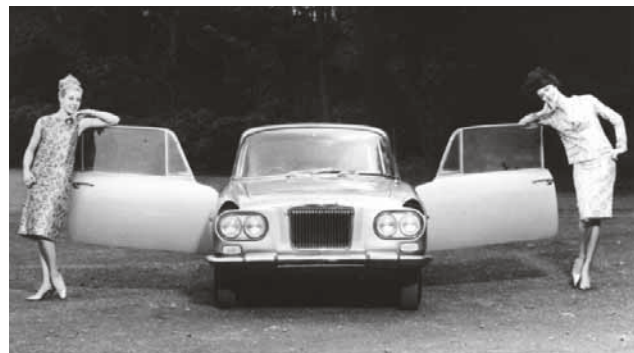
E in effetti hanno ragione i commentatori del sito a lei dedicato quando dicono: "Si sarebbe potuto tentare di imporre la Sunbeam Venezia in qualsiasi mercato europeo ma non in Italia, la patria di Alfa Romeo e Lancia"; e invece proprio qui i dirigenti della Rootes si concentrano. Ecco la ragione del nome e della presentazione ufficiale, il 12 settembre 1963, proprio nella città lagunare alla presenza del sindaco e dell'ambasciatore del Regno Unito. Indimenticabile risultò in quella occasione, sia per il pubblico sia per i media, il viaggio in gondola della reginetta prima di essere depositata, prima auto della storia, in Piazza San Marco.

Ma torniamo ora, dopo i fasti appena raccontati, alla triste storia cui abbiamo fatto riferimento all'inizio. Vi è un antefatto: nei primi anni '60 del secolo scorso, in parallelo allo svilupparsi del MEC (Mercato Comune Europeo), si fanno sempre più incisive le iniziative delle Case europee per entrare nel mercato italiano; in quel periodo cessano i contingentamenti, i dazi doganali sono in calo ma, per il momento, non per gli inglesi, ancora fuori dal MEC. Ecco quindi la nascita degli accordi che portano alla costruzione di



ANGLOSASSONI

In alto, la ricca e ben leggibile strumentazione e il bel volante in bachelite con lo stemma della città di Venezia sul pulsante del clacson. È curioso, per un'auto destinata ai mercati stranieri e italiano in particolare, che gli strumenti abbiano le scale anglosassoni. Sotto, un'immagine commerciale in pieno stile anni '60.





NOBILTÀ
Sopra, gli stemmi della Carrozzeria Touring sulla vettura e la firma di Rocco di Lucia, precedente proprietario di questo esemplare con trascorsi da pilota negli anni '60. A sinistra e sotto, la calandra denota il desiderio della Casa di realizzare un modello importante, ma denuncia anche un'ingenuità da nobiltà decaduta.





modelli del gruppo BMC da parte di Innocenti e di modelli Triumph da parte di Ducati; il Gruppo Rootes, allora forte di quattro marchi (Sunbeam, Hillman, Humber e Singer), non può certo stare a guardare e, nell'ottobre del 1961, durante una conferenza stampa congiunta nell'ambito del Salone di Torino, Sir Brian Rootes, uno dei nipoti del fondatore avente l'incarico di Responsabile dei mercati d'esportazione, annuncia l'accordo per la costruzione presso gli stabilimenti della Touring di un massimo di quattro Sunbeam Alpine e dieci Hillman Super Minx al giorno.

Esposizione

È più o meno in questo periodo che viene messa in cantiere anche la Venezia: un'idea di George Carless, l'importatore italiano del Gruppo, entusiasticamente condivisa da Sir Brian; e qui c'è da chiedersi come si fa a conferire incarichi importanti nel settore automobilistico e a sposare un modello di auto immaginato e battezzato (sì: è sua anche la scelta del nome) da un signore che di cognome fa "privo di auto"; un presagio che appare assai poco propizio...

Scusandoci per la facezia, cui non abbiamo saputo resistere, pro-

seguiamo il racconto: in quel momento storico la carrozzeria milanese, fortemente impegnata nella costruzione delle varie Lancia Flaminia GT e convertibile, Alfa Romeo 2600 Spider e Maserati 3500 GT, si è già imbarcata, anche in vista di queste nuove commesse inglesi, nella costruzione del nuovo modernissimo (e costosissimo) impianto di Nova Milanese (MI).

L'esposizione finanziaria, come purtroppo accade spesso in questi casi, è assai superiore alle previsioni e ci sarebbe bisogno di un lungo periodo di lavoro indisturbato per potere, come si dice, "sfangarla". Invece le cose iniziano ad andare storte.

Non c'è un responsabile preciso di questo andamento negativo poiché è noto che, quando la situazione finanziaria è precaria, basta uno stormir di fronde per mettere in allarme i creditori e creare un effetto valanga capace di travolgere aziende sane fino a poco tempo prima; e non vi sono certo colpe da parte della povera Venezia se non quella di non riuscire ad essere l'ancora di salvezza per la Touring: un ruolo oggettivamente impossibile per un'automobile di questo tipo.

Responsabilità maggiori nel dissesto della Touring le avrà semmai la Rootes, a sua volta alle prese con ritardi nella presentazione della Hillman Imp, l'utilitaria che avrebbe dovuto portarla al salto di qualità, e con la morte di Lord William Rootes Jr, padre di Brian, che lascia quattro eredi litigiosi al vertice del Gruppo.



Ultimi telai

Per la Carrozzeria milanese comincia così un calvario, fatto di speranze e delusioni, culminato con il fallimento del 31 dicembre 1966, mentre per la Sunbeam Venezia la cessazione della produzione sopravviene già nel corso del 1964 dopo circa duecento vetture costruite; la cifra di 145 esemplari che ricorre quando si parla di lei è desunta dal numero di telai "Sceptre" spediti a Nova Milanese dall'Inghilterra ma risulta, e ne è testimone la sequenza dei numeri di telaio, che la Touring, nel tentativo di recuperare un po' di soldi, ne abbia allestita un'altra cinquantina sui telai della Hillman Super Minx, del tutto identici, che già aveva in casa.

Nel frattempo, infatti, è cominciata l'esportazione della Venezia in Europa, Inghilterra esclusa, e qualche esemplare in più si riesce a venderlo; gli acquirenti non sono degli sprovveduti: l'auto mantiene un po' meno di quanto promette, costava un po' troppo ma è un prodotto valido e, se vogliamo, leggermente snob, il che non guasta. Chi l'ha comprata allora risulta non se ne sia mai pentito: se i collezionisti, spesso, la scovano dopo decenni in mano ancora

TRADIZIONALE

La vista di tre quarti posteriore mette in evidenza lo stile tradizionale della "Venezia", riscontrabile nella linea di cintura senza soluzione di continuità che termina in evidenti "codine". Sotto, il vano bagagli molto capiente per una coupé e il vano motore in cui il 4 cilindri alloggia comodamente. Nell'altra pagina, **Ciro Castellani di Roma** è l'attuale proprietario.



Scheda tecnica

SUNBEAM VENEZIA

Motore Quattro cilindri in linea anteriore longitudinale Alesaggio 81,5 mm Corsa 76,2 mm Cilindrata 1.592 cc Rapporto di compressione 9,1:1 Potenza 88 CV a 5.800 giri Coppia 13,1 kgm a 3.500 giri Distribuzione a un albero a camme laterale, aste e bilancieri Alimentazione a carburatore doppio corpo Solex B 32 PAIA Lubrificazione forzata carter umido Capacità carter olio 4,55 litri Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 Volt Dinamo 230 Watt Batteria 42 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco, comando idraulico Cambio manuale a quattro rapporti, a richiesta overdrive su terzo e quarto rapporto Rapporti del cambio I 3,348:1; II 2,142:1; III 1,378:1; III OD 1,118:1; IV 1:1; IV OD 0,803:1; RM 4,24:1 Rapporto al ponte 4,22:1 Pneumatici 6.00 x 13 Cerchi in acciaio 4J x 13 **Corpo vettura** Carrozzeria a pianale con reticolo di tubi saldati metodo "Superleggera", coupé quattro posti Sospensioni anteriori indipendenti, quadrilateri, molle elicoidali Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche, barra stabilizzatrice Freni idraulici a disco anteriori, servofreno Sterzo a circolazione di sfere Capacità serbatoio carburante 59 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.565 Carreggiata anteriore 1.308 Carreggiata posteriore 1.232 Lunghezza 4.490 Larghezza 1.560 Altezza 1.370 Peso a secco 1.045 kg **Prestazioni** Velocità massima 165 km/h Consumo medio carburante 10,7 litri/100 km Accelerazione 0-80km/h 10,8 sec Accelerazione 0-400 m 19,5 sec

MARTINI

Aggressiva e filante la linea della Lancia LC2 in livrea Martini. L'abbiamo fotografata all'autodromo "Tazio Nuvolari" di Cervesia (PV).



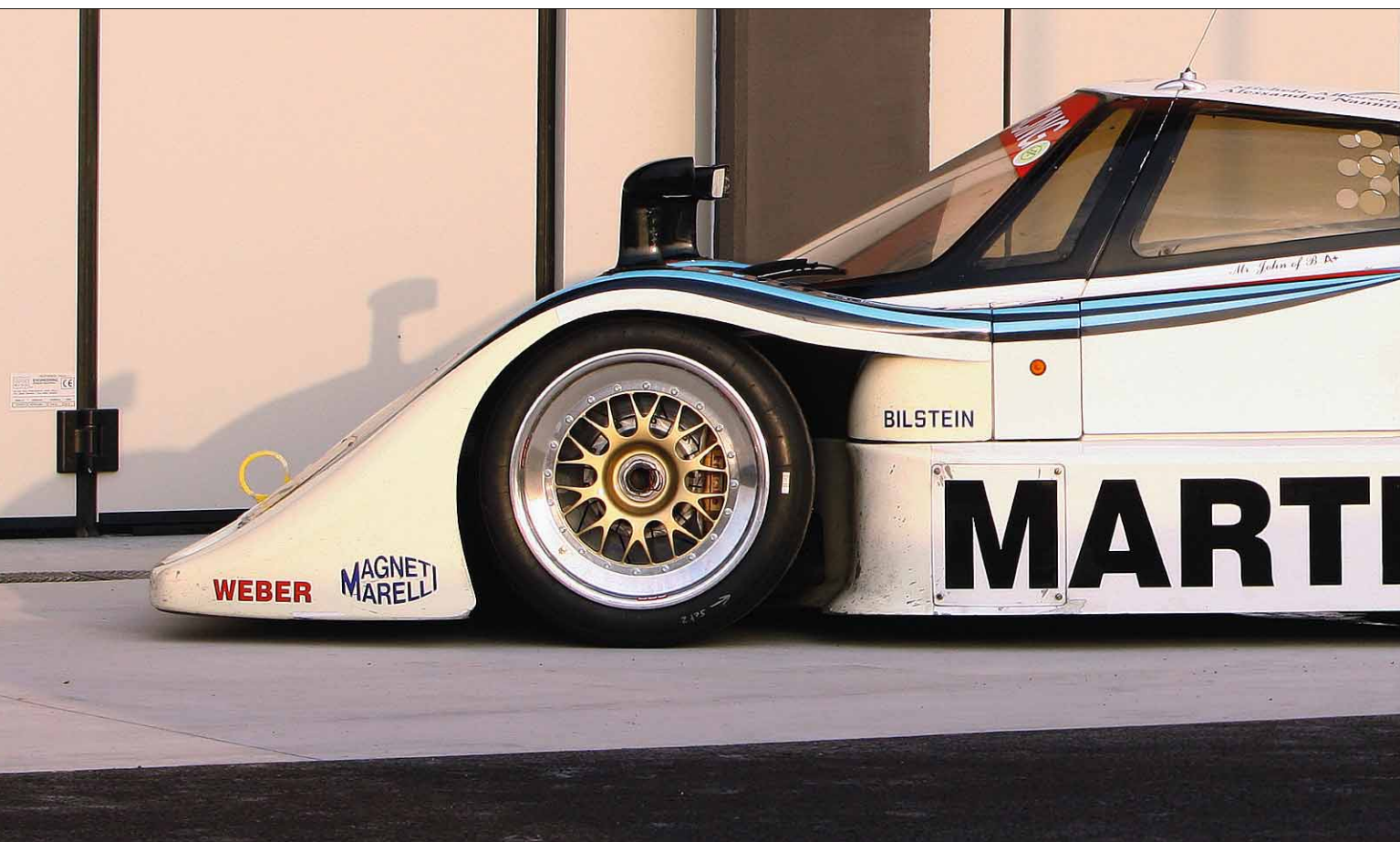


Dopo la Beta Montecarlo iridata, si prosegue con il neonato Gr. C. Motore potentissimo, progetto di Dallara, ma poca affidabilità. *Scopo del programma in pista era migliorare la squadra Rally per le esigenze del Gr.B*

DI LUCA GASTALDI - FOTO FABIO RICCARDI

VITAMINA (L)C

Con l'inizio degli anni Ottanta, in casa Lancia sembrava che la febbre per le corse fosse salita alla massima temperatura. Ormai chiuso il capitolo d'oro della Stratos, si apriva un nuovo, strepitoso ciclo rallistico con la Rally 037 vincitrice del mondiale 1983. Questa, a sua volta, sarebbe stata sostituita dalla mostruosa Delta S4 Gr. B e poi dalla lunga epopea delle Delta Integrale. Non paga di questi incessanti impegni, nello stesso periodo la Lancia decideva di intraprendere un'altra avventura. Ancora una volta il palcoscenico era quello mondiale, ma la scenografia era rappresentata dai più bei circuiti sui quali si disputavano le gare del Campionato Mondiale Marche Endurance. Per la grande Lancia, quindi, si attendeva un ritorno alla pista dopo aver abban-



donato la F1 a metà degli anni '50. Direttore d'orchestra era, ancora una volta, il famelico direttore sportivo Cesare Fiorio, che voleva portare negli autodromi uomini e mezzi Lancia per arricchire il bagaglio di esperienze da riversare poi nei Rally.

Con la rivoluzione regolamentare avvenuta nel 1982 e l'introduzione delle nuove specifiche tecniche per gli allestimenti sportivi delle vetture, le gare in pista vedevano il debutto della nuova categoria denominata Gr. C. Capisaldi del regolamento -destinato a prototipi coupé biposto- erano le misure (lunghezza 480 cm, larghezza 200 cm e altezza compresa tra 100 e 110 cm), il peso minimo di 800 kg (senza carburante) e il motore proveniente da un costruttore che avesse già omologato vetture in Gruppo A o B. Altro aspetto fondamentale era quello dei consumi. I serbatoi del potevano contenere al massimo 100 litri di benzina e il consumo era stabilito in 60 litri ogni 100 km (35 litri per la più piccola classe C2). A seconda della tipologia e della lunghezza della gara, infine, era anche stabilito un numero massimo di rifornimenti consentiti. A livello aerodinamico si decideva di limitare l'effetto suolo con l'utilizzo di una superficie piana di 80 cm di lunghezza e 100 di larghezza da posizionare sul fondo subito dopo l'asse anteriore, e nessuna parte sospesa poteva trovarsi più in basso di questo piano di riferimento. Il che, tradotto, significava: niente "minigonne".

La Lancia si schierava nel rinnovato Mondiale Endurance con la LC2, ma la sua esperienza in questa specialità non nasceva dal nulla. La LC2, infatti, debuttava nella stagione 1983 come ultima evoluzione delle precedenti Beta Montecarlo Turbo Gr. 5 (1979-1981) ed Endurance Turbo Gr. 6 (1982-1983). La Beta aveva vinto due

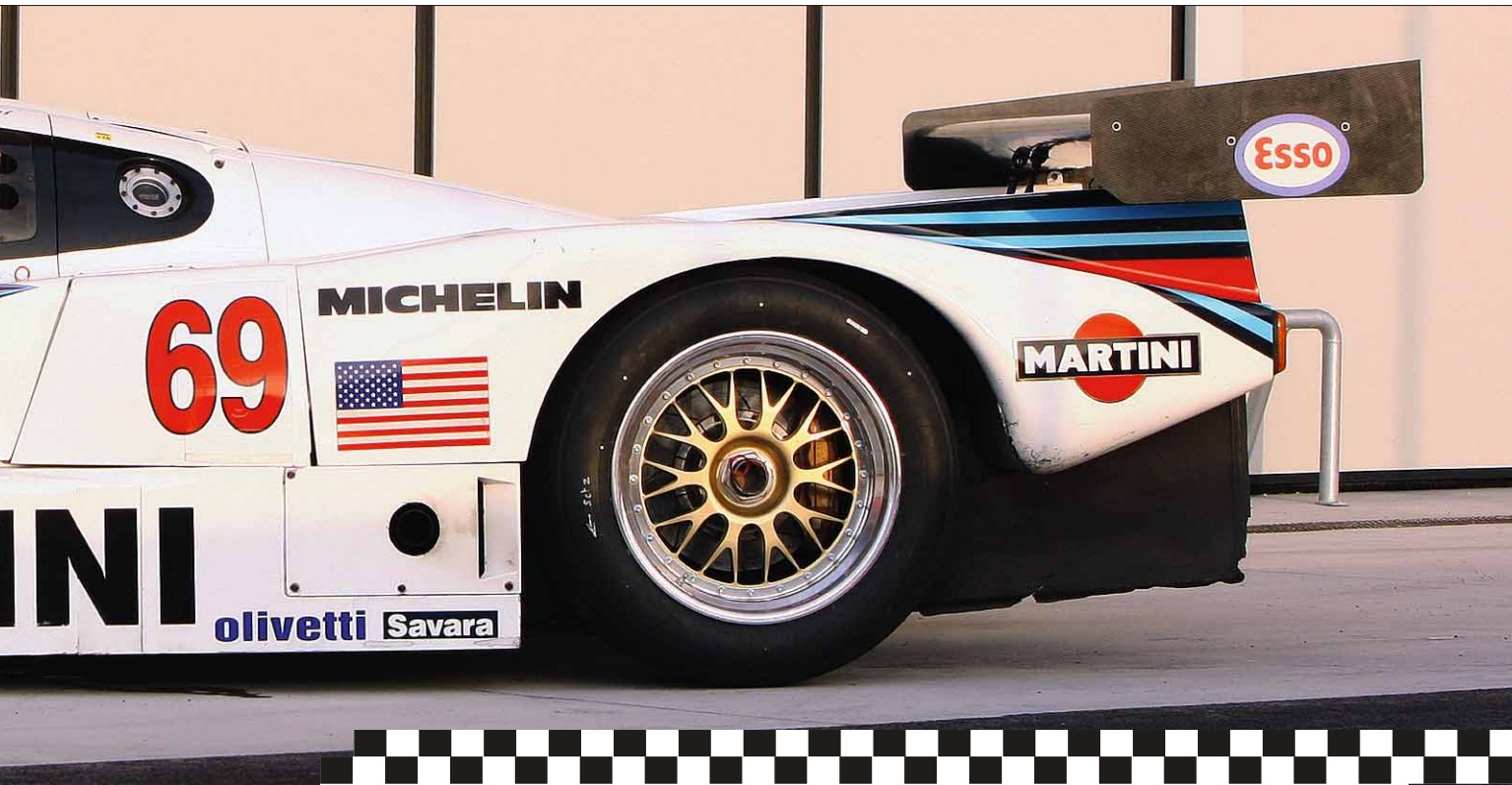
mondiali di fila, nel 1980 e 1981, mentre la Endurance (conosciuta anche come LC1) non poteva prendere punti iridati poiché nel frattempo era subentrato il regolamento del Gruppo C, ma in Lancia non erano riusciti ad approntare in tempo una vettura idonea.

V8 Ferrari

Per scoprire le origini della LC2 bisogna tornare al 1979 con la nascita della Beta Montecarlo Turbo. Questa era dotata di scocca e sospensioni messe a punto da Gian Paolo Dallara. Il motore manteneva il basamento del quattro cilindri Beta 1.800 cc destinato al mercato americano, ma con cilindrata ridotta a 1.4 per rientrare nella categoria 2 litri a fronte dell'adozione della sovralimentazione (1.425 cc x coefficiente 1,4 = 1.995). Altre caratteristiche del propulsore erano le quattro valvole per cilindro (con testa ereditata dalla Fiat 131 Abarth), l'alimentazione meccanica Kugelfischer e la presenza dello scambiatore aria/aria. La potenza massima era nell'ordine dei 400/450 CV.

La carrozzeria manteneva la cellula centrale della Lancia Beta Montecarlo di serie, ma con pianale in alluminio per ridurre il peso. All'estremità posteriore un telaio tubolare inglobava il gruppo motopropulsore e le sospensioni McPherson, mentre quello anteriore sorreggeva il sistema a triangoli sovrapposti.

Lo stesso motore era poi utilizzato per la successiva Lancia Endurance Turbo Gr. 6 dotata di un nuovo telaio monoscocca (con centine di rinforzo in magnesio per le sospensioni anteriori e il gruppo motore/cambio posteriore) e carrozzeria aperta. L'esperienza accumulata in queste prime quattro stagioni di corse in pista (1979-



TRE GARE IRIDATE

L'esemplare di LC2 di queste foto ha il numero di telaio 007. Ha disputato la 1000 KM di Brands Hatch '85 con Wollek/De Cesaris/Baldi (3a in gara, 2a in prova); la 360 Km di Monza '86 con Nannini/De Cesaris (2a in gara, pole in prova) e la 1000 Km di Silverstone '86, sempre con Nannini/De Cesaris (ritiro in gara, pole in prova).

VIAGGIARE A 400 KM/H

Alessandro Nannini (in una foto del 1986 con tuta della Minardi F1) è stato uno dei tanti piloti italiani che faceva parte dello squadrone Lancia impegnato nel mondiale Endurance con la LC2 (e prima con la Beta Montecarlo e la LC1). Ed è stato quindi uno dei (fortunati?) ad aver corso sul filo dei 400 km/h. Ma, come dice il simpatico campione toscano: «Alla fine ci si abitua. Giù in fondo la strada si faceva piccolina, ma era difficile capire le sensazioni, anche perché non avevamo il contakm e le velocità ce le dicevano dopo, ai box... A Le Mans toccai i 398 km/h ma son sicuro che avrei potuto battere il record dei 401: purtroppo avevo già subito alcuni incidenti e non ho avuto il coraggio».

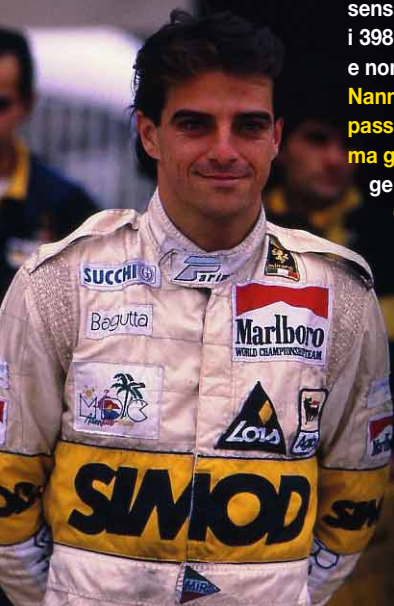
Nannini ha vissuto l'intera storia della LC2 perché, dopo aver vinto il campionato di Formula Fiat Abarth 1981, passa subito alla squadra ufficiale Lancia e messo al volante della Endurance Gr. 6 per disputare al Mugello l'ultima gara della stagione. «In quegli anni c'era tutto un altro sistema. I giovani piloti erano seguiti e aiutati ad emergere. Quando entrai in Lancia fui sempre affiancato ai piloti più esperti e grazie a loro imparai moltissimo».

Cosa ricorda della LC2?

«Che avevamo molti più CV delle Porsche, per questo nelle prove stavamo sempre davanti. Purtroppo in gara c'era il rovescio della medaglia, poca affidabilità e anche problemi con i freni. A Norimberga ricordo che l'impianto ha ceduto già dopo dieci giri. La LC2 era una vettura più adatta a gare di sei ore».

Lei ha potuto guidare le auto da competizione più veloci di sempre: una bella soddisfazione.

«È stata sicuramente una delle più belle esperienze di guida che abbia mai provato. Mi sono divertito e ho imparato tanto. Certo, c'è stato anche qualche bello spavento. Mi ricordo una sessione di test a Balocco in vista della 24 Ore di Le Mans. In pratica dovevamo fare una vera e propria simulazione di gara e alle sette della mattina, in fondo al rettilineo più veloce che diventa una semicurveda a sinistra, a 350 all'ora cedette la sospensione posteriore destra e decollai letteralmente. La macchina volò per decine di metri. Fortunatamente non si fiondò sull'area dov'era stato allestito il box e dove c'era tutta la squadra ma andò dalla parte opposta. Il primo ad arrivare fu Bob Wollek. Mi chiese se ero ancora vivo e si prese un solenne "vaffa"».





1982) risultava utile al reparto corse per la progettazione della LC2. Gianni Tonti era ancora il tecnico di riferimento sotto la cui direzione fu realizzata questa vettura, e lo stesso era successo sia per la Beta, sia per la Endurance. Nel caso della LC2 il motore sarebbe arrivato dalla Ferrari: un 8 cilindri a V di 2.599 cc (salito a 3.014 cc nel 1984), quattro valvole per cilindro, alimentato con un'inedita iniezione elettronica indiretta della Weber e sovralimentato con due grosse turbine KKK. La potenza massima era stimata in circa 950 CV. Molta importanza era data allo studio del telaio monoscocca e ancora una volta si accordava la fiducia all'ingegner Gian Paolo Dallara, che nella sua officina di Varano de' Melegari ne curava la progettazione insieme ai gruppi sospensione. La monoscocca era costruita in avional con le centine anteriore e posteriore in magnesio. Un roll-bar in titanio completava la dotazione di sicurezza della cellula. La linea esterna era definita presso la galleria del vento del Centro Ricerche Fiat sotto la responsabilità dell'ingegner Giorgio Camaschella, con l'ausilio dell'uomo Abarth Giorgio Rossotto.



RIVETTI
Sopra, l'abitacolo si presenta piuttosto semplice. Gli interruttori sono un po' sparpagliati. Si nota l'abbondante rivettatura della scocca in avional. A sinistra, Bob Wollek nell'abitacolo: si noti la minima distanza del corpo dal volante.

Torceva ma andava

Nel 1984 Tonti passava all'Alfa Romeo; Claudio Lombardi diventava direttore tecnico dell'Abarth e il progetto LC2 passava sotto la direzione dell'ingegner Vittorio Roberti. «La macchina -ricorda oggi Roberti- aveva un ottimo potenziale, per certi versi superiore alle Porsche 956 che erano le nostre dirette concorrenti. All'inizio, però, avevamo grandi problemi di torsione del corpo vettura che mandavano in crisi anche gli pneumatici. Subivamo frequenti "dechap-

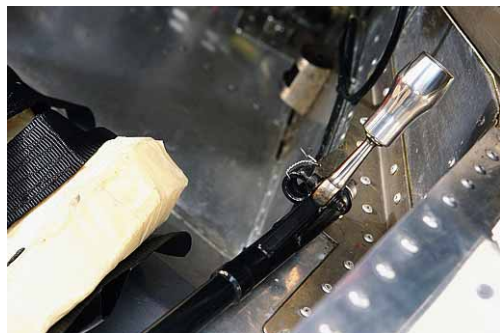
LUNGA O CORTA

Nelle foto sotto, si notano le principali differenze esteriori nelle due versioni della Lancia LC2. A parte la cilindrata, portata quasi subito a 3 litri dagli originari 2,6, cambiava la carrozzeria, lunga o corta secondo la velocità della pista. Anche l'aerodinamica del muso era in due versioni.



MAGGIORATO

Sotto, alcuni dettagli caratteristici dell'abitacolo della LC2: a sinistra la leva del cambio cortissima. Questo esemplare monta uno Hewland di dimensioni maggiorate, evidentemente per affrontare gare di lunga durata. Al centro, la pedaliera, anche questa di dimensioni molto ridotte; si notano il piantone dello sterzo tra freno e frizione e il poggiatesta. A destra, semplicissima, quasi rudimentale, la leva apri porta.



CESARE FIORIO: «LA PISTA PER PREPARARE I RALLY»

Quando si parla di automobilismo "made in Italy", spesso si parla con Cesare Fiorio, che tra gli anni '70 e i '90 portò la Lancia sulla ribalta sportiva internazionale. Dalla Squadra Corse HF Lancia alla Ferrari e alla Minardi F1, Fiorio è stato artefice di trent'anni di corse. **Anche la parentesi del mondiale Endurance è opera sua: come mai decise di portare la Lancia in pista?**

«Ero convinto che un'esperienza ad alto livello avrebbe giovato alle nostre attività rallistiche -spiega oggi Fiorio, nella foto a colloquio con il compianto Michele Alboreto-. In quel periodo i rally stavano cambiando, il livello tecnologico si stava elevando molto, e molto in fretta. Con l'introduzione del Gr. B si aprivano nuovi scenari legati alla progettazione delle automobili, che sarebbero diventate molto sofisticate. I Rally non erano più delle avventure, ma delle imprese dove non si doveva lasciare nulla al caso. Come nelle gare in pista. L'esperienza nell'Endurance ci servì per portare nuove tecnologie sulle strade, in primo luogo gli aspetti legati all'aerodinamica del veicolo, che mettemmo a frutto sulla Delta S4».

Con quale spirito si gettò nella nuova veste di direttore sportivo ai box anziché saltare da una prova speciale all'altra?

«Lo spirito era sempre lo stesso. Cambiavano gli scenari, ma gli schemi mentali rimanevano uguali. La gestione dell'attività sportiva, di una squadra, dei piloti, segue sempre delle regole precise che si

applicano alle diverse attività senza mutare i principi di base».

La LC2, ma anche le precedenti Gruppo 6 e Montecarlo Turbo, dimostrarono un buon potenziale. Ma raccolsero i frutti sperati?

«Direi di sì. Gare e campionati ne abbiamo vinti, pur confrontandoci con concorrenti di altissimo livello. Penso soprattutto alla Porsche, che aveva almeno due punti di vantaggio: vetture altamente collaudate e sviluppate nel tempo per essere affidabili. Insomma, erano dei trattori. E poi erano in tante: tante auto, tanti punti».



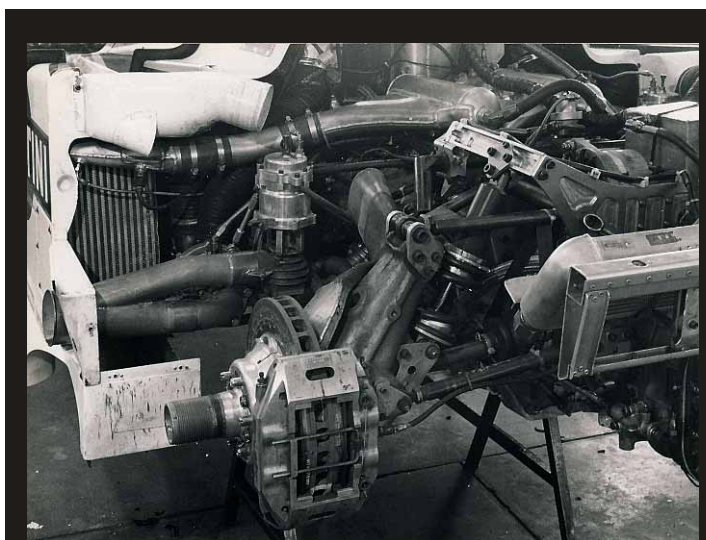


pamenti” perché le coperture (prima Pirelli, poi Dunlop e infine Michelin) raggiungevano temperature troppo elevate. In una prima fase di sviluppo avevamo perfezionato l’unione tra la scocca e il motore, che aveva funzione portante e si era dimostrata la prima causa delle torsioni. In seguito modificammo l’architettura delle sospensioni posteriori: Dallara le aveva studiate in modo che i braccetti rimanessero sopra l’effetto suolo, ma in questo modo le ruote posteriori subivano degli scuotimenti eccessivi. Nel 1985 fu infine migliorata l’aerodinamica grazie alla collaborazione con la Michelin. A Clermont-Ferrand il c’era una pista di prova dotata di una speciale bilancia che permetteva di misurare il carico istantaneo di ciascuna ruota con la vettura in movimento. Era una sorta di tombino quadrato sul quale si faceva transitare la vettura, anche ad alta velocità. La bilancia leggeva il carico della ruota anteriore, si azzerava e leg-



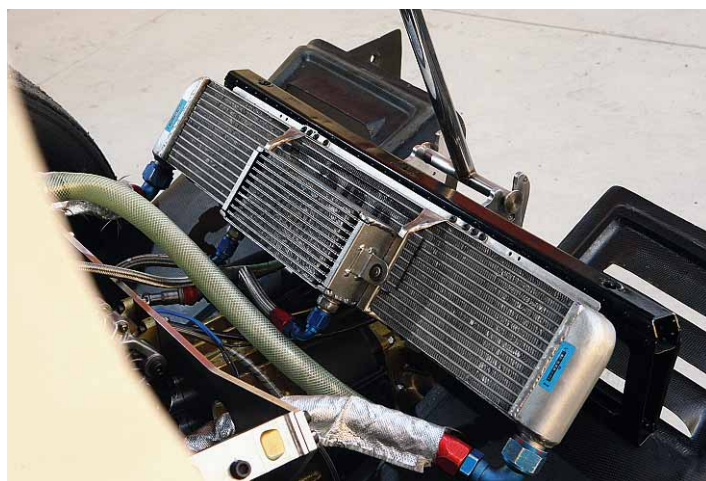
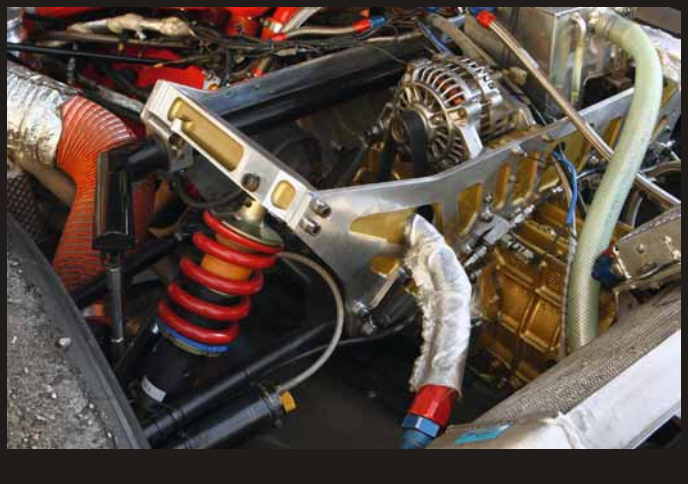


LE "SCARPE" FACEVANO MALE
 La linea della Lancia LC2 è di quelle che fanno battere il cuore degli appassionati, anche se i risultati non furono pari alle potenzialità. L'ingegner Roberti racconta che molti problemi vennero dall'uso corretto degli pneumatici, che mal si adattavano alle caratteristiche del telaio, tanto che si cambiarono ben tre fornitori prima di trovare la gomma giusta. Sotto, a sinistra il supporto dell'ala posteriore con la regolazione dell'incidenza. A destra, le prese Naca per i radiatori dell'olio di motore e cambio (foto a destra, sono rispettivamente quello grande e quello piccolo).



PULIZIA DELETERIA

La sospensione posteriore prima versione del 1984 (sopra) e sulla LC2 del 1986 (sotto). Secondo l'ingegnere Roberti, Dallara la realizzò in modo da togliere qualsiasi interferenza al flusso dei grossi estrattori posteriori, per avere il massimo di deportanza. Ma questa geometria molto "alta" causava troppi scuotimenti alle gomme, che cedevano. Perciò si studiò una versione meno efficiente ma più conservativa.



geva quello della posteriore. Eravamo andati a provarla con Alessandro Nannini e subito avevamo capito che la nostra configurazione era completamente sbagliata: l'alettone posteriore era troppo arretrato e così montato scaricava completamente l'anteriore». In tre anni di evoluzione, la LC2 arrivò a prestazioni di assoluto rilievo. «Nelle qualifiche di Monza nel 1986 -racconta ancora Roberti- facemmo primo e secondo tempo. Riccardo Patrese, con la pole position, aveva segnato un crono che gli avrebbe permesso di stare in seconda fila nello schieramento di Formula 1».

Da Lancia ad Alfa Romeo

La storia della Lancia LC2 si chiude alla fine degli anni Ottanta. Nel 1988 l'Abarth è coinvolta dall'Alfa Romeo nella preparazione al mondiale Sport Prototipi. In quest'ottica, gli uomini dello Scorpione riacquistano dal Team Mussato una LC2 (telaio #006) su cui è montato un motore Alfa Romeo V10 di origine F1. Tale auto prende il nome di SE047 e, rispetto alle precedenti LC2, esteticamente differisce per il nuovo cofano posteriore, modificato per ospitare il motore più lungo e senza gli ingombri degli intercooler. «In Abarth eravamo tutti di estrazione rallistica -ricorda oggi l'ingegner Sergio Limone- perciò utilizzammo la SE047 per fare un po' di esperienza prima di realizzare la successiva Sport Prototipo SE048 con il motore 12 cilindri di origine Ferrari. La LC2 V10 ci servì per valutare l'affidabilità del motore nell'uso diverso da quello per cui era stato progettato in origine, cioè su un'auto più pesante e in gare più lunghe. Permise poi la messa a punto di un sistema di acquisizione dati indispensabile per la definizione di un modello matematico dell'auto. Per questo genere di attività lavorammo in collaborazione con il

Centro Ricerche Fiat di Orbassano».

La LC2 V10 è quindi ben presto abbandonata per dedicarsi alla SE048, una macchina completamente nuova -nata sotto la direzione tecnica di Claudio Lombardi- che dovrebbe adottare il marchio Alfa Romeo. Prototipo che però rimane esemplare unico (oggi conservato nel Museo Alfa Romeo di Arese) e non partecipa ad alcuna competizione a causa di un cambio di strategie aziendali, che puntano sul programma DTM con le Alfa Romeo 155.

Tragedia in collaudo

La Lancia LC2 -il cui progetto nasce nella primavera 1982 e arriva a conclusione circa un anno dopo- nell'anno del debutto non ottiene grandi risultati: complici i difetti di gioventù, arrivano soltanto pole position e una vittoria a Imola, nell'ultima gara 1983, con Teo Fabi/Hans Heyer. La vettura è spesso la più veloce del lotto in termini di prestazione pura: in più occasioni sfiora i 330 km/h.

Nei tre anni successivi (1984, '85 e '86) la LC2 non subisce grandi modifiche (a parte quelle già descritte), ma i risultati non sono eclatanti: nel 1984 una doppietta di Patrese/Nannini e Wollek/Barrilla (1000 km di Kyalami), nel 1985 un successo di Patrese/Wollek/Baldi (24 Ore di Spa) e nel 1986 un secondo posto per De Cesaris/Nannini (Monza).

La produzione della LC2 conta 10 telai; anzi, per meglio dire, 9+1. I primi tre, completati nel 1983, sono utilizzati dalla squadra ufficiale. Lo 003 (che ottiene la vittoria a Spa nel 1985), dopo un incidente a Zeltweg nel 1986 con Bruno Giacomelli è replicato dal Team Mussato che gli assegna il numero 003B. Un ultimo telaio, #010, è stato allestito pochi anni fa mettendo insieme pezzi e ricambi che

“È COME UN GROSSO KART”

La Lancia LC2 delle nostre foto è il telaio numero 007. Il servizio fotografico è stato realizzato a fine 2013. La macchina era in gestione al compianto Mauro Pane, scomparso pochi mesi dopo, nel febbraio 2014. Questo servizio è anche un modo per ricordarne la figura di pilota e meccanico preparatissimo, che aveva in gestione auto da corsa molto importanti, come questa Lancia ma come anche molte delle F1 del campionato europeo Fia, che lui stesso aveva vinto nel 2007 con la Tyrrell P34. E aveva fatto da controfigura nel film “Rush” di Ron Howard (nella foto a destra, Pane in tuta con il regista).

Di seguito, le note che Mauro ci diede sulla Lancia LC2 #007.

Che carriera ha avuto questa Lancia?

Ha corso il mondiale Marche 1984 e '85 disputando una 24 Ore di Le Mans senza concluderla, e vincendo la 6 ore di Spa del 1984. Ci hanno corso Alboreto e Nannini. È una delle poche macchine silhouette, nella

versione Le Mans perché le altre hanno la coda tronca e i fari diversi.

Poi ?

Poi la Lancia ha terminato il programma. Adesso è di un cliente che ha voluto rimetterla in pista. L'abbiamo smontata e rimontata. Poi abbiamo fatto sviluppo per adattarla alle gomme, che hanno misure diverse da allora. Abbiamo dovuto costruire cerchi appositi per usare Dunlop, che fa la misura giusta ma solo 17” davanti e 19” dietro.

Cosa avete fatto sul telaio?

Il telaio è di Dallara, quindi ottimo, ma la macchina era da museo, perciò l'abbiamo revisionato. Abbiamo verificato che tutti i rivetti fossero in ordine, fatte prove di torsione, verificato il roll-bar. Poi abbiamo cambiato i serbatoi, l'impianto di alimentazione e quello frenante.

Quali sono le particolarità di un'auto così?

È tutto in alluminio, non c'è carbonio, solo kevlar per la carrozzeria. La macchina pesa 900/920 kg pronto gara, con 120 litri di ben-

zina arriva a 1050 kg in partenza. Il consumo è elevatissimo, 100 litri in mezz'ora. Bisogna essere scrupolosissimi con i calcoli altrimenti si rischia di non arrivare ai box per il rifornimento. Perciò stiamo cercando di sviluppare un pochino il motore per farlo funzionare più di meccanica e meno di pressione del turbo.

Il motore è Ferrari?

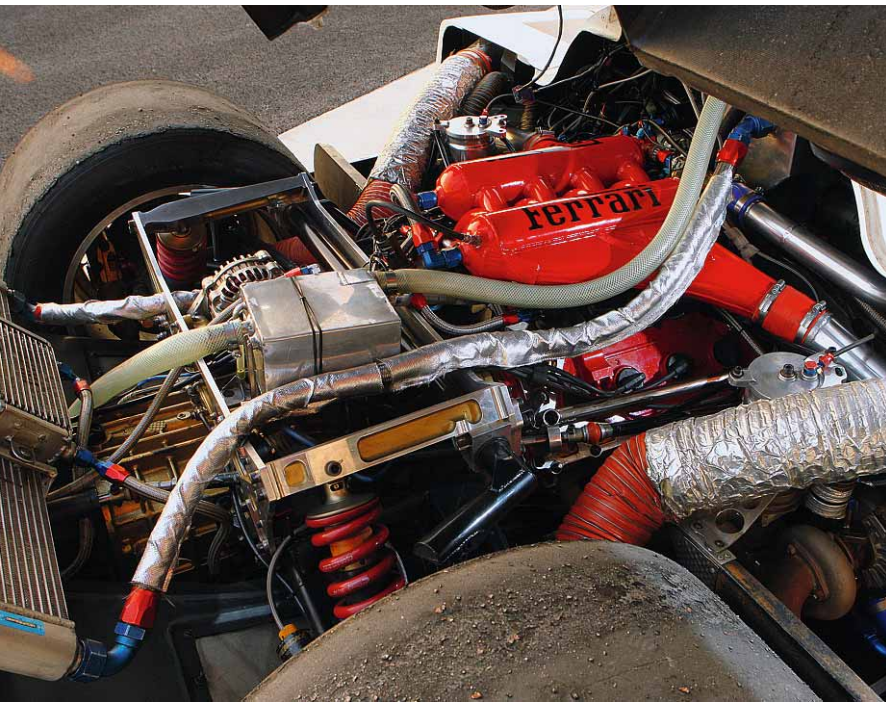
Sì, è un'evoluzione del 288 GTO, 8 cilindri biturbo. Ha 750 CV con 0,6 bar di pressione. Si può arrivare a 1,5 bar e quasi 900 CV, noi giriamo a 8500 ma può arrivare a 9000.

Quanti km può fare in un anno?

Una volta che hai fatto i lavori necessari a inizio stagione, sei a posto per 1500 km.

Quanto è complicata la gestione?

Come meccanica non molto: il cambio è uno Hewland strutturato per fare una 24 ore, perciò molto affidabile per le nostre gare sprint. E poi non ha il differenziale! Devi stare solo attento nelle curve, anticipare sia frenata sia gas, altrimenti non gira. È come



NUOVA ELETTRONICA

A sinistra, il V8 Ferrari con funzione portante. Si notano le voluminose tubazioni del lubrificante. Sopra, da sinistra: uno dei grossi turbo KKK, la stessa marca che usava Porsche; la centralina Motec che ha sostituito tutta l'elettronica originale Bosch; infine l'enorme radiatore per l'acqua di raffreddamento.

Scheda tecnica

Motore: posteriore centrale, 8 cilindri a V di 90°, alesaggio e corsa 84x68 mm, cilindrata 3.014 cc, distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro, rapporto di compressione 8:1, potenza oltre 900 CV a 9.500 giri, alimentazione iniezione elettronica Weber Marelli, sovralimentazione con 2 turbocompressori KKK **Trasmissione:** trazione posteriore, cambio meccanico Hewland a 5 rapporti **Corpo vettura:** telaio monoscocca centrale in alluminio e Inconel, telai ausiliari anteriore e posteriore (motore con funzione portante); sospensioni: quadrilateri deformabili, ammortizzatori idraulici, molle elicoidali, barre di torsione **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.665, carreggiate ant/post 1.586/1.564, lunghezza 4.800, larghezza 1.800, altezza 1.065; peso a vuoto 850 kg

un grosso kart. Per mettere a punto l'assetto ci vuole molta esperienza. Invece in pista serve personale (nella foto McKlein sotto, il box della squadra ufficiale): c'è da fare rifornimento ogni mezz'ora, serve l'abbigliamento omologato, ci vuole una struttura, non è semplice come una F1.

Quindi da guidare è bella o brutta?

È bellissima! Semplice, stabile, ha un gran-

de effetto suolo, a patto di farla andare forte. Devi avere il coraggio di spingere, arrivare a fidarti, fare molti km per conoscerla, perché se picchi non ti basta una telefonata per avere un telaio nuovo... Però ti da molte soddisfazioni, nelle gare lotti contro macchine che vedevi in televisione, come la Mercedes di Schumacher o la Peugeot di Dalmás.

E per i ricambi?

La ricambistica te la devi fare, devi pianificare all'inizio cosa ti serve. Per esempio noi lo stiamo costruendo un intero retrotreno di scorta. Perciò serve una buona officina, un buon tornitore, un fresatore, è molto impegnativo. Solo per metterla sul piano di riscontro occupa molto più tempo del normale, perché è lunga e pesante.



Mussato aveva rilevato dal reparto corse ufficiale.

Così come accadde nel lontano 1955, quando la Lancia si ritirò dalla F1 in seguito alla morte del suo pilota Alberto Ascari, anche nel 1986 l'avventura nel Mondiale Endurance si conclude amaramente per la Lancia: con la morte del collaudatore Giacomo Maggi, avvenuta sulla pista prove della Mandria, il programma Endurance subisce lo stop quasi immediato, anche a causa degli scarsi risultati ottenuti e dall'assorbimento dei fondi da parte degli impegni rallistici. Quel giorno insieme a Maggi c'era il suo collega Valter Rostagno, che ci ha ricordato come avvenne l'incidente: «Era il 21 giugno, stavamo facendo delle prove tecniche per l'uso della benzina congelata, una soluzione che in teoria avrebbe permesso di imbarcare una maggiore quantità di carburante. Io ero appena sceso dalla macchina. Facevamo quaranta giri ciascuno e casualmente avevo iniziato io. Casualmente, perché appena scaricata la macchina dal camion c'era il suo sedile montato e Giacomo aveva deciso di fare qualche giro giusto per provarla. Poi si era fermato chiedendo a me di fare la stessa cosa. Quindi avevamo montato il mio sedile. Dopo tre giri mi ero fermato, avevamo caricato la benzina e poi, visto che c'era già il mio sedile montato, avevo iniziato io il turno lungo dei quaranta giri. Poi ci eravamo dati il cambio, e dopo aver percorso quattro o cinque giri, Giacomo è saltato in aria. Forse per una gomma, o forse ha perso il controllo. Non lo so. So solo che mi ero appena seduto sulla Delta S4 per altre prove, mi stavo allacciando le cinture, ho alzato gli occhi e l'ho visto volare. Si andava a oltre 300 km/h».



PISTA
In queste immagini ufficiali, le tre Lancia usate in pista: dall'alto, la Beta Montecarlo Gr. 5 (iridata 1980-81), la Endurance Gr. 6 detta anche "LC1" (gareggiò fuori campionato) e la LC 2.

I RISULTATI NEL MONDIALE ENDURANCE

1983

► 1000 Km di Monza

Alboreto-Patrese	Lancia LC2 (Martini Racing)	9° posto assoluto
Ghinzani-Fabi	Lancia LC2 (Martini Racing)	ritiro (foratura)

► 1000 Km di Silverstone

Alboreto-Patrese	Lancia LC2 (Martini Racing)	ritiro (motore)
Ghinzani-Fabi	Lancia LC2 (Martini Racing)	ritiro (motore)
Francia-Barilla-Moreschi	Lancia LC2 (Mirabella Racing)	ritiro

► 1000 Km del Nürburgring

Patrese-Alboreto	Lancia LC2 (Martini Racing)	ritiro (trasmissione)
Francia-Ghinzani-Barilla	Lancia LC2 (Scuderia Mirabella)	ritiro (trasmissione)
Ghinzani-Nannini	Lancia LC2 (Martini Racing)	ritiro

► 24 Ore di Le Mans

Nannini-Andruet-Barilla	Lancia LC2 (Martini Racing)	ritiro (motore)
Ghinzani-Heyer-Fabi	Lancia LC2 (Martini Racing)	ritiro (benzina)
Alboreto-Fabi-Nannini	Lancia LC2 (Martini Racing)	ritiro (cambio)

► 1000 Km di Spa

Barilla-Francia	Lancia LC2 (Mirabella Racing)	6° posto assoluto
Patrese-Fabi	Lancia LC2 (Martini Racing)	7° posto assoluto
Ghinzani-Fabi-Alboreto	Lancia LC2 (Martini Racing)	11° posto assoluto

► 1000 Km di Fuji

Alboreto-Fabi	Lancia LC2 (Martini Racing)	ritiro
Patrese-Ghinzani	Lancia LC2 (Martini Racing)	ritiro

► 1000 Km di Kyalami

Patrese-Nannini	Lancia LC2 (Martini Racing)	2° posto assoluto
-----------------	-----------------------------	-------------------

1984

► 1000 Km di Monza

Baldi-Barilla	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	2° posto assoluto
Patrese-Wollek	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	ritiro (incendio)
Gabbiani-Martini	Lancia LC2-83 (Jolly Club)	ritiro (incidente)

► 1000 Km di Silverstone

Baldi-Barilla	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	4° posto assoluto
Gabbiani-Martini	Lancia LC2-83 (Jolly Club)	7° posto assoluto
Patrese-Wollek	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	ritiro (motore)

► 24 Ore di Le Mans

Wollek-Nannini	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	8° posto assoluto
Baldi-Barilla-Heyer	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	ritiro (motore)
Lapeyre-Martini-Gabbiani	Lancia LC2-84 (vettura privata)	ritiro (motore)

► 1000 Km del Nürburgring

Nannini-Barilla	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	3° posto assoluto
Wollek-Patrese	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	12° posto assoluto

► 1000 Km di Brands Hatch

Baldi-Nannini-Wollek	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	7° posto assoluto
Wollek-Barilla	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	ritiro (incidente)

► 1000 Km di Imola

Baldi-Martini	Lancia LC2-84 (Jolly Club)	9° posto assoluto
Wollek-Patrese	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	ritiro (incidente)
Nannini-Barilla	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	ritiro (incidente)

1 ► 000 Km di Kyalami

Patrese-Nannini	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	1° posto assoluto
Wollek-Barilla	Lancia LC2-84 (Martini Racing)	2° posto assoluto



VITTORIA SENZA IRIDE

Nella vista posteriore si notano il martinetto pneumatico di sollevamento al centro e gli enormi condotti Venturi per creare effetto suolo al retrotreno. La LC2 vinse anche una gara non valida per il mondiale: la 1000 Km di Imola '83 con Fabi/Heyer.



1985

► 1000 Km del Mugello

Wollek-Baldi	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	4° posto assoluto
Patrese-Nannini	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	ritiro (motore)

► 1000 Km di Monza

Patrese-Nannini	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	3° posto assoluto
Wollek-Baldi	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	ritiro (incidente)

► 1000 Km di Silverstone

Patrese-Nannini	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	3° posto assoluto
Wollek-Baldi	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	12° posto assoluto

► 24 Ore di Le Mans

Wollek-Nannini-Cesaris	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	6° posto assoluto
Pescarolo-Baldi	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	7° posto assoluto

► 1000 Km di Hockenheim

Wollek-Baldi	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	4° posto assoluto
Patrese-Nannini	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	ritiro (benzina)

► 1000 Km Spa

Baldi-Wollek-Patrese	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	1° posto assoluto
Patrese-Nannini-Baldi	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	4° posto assoluto

► 1000 Km di Brands Hatch

Wollek-De Cesaris-Baldi	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	3° posto assoluto
Patrese-Nannini	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	4° posto assoluto

1986

► 360 Km di Monza

De Cesaris-Nannini	Lancia LC2-86 (Martini Racing)	2° posto assoluto
Giacomelli-Mussato	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	ritiro

► 1000 Km Silverstone

De Cesaris-Nannini	Lancia LC2-86 (Martini Racing)	ritiro (motore)
Giacomelli-Mussato	Lancia LC2-85 (vettura privata)	ritiro

► 200 Miglia di Norisring

Giacomelli	Lancia LC2-85 (vettura privata)	ritiro (motore)
Nannini	Lancia LC2-85 (Martini Racing)	ritiro

► 1000 Km di Brands Hatch

Giacomelli-De Cesaris	Lancia LC2-85 (vettura privata)	ritiro
-----------------------	---------------------------------	--------

► 360 Km di Jerez

Nannini	Lancia LC2-85 (vettura privata)	ritiro
---------	---------------------------------	--------

1000 Km del Nurburgring

Giacomelli-De Cesaris	Lancia LC2-86 (vettura privata)	ritiro
-----------------------	---------------------------------	--------

► 1000 Km di Spa

Giacomelli-De Cesaris	Lancia LC2-86 (vettura privata)	ritiro
-----------------------	---------------------------------	--------

Gare disputate: 28 - Vittorie: 2 - Podi: 9

Prove & Rievocazioni

ABARTH

1000 GR 2/70	26	apr-07
1000 SP #SE04*0047	71	ott-11
2000 SP SE010 #034 (1969)	97	mag-14
205A (1950)	96	apr-14
595/695SS/695 ASSETTO CORSA	43	gen-09
750 COUPE ZAGATO (1958)	87	mag-13
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13
OT 1000 SPIDER	57	mag-10
SIMCA 2000 GT	83	dic-12
T 140 (1967)	93	dic-13

AC

COBRA	73	dic-11
-------	----	--------

ALFA ROMEO

ABARTH 1000 GT COMPETIZIONE	90	ago-13
1.9 C SPRINT PININFARINA	29	lug-07
147 GTA	84	feb-13
155 GTA SUPERTURISMO	45	mar-09
158/159 "ALFETTA"	61	ott-10
750 COMPETIZIONE	103	dic-14
1750 BERLINA	24	feb-07
1750 GT PROTOTIPO GIUGIARO	14	feb-06
1900	62	nov-10
1900 SS TOURING CABRIO (1957)	69	lug-11
1900 SS TOURING I - II SERIE	15	mar-06
1900 SS Z #01845	89	lug-13
1900 SS ZAGATO	17	mag-06
2000 PRAHO	74	feb-12
2000 SPORTIVA (1954)	80	ago-12
2600 SPIDER	84	feb-13
2600 SPRINT	43	dic-08*
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	feb-05
33/2 -/3 - TT 12 - SC 12 - Stradale	58	giu-10
6C 1500 GS "TESTA FISSA"	79	lug-12
6C 2300 B MM	66	apr-11
6C 2500	32	nov-07
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	57	mag-10
8C 2300	54	feb-10
A MOTORE CENTRALE	33	gen-08
ALFA 6	40	ago-08
ALFA 75	51	ott-09
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	83	gen-13
ALFA 90	78	giu-12
ALFASUD	77	mag-12
ALFASUD	103	dic-14
ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)	97	mag-14
ALFASUD TI	75	mar-12
ALFETTA	37	mag-08
ALFETTA 1.8	33	gen-08
ALFETTA 1.8 GT	93	gen-14

ALFETTA GT 1.8-GTV 2.0-GTV6 2.5	2	gen-04
ALFETTA GTV 6 2.5	27	mag-07
ALFETTA GTV TURBODELTA	47	mag-09
ARNA	93	gen-14
DUETTO	29	lug-07
DUETTO E SPIDER 1966-1990	1	ago-03
GIULIA	7	dic-04
GIULIA 1600 S	52	nov-09
GIULIA GT 1600-1300		
JUNIOR-GTV 2000	1	ago-03
GIULIA GT JUNIOR	91	ott-13*
GIULIA GT "UNIFICATO"	99	lug-14
GIULIA GTA 1600 - 1300	10	giu-05
GIULIA SPIDER PROTOTIPO	18	giu-06
GIULIA SPIDER VELOCE 1600	48	giu-09
GIULIA SPORT SPECIAL	60	ago-10
GIULIA SUPER E GT JUNIOR	65	mar-11
GIULIA TI SUPER	71	ott-11
GIULIA TZ	11	ago-05
GIULIA TZ # 750006	66	apr-11
GIULIETTA	55	mar-10
GIULIETTA SPIDER	94	feb-14
GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO	103	dic-14
GIULIETTA SPRINT-SPRINT VELOCE	3	apr-04
GIULIETTA SS	13	dic-05
GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989)	63	gen-11
GIULIETTA SZ CODA TONDA/TRONCA	20	ago-06
GIULIETTA TI	81	ott-12
GT "UNIFICATA"	99	lug-14
GT JUNIOR	74	feb-12
GT JUNIOR 1.3 "SCALINO"	5	ago-04
GTA - 155 DTM	56	apr-10
GTA JUNIOR	95	mar-14
GTV 1750	46	apr-09
JUNIOR Z	39	lug-08
JUNIOR Z	81	ott-12*
MONTREAL	42	nov-08
SPIDER	89	lug-13
SPIDER 2600 - 1300	59	lug-10
SPIDER JUNIOR 1300 (1968)	92	nov-13
SPIDER VELOCE 2.0	2	gen-04

ALPINE RENAULT

A106	73	gen-12
A110	57	mag-10
A110 GR. 4	76	apr-12*
A220	44	feb-09

AMC

PACER X	55	mar-10
---------	----	--------

APACHE

FORMULA JUNIOR	92	nov-13
----------------	----	--------

ASA

1000 GT	56	apr-10
1000 GT SPIDER	30	ago-07

ASTON MARTIN

DB 4 GT Z	88	giu-13
DB4 TOURING	16	apr-06
DBR1 / 2	88	giu-13
SPEED MODEL TYPE C #A9/722/U	82	nov-12

ATTILA

MK VII	92	nov-13
--------	----	--------

AUDI

PROTOTIPO "ASSO DI PICCHE"	82	nov-12*
80L (1972)	34	feb-08
QUARTZ PININFARINA	86	apr-13
QUATTRO	34	feb-08
RS 2 AVANT	79	lug-12*

AUSTIN HEALEY

100 E 3000	62	nov-10
COOPER S HATCHBACK (1964)	100	ago-14
SPRITE MKI	56	apr-10
SPRITE MKI	91	ott-13

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH	5	ago-04
A112 ABARTH "TROFEO" (1977)	91	ott-13
A112 ABARTH MOCAUTO REPLICA	19	lug-06
BIANCHINA PANORAMICA	82	nov-12
BIANCHINA BERLINA	77	mag-12
BIANCHINA CABRIOLET	29	lug-07
BIANCHINA PANORAMICA	57	mag-10
BIANCHINA TRASFORMABILE	2	gen-04
BIANCHINA TRASFORMABILE	50	ago-09
PRIMULA	58	giu-10
STELLINA	67	mag-11
Y10 - 25 ANNI	62	nov-10
Y10 MISSONI	97	mag-14

AUTOBLEU

750 MILLE MIGLIA	57	mag-10
------------------	----	--------

B.S.A.

SCOUT (1935)	78	giu-12
--------------	----	--------

BENTLEY

4.5LITRE "BLOWER"	50	ago-09
S-TYPE CONTINENTAL	50	ago-09
T MKI	14	feb-06
T PRIMA SERIE	14	feb-06

BERTONE

RACER TEAM (1969)	96	apr-14
-------------------	----	--------

BIZZARRINI

5300	31	ott-07
------	----	--------

BMW

PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"	82	nov-12*
1602 TOURING, 2002 TARGA		
E 2002 TURBO	99	lug-14
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii	55	mar-10
2002 GRUPPO 2	30	ago-07
2002 tii	30	ago-07
1602 TOURING, 2002 BAUR, TURBO	99	lug-14
3.0 CSL	44	feb-09
3.0 CSL LE GARE	44	feb-09
320 E21 CABRIO BAUR	47	mag-09
3200 S	75	mar-12
507 ROADSTER	96	apr-14
700	78	giu-12
E3 2800/3000	73	gen-12
M1	42	nov-08
M1 PROCAR	42	nov-08
M3	92	nov-13
SERIE 3 E21	12	ott-05
SERIE 3 E21	101	ott-14



SNODO CRUCIALE

La storia dell'Abarth 205A rappresenta uno snodo cruciale nella storia dell'automobilismo italiano (e tedesco): il servizio su *Automobilismo d'Epoca* fascicolo di aprile 2014

Z1	82	nov-12	DB			130 COUPÉ 3.2	1	ago-03
BORGWARD			RACER 500	91	ott-13	1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11
P100	45	mar-09	DE LUCA			131	30	ago-07
BRADLEY			FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT	84	feb-13	131 2500 D	59	lug-10
GT 1974	17	mag-06	DE TOMASO			131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12
BRISTOL			DEAUVILLE	38	giu-08	131 RACING E VOLVUM. ABARTH	61	ott-10
409	63	gen-11	OSCA	95	mar-14	131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09
BUGATTI			PANTERA L	14	feb-06	132 1.6	14	feb-06
23	74	feb-12	DEVIN			4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13
EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA	60	ago-10	MG SPECIAL	70	ago-11	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13
STORY	48	giu-09	DUNE BUGGY			500 GT GHIA	71	ott-11
TYPE 35A	48	giu-09	DUNE BUGGY	80	ago-12	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago-13
BUICK			ELDORADO			500 L (1964)	96	apr-14
SUPER SERIES 50 RIVIERA	25	mar-07	MASERATI 420M	40	ago-08	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06
CADILLAC			ELVA			500 A-C BELVEDERE	85	mar-13
62 SEDAN DE VILLE 1952	7	dic-04	MK I B (1954)	86	apr-13	500 "TOPOLINO" B	23	gen-07
COUPÉ DE VILLE 1957	28	giu-07	FACEL			500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08
COUPÉ DE VILLE 1958	3	apr-04	VEGA	103	dic-14	500 D (1960)	86	apr-13
ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL	97	mag-14	FERRARI			500 SPERANDEO	69	lug-11
CATERHAM			166 INTER COUPE' TOURING	16	apr-06	500 TV L (1972) -		
7	77	mag-12	208 GTS	1	ago-03	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14
CEMSA			208/308 GT4	20	ago-06	500L	48	giu-09
F 11	41	ott-08	208 TURBO GTS	98	giu-14*	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	gen-14
CHEVROLET			225 S VIGNALE BERLINETTA	50	ago-09	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	ago-03
BEL AIR 1953	30	ago-07	250 GT # 1739	95	mar-14	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14
BEL AIR 1957	19	lug-06	250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958)	61	ott-10	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12
CAMARO	33	gen-08	250 GT SWB	12	ott-05	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07
CORVETTE C1 283 C.I.	1	ago-03	250 GTE SQUADRA MOBILE	91	ott-13	850 BERLINA	80	ago-12
CORVETTE C3	8	feb-05	250 GTL	36	apr-08	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06
CORVETTE STING RAY	13	dic-05	250 GTO	5	ago-04	850 SPECIAL	75	mar-12
FLEETLINE AEROSSEDAN (1947)	64	feb-11	275 GTB	89	lug-13*	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08
CHEVRON			275 GTB, GTS E GTB/4	6	ott-04	850 SPORT SPIDER	1	ago-03
B42 - FERRARI F2	84	feb-13	288 GTO	5	ago-04	8V GHIA SUPERSONIC	63	gen-11
CHRYSLER			308 GTB GRUPPO 4	79	lug-12	900 A BERLINA 1954	22	nov-06
GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO	6	ott-04	308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA	10	giu-05	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12
CISITALIA			312 B3 "SPAZZANEVE"	35	mar-08	1100	78	giu-12*
ABARTH 204 A (1950)	79	lug-12	312 P	54	feb-10	1100/103	4	giu-04
202 COUPÉ	14	feb-06	312B	57	mag-10	1100/103 A	94	feb-14
202 SC #035 PININFARINA (1948)	92	nov-13	330 GT 2+2	34	feb-08	1100/103 D	94	feb-14
360	94	feb-14	333 SP	85	mar-13	1100/103 TV	47	mag-09
D46	44	feb-09	340/375#0320AM	87	mag-13	1500L	96	apr-14
MOTORE 16 VALVOLE	54	feb-10	365 BB (1974) - 512 BB (1982)	76	apr-12	1200 GRANLUCE	100	ago-14
CITROËN			365 GTB/4	28	giu-07	1400	102	nov-14
2CV	41	ott-08	365 GTC/4	99	lug-14	1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
2CV UMAP	65	mar-11	400	49	lug-09	2300	35	mar-08
AX GTI	47	mag-09	400 E 410 SUPERAMERICA	9	apr-05	2300 S COUPÉ	1	ago-03
BX 14 RE	49	lug-09	500 MONDIAL	65	mar-11	2300 S COUPÉ	43	dic-08*
C4 G ROADSTER	56	apr-10	860 MONZA #0604	39	lug-08	ABARTH 124 RALLY	4	giu-04
CX 40 ANNI	95	mar-14	BB 512-BB 512I	11	ago-05	ABARTH 131 RALLY	14	feb-06
CX ATHENA	64	feb-11	DINO 206-246 GT-GTS	7	dic-04	ABARTH FORMULA	55	mar-10
DS 19 LE CADDY CHAPRON	91	ott-13	DINO 246 F.1	43	gen-09	ABARTH SEO35	91	ott-13
DS 19-20-21-23	13	dic-05	DINO 246 GT	94	feb-14	BARCHETTA	55	mar-10
DS 21 PALLAS	38	giu-08	DINO 246 GTS	35	mar-08	CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
DS 23 i.e. (1973)	72	nov-11	F40	74	feb-12	COUPÉ	66	apr-11
DYANE	29	lug-07	PININ	70	ago-11	DINO COUPÉ	101	ott-14
GS	64	feb-11	250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13	DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07
M35	69	lug-11	FIAT			DINO SPIDER 2000-2400	6	ott-04
MEHARI	5	ago-04	GIANNINI 128 NP GR. 2	83	gen-13	GIANNINI 500 TV	28	giu-07
SM	3	apr-04	"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	MORETTI 850 COUPÉ'	43	gen-09
SM MASERATI	102	nov-14	"CAMPAGNOLA"	84	feb-13	NUOVA 500 1957	8	feb-05
COBRA			124	54	feb-10	NUOVA 500 SPORT	37	mag-08
289	82	nov-12	124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07
CONDOR			124 SPIDER	84	feb-13	PANDA 30	36	apr-08
AGUZZOLI	27	mag-07	124 SPORT SPIDER	29	lug-07	RITMO	69	lug-11
DAF			124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06
SILURO	73	gen-12	125	26	apr-07	SAVIO JUNGLA	94	feb-14
DAGRADA			125	88	giu-13	UNO TURBO	81	ott-12*
LANCIA F. JUNIOR	71	ott-11	127 GRUPPO 2	70	ago-11	UNO TURBO I.E.	53	gen-10
DAIMLER			127 SCIONERI	60	ago-10	VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06
2.5 LITRE V8 (1967)	61	ott-10	127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14
SP 250 C-SPEC	83	gen-13	128	27	mag-07	X 1/9	81	ott-12
DATSUN			128	101	ott-14	FITTIPALDI		
240Z	46	apr-09	128 COUPÉ GR. 2	97	mag-14	FDD1 E FDD4	62	nov-10
			128 COUPÉ 1.3 S	30	ago-07	FORD		
			128 GR.2	83	gen-13	ANGLIA	71	ott-11
			128 RALLY	45	mar-09	CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago-08
			130 "MAREMMA"	76	apr-12	ESCORT	68	giu-11
			130 2.8 BERLINA	41	ott-08	ESCORT 940	13	dic-05
			130 BERLINA 1971	11	ago-05	ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13
						ESCORT MKII	84	feb-13
						ESCORT RS	60	ago-10
						ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11

ESCORT RS GR. 2	60	ago-10	S 800 COUPÉ	1	ago-03	SS 3,5 LITRE	90	ago-13
FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06	Z 600	68	giu-11	XJ 220	65	mar-11
GT/111	70	ago-11	HOWMET			XJ6 MKI	1	ago-03
MUSTANG (1964 - 1968)	5	ago-04	TX	53	gen-10	XJ-C 4.2	20	ago-06
MUSTANG (1968 - 1971)	12	ott-05	INNOCENTI			XJ-C 4.2	17	mag-06
MUSTANG 289 (1966)	14	feb-06	AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14	XJ-C 4.2	99	lug-14
RS 200 GR. B	81	ott-12	MINI BERTONE	76	apr-12	XK 120	55	mar-10
TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13	MINI DE TOMASO	23	gen-07	JEOP		
THUNDERBIRD (1954-1958)	23	gen-07	MINI 90 SL	96	apr-14	WILLYS MB	72	nov-11
FRONTLINE			INTERMECCANICA			541	65	mar-11
DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago-12	ITALIA	100	ago-14	JENSEN		
GIAUR			ISO			J-4	85	mar-13
750 SPORT #BT-06	98	giu-14	GRIFO TARGA	45	mar-09	KARMANN GHIA		
GINETTA			RIVOLTA 300	97	mag-14	CABRIOLET	77	mag-12
G3	95	mar-14	RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14	KELLISON		
GLOCKLER - PORSCHE			RIVOLTA GT 300-340	2	gen-04	MIURA E COUNTACH	72	nov-11
COUPÉ (1954)	64	feb-11	RIVOLTA LELE	22	nov-06	ESPADA	24	feb-07
H.R.G.			ISOTTA FRASCHINI			ESPADA + NOTIN VILLULA	60	ago-10
1100 SPORTS	80	ago-12	IM 1913	44	feb-09	JSLERO	5	ago-04
AERODYNAMIC	44	feb-09	JAGUAR			MIURA P400, S, SV	2	gen-04
HEALEY			E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11	MIURA P400SV	21	ott-06
SILVERSTONE	53	gen-10	E-TYPE ROADSTER MKII	1	ago-03	MIURA ROADSTER	85	mar-13
HILLMAN			E-TYPE V12 ROADSTER	63	gen-11	MIURA SV JOTA	43	gen-09
IMP 50 ANNI	94	feb-14	MK X	37	mag-08	URRACO	26	apr-07
HONDA			MKII 3.8	31	ott-07	URRACO	19	lug-06
NSX	61	ott-10				LANCIA	25	mar-07

Guida all'acquisto

	Numero	Mese-Anno			
ALFA ROMEO 2000	31	ott-07	850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	ago-06
ALFASUD SPRINT	4	giu-04	BALILLA	43	dic-08
ALFETTA	75	mar-12	NUOVA 500	82	nov-12
GIULIA GT JUNIOR	36	apr-08	RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
GIULIETTA (GIULIA) SPRINT	83	dic-12	X1,9	46	apr-09
GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	apr-05	INNOCENTI		
GIULIETTA TURBODELTA	21	ott-06	MINI COOPER	35	mar-08
GTV/SPIDER	79	lug-12	JAGUAR		
NUOVA SUPER	44	feb-09	XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
AUTOBIANCHI			XJ-S	68	giu-11
A111	32	nov-07	LAMBORGHINI		
A112 ABARTH	40	set-08	DIABLO	97	mag-14
PRIMULA COUPÉ I E II SERIE	15	mar-06	LANCIA		
BENTLEY			APPIA	70	set-11
MULSANNE TURBO	76	apr-12	BETA COUPÉ (TUTTE LE SERIE)	10	mag-05
BMW			BETA HPE	100	ago-14
320 iS	49	lug-09	FULVIA	53	gen-10
SERIE 6 E24	26	apr-07	FULVIA COUPE' 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSO	73	gen-12
Z3	88	giu-13	LAND ROVER		
CITROËN			RANGE	56	apr-10
AMI 6	24	feb-07	LOTUS		
CX	8	feb-05	ELAN M100	101	ott-14
FERRARI			MASERATI		
208-308-328	52	nov-09	BITURBO	6	ott-04
348	80	set-12	BITURBO 2.24 SPYDER RACING	38	giu-08
TESTAROSSA - TR512 - F512M	63	dic-10	MERCEDES-BENZ		
FIAT			CLASSE S W126	18	giu-06
1100 /103	64	feb-11	G KLASSE	96	apr-14
1100 B/E	93	dic-13	SERIE 123 STATION-WAGON	5	ago-04
1100 R E 124	7	dic-04	SL 107	67	mag-11
124 COUPÉ 1400, 1600, 1800	14	feb-06	SL SERIE 129	3	apr-04
124 SPECIAL	33	dic-07	W111/W112 COUPE' E CABRIOLET	78	giu-12
126	25	mar-07	W123 BERLINA	23	dic-06
127 I E II SERIE	13	dic-05	W124 CABRIO	22	nov-06
128 COUPÉ S-SL 1100-1300	16	apr-06	MG		
1300 E 1500	11	ago-05	B SPIDER	47	mag-09
132 I, II E III SERIE	12	ott-04	F/TF	90	ago-13
600	50	ago-09	MGA	98	giu-14
850 BERLINA	85	mar-13	NSU		
850 COUPE'	77	mag-12	PRINZ 4-4L	17	mag-06
			RO 80	87	mag-13

LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	gen-10	FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13
Q37 RALLY	9	apr-05	FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07
2000 I.E. (1972)	16	apr-06	FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	giu-04
APPIA COUPÉ	49	lug-09	FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	mar-08
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13	FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13	FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06
APPIA ZAGATO	6	ott-04	FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08
APPIA ZAGATO GTE	66	apr-11	FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	81	ott-12*
APRILIA "1350" e "1500"	72	nov-11	FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06
ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13	FULVIA COUPÉ	91	ott-13*
AURELIA B12 1955	16	apr-06	GAMMA COUPÉ	58	giu-10
AURELIA B20 GT	68	giu-11	STRATOS	2	gen-04
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12	THEMA	65	mar-11
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago-08	SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14
BETA BERLINA	44	feb-09	LAND ROVER		
BETA MONTECARLO	27	mag-07	LAND ROVER	94	feb-14
BETA MONTECARLO	38	giu-08	LOTUS		
DELTA	46	apr-09	7	38	giu-08
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14	21	93	gen-14
DELTA HF TURBO	54	feb-10	49	101	ott-14
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14	56	52	nov-09
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09	ELAN +2 S 130	66	apr-11
ECV (1986)	63	gen-11	ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14
FLAMINIA	80	ago-12	EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07	MARCH		
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06	701 F1	66	apr-11
FLAMINIA GT TOURING	11	ago-05	707 INTERSERIE	82	nov-12
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago-07	MARCIANO		
FLAVIA 1,8 CONVERTIBILE	81	ott-12			
FLAVIA 1.8 COUPÉ HF	33	gen-08			
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13			

268A	67	mag-11	MARCOS		
3 LITRI	28	giu-07	MK18 (1976)	100	ago-14
MARTINI			MK 34 F. 3 - IL RESTAURO	60	ago-10
250F	33	gen-08	MASERATI		
3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10	250F	33	gen-08
3500 GT TOURING	94	feb-14	3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10
A6G/2000 SPYDER	24	feb-07	A6G/2000 SPYDER	24	feb-07
A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10	A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10
A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago-08	A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago-08
A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10	A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10
A6GCS/53	81	ott-12	A6GCS/53	81	ott-12
BITURBO SPYDER	98	giu-14*	BITURBO SPYDER	98	giu-14*
BORA	80	ago-12	BORA	80	ago-12
GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13	GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13
INDY	4	giu-04	INDY	4	giu-04
KYALAMI	82	nov-12	KYALAMI	82	nov-12
MERAK	9	apr-05	MERAK	9	apr-05
MEXICO	8	feb-05	MEXICO	8	feb-05
MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13	MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13
QUATTROPORTE (1963-1987)	3	apr-04	QUATTROPORTE (1963-1987)	3	apr-04
SHAMAL	78	giu-12	SHAMAL	78	giu-12
TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13	TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13
MATRA - SIMCA			MATRA - SIMCA		
BAGHEERA	62	nov-10	BAGHEERA	62	nov-10
MAZDA			MAZDA		
MX-5	48	giu-09	MX-5	48	giu-09
MCLAREN			MCLAREN		
M1C	64	feb-11	M1C	64	feb-11
MECCANICA MANIERO			MECCANICA MANIERO		
4700 GT	86	apr-13	4700 GT	86	apr-13
MERCEDES - BENZ			MERCEDES - BENZ		
C111	79	lug-12	C111	79	lug-12
190 SL	10	giu-05	190 SL	10	giu-05
190E 2.3-16	56	apr-10	190E 2.3-16	56	apr-10
220 D/8	31	ott-07	220 D/8	31	ott-07
220A	48	giu-09	220A	48	giu-09
250 CE COUPÉ	16	apr-06	250 CE COUPÉ	16	apr-06
250 SL PAGODA	2	gen-04	250 SL PAGODA	2	gen-04
300 ADENAUER	7	dic-04	300 ADENAUER	7	dic-04
300 SE CABRIOLET	3	apr-04	300 SE CABRIOLET	3	apr-04
300 SL GULLWING	4	giu-04	300 SL GULLWING	4	giu-04
300 SL ROADSTER	6	ott-04	300 SL ROADSTER	6	ott-04
300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11	300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
450 SEL 1974	24	feb-07	450 SEL 1974	24	feb-07
500 SL W 107	2	gen-04	500 SL W 107	2	gen-04
500 E - E500	79	lug-12*	500 E - E500	79	lug-12*
600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	apr-05	600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	apr-05
600 W100	77	mag-12	600 W100	77	mag-12
C107 SLC	36	apr-08	C107 SLC	36	apr-08
SE 280 W 108	41	ott-08	SE 280 W 108	41	ott-08
SL	90	ago-13	SL	90	ago-13
SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12	SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12
MERCURY			MERCURY		
COMET CONVERTIBLE (1963)	22	nov-06	COMET CONVERTIBLE (1963)	22	nov-06
MG			MG		
MG A 1500	7	dic-04	MG A 1500	7	dic-04
MG B GT 1.8	7	dic-04	MG B GT 1.8	7	dic-04
MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II	27	mag-07	MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II	27	mag-07
MG B SPIDER MK1	1	ago-03	MG B SPIDER MK1	1	ago-03
MG MIDGET	4	giu-04	MG MIDGET	4	giu-04
MG MIDGET	69	lug-11	MG MIDGET	69	lug-11
MG SERIE T	39	lug-08	MG SERIE T	39	lug-08
MG TF (1954)	75	mar-12	MG TF (1954)	75	mar-12
MINI			MINI		
CLUBMAN ESTATE	32	nov-07	CLUBMAN ESTATE	32	nov-07
COOPER MADE IN ENGLAND	3	apr-04	COOPER MADE IN ENGLAND	3	apr-04
COOPER S 50 ANNI	91	ott-13	COOPER S 50 ANNI	91	ott-13
WOOD&PICKETT	94	feb-14	WOOD&PICKETT	94	feb-14
MORETTI			MORETTI		
750 ALGER-LE CAP	21	ott-06	750 ALGER-LE CAP	21	ott-06
750 TDM	15	mar-06	750 TDM	15	mar-06
MORGAN			MORGAN		
3-WHEELER E 4/4	88	giu-13	3-WHEELER E 4/4	88	giu-13



PEUGEOT		
404	15	mar-06
PORSCHE		
911 "BUMPER"	91	ott-13
911 TURBO 3.0 - 3.3	37	mag-08
911/964	58	giu-10
911/964 RS	74	feb-12
928	69	lug-11
944	54	feb-10
ROLLS ROYCE		
SILVER CLOUD	30	set-07
SILVER SHADOW / CORNICHE I-II SERIE	42	nov-08
SAAB		
900	92	nov-13
TRIUMPH		
TR4	72	nov-11
VOLKSWAGEN		
GOLF GTI I SERIE	2	dic-03
VW-PORSCHE 914	51	ott-09
VOLVO		
480 ES	25	mar-07

**ELEGANTE
E BRILLANTE**
 La BMW Z3 è una
 youngtimer di
 alto livello, una
 spider moderna
 e classica
 insieme, con una
 linea elegante e
 motori brillanti
 per tutti i gusti
 e le tasche.
 La guida
 all'acquisto
 è sul fascicolo
 di giugno 2013.

4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51	ott-09	356 C	6	ott-04	RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	giu-05
AERO 1927	64	feb-11	356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11	SINGER		
F-2 (1938)	102	nov-14	356 SC COUPÉ	2	gen-04	9 LE MANS	59	lug-10
MORONI			356 SC (1953)	98	giu-14*	SPADA		
F JUNIOR	88	giu-13	356/2 #004	34	feb-08	ZANZARA (1967)	73	gen-12
MORRIS			597	8	feb-05	STANGUELLINI		
MINOR	97	mag-14	906 CARRERA 6	24	feb-07	1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago-10
MORRIS MINOR	78	giu-12*	911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07	STEYR PÜCH		
1000	66	apr-11	911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	ago-03	650	37	mag-08
MTM			911 CARRERA RS 2.7	93	gen-14	STUDEBAKER		
AUDI S1 QUATTRO	61	ott-10	911 T 2.2	8	feb-05	SKYHAWK	37	mag-08
NASH			911 T 2.2	100	ago-14	SUNBEAM		
METROPOLITAN	32	nov-07	911 T US-COUPÉ	98	giu-14	TIGER	46	apr-09
NISSAN			911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago-10	SUZUKI		
SUNNY GTI-R	63	gen-11	911 TURBO 3.3	12	ott-05	4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11
NSU			911	89	lug-13*	TALBOT		
PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08	912	5	ago-04	SUNBEAM LOTUS	45	mar-09
PRINZ 30E	44	feb-09	912 (1965)	98	giu-14*	LAGO	74	feb-12
PRINZ 42	39	lug-08	917	46	apr-09	TATRA		
RO 80	13	dic-05	924	75	mar-12	TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
O.S.C.A.			924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	giu-04	TOJEIRO		
MT4 1500	80	ago-12	924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13	BRISTOL	34	feb-08
OM			928 S	23	gen-07	TOYOTA		
665 TT (1928)	77	mag-12	935	71	ott-11	CELICA GT 1600	35	mar-08
OPEL			PUMA			TRABANT		
1900 GT	23	gen-07	GTV	58	giu-10	P60	54	feb-10
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14	RENAULT			TRIUMPH		
KADETT B	52	nov-09	10 MAJOR	78	giu-12	DOLOMITE SPRINT	11	ago-05
MANTA 1.2 S	57	mag-10	4 CV	22	nov-06	GT6R REPLICA	21	ott-06
OMEGA LOTUS	89	lug-13	5 ALPINE	65	mar-11	ITALIA	41	ott-08
REKORD C COUPÉ	102	nov-14	5 TURBO	17	mag-06	SPITFIRE 1.5	9	apr-05
REKORD P2 BERLINA E COUPÉ	24	feb-07	8 GORDINI	54	feb-10	SPITFIRE (1962-1980)	9	apr-05
PANHARD			DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09	TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13
PL 17 E 24 CT	53	gen-10	DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12	TR3 A	2	gen-04
PEUGEOT			FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13	TR3 A	18	giu-06
106 RALLYE	100	ago-14	R 16	68	giu-11	TR5 P.I.	81	ott-12
163 BR	27	mag-07	R4	31	ott-07	TR6	29	lug-07
203 SPIDER	39	lug-08	SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*	TR7	102	nov-14
204	77	mag-12	RILEY RMC			TURBOT		
204 CABRIOLET E 304 COUPÉ	10	giu-05	2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14	SUPERTRACTION 2	29	lug-07
205 1.9 GTI	81	ott-12*	ROVER			VANDEN PLAS		
205 GTI E RALLYE	42	nov-08	2000 TC	36	apr-08	PRINCESS 1300	54	feb-10
205 TURBO 16	103	dic-14	SAAB			VOLKSWAGEN		
309	87	mag-13	96 V4	85	mar-13*	1500	62	nov-10
402	88	giu-13	SONETT & FACETT	75	mar-12	G40/60	85	mar-13
402 DARL'MAT	79	lug-12	SONETT III	20	ago-06	GOLF GTI	82	nov-12
402 DARL'MAT DSE	12	ott-05	SAFAR			GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10
403	10	giu-05	6CV (1933)	73	gen-12	GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13
403 JAEGER	98	giu-14	SANTANDREA			GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09
404 DA RECORD	102	nov-14	FORMULA MONZA 875	66	apr-11	KARMANN GHIA	29	lug-07
504 CABRIO	70	ago-11	SERENISSIMA			MAGGIOLINO	59	lug-10
504 COUPÉ 1972	22	nov-06	V8 COMPETIZIONE	18	giu-06	MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	gen-14
905	49	lug-09	SIATA			MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12
TIPO 3	30	ago-07	SPRING 850	21	ott-06	SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13
PONTIAC			SIMCA			SAMBA BUS	6	ott-04
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	gen-04	8 SPORT REPLICA DEHO (1949)	100	ago-14	TL 1.6	28	giu-07
GTO (1966)	16	apr-06	1000	86	apr-13	VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	apr-04
PORSCHE			1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ	22	nov-06	VOLVO		
			ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13	122S "AMAZON"	85	mar-13*
						1800/1800 ES	21	ott-06
						244 GLE D6	34	feb-08
						244 TURBO	66	apr-11
						P 1800	74	feb-12
						PV 544	31	ott-07
						ZAZ		
						968 A/M	39	lug-08
						VARIE		
						AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07
						GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14
						MICROCAR	86	apr-13
						SPECIALE LANCIA		
						VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	lug-14

LE MANS

La Ferrari 340/375 è stata protagonista sulla copertina del fascicolo di maggio 2013.

Un'auto che ha fatto la storia del Cavallino e di Le Mans, venduta all'asta a Villa d'Este in quello stesso anno.



INDICE DELLA MATERIA 2014

► Qui trovate l'elenco dei servizi pubblicati nel 2014, dal numero di Febbraio (# 94) a quello di Dicembre/Gennaio (# 103). Gli articoli e i servizi riguardanti le automobili sono in ordine alfabetico per marca per facilitare la ricerca, mentre gli altri argomenti sono in ordine di apparizione.

ARGOMENTO FASCIC. PAG. SEZIONE

AUTO

ABARTH 2000 SP SE010 #034 (1969)	97	110	io e la mia auto
ABARTH 205A (1950)	96	96	storie d'auto
ALFA ROMEO 750 COMPETIZIONE	103	68	prova in pista
ALFA ROMEO ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)	97	80	auto e moda
ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER	94	98	restauro
ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO	103	56	in copertina
ALFA ROMEO GT "UNIFICATA"	99	20	bellissime
ALFA ROMEO GTA JUNIOR	95	34	Rallye Monte Carlo
AUSTIN HEALEY COOPER S HATCHBACK (1964)	100	78	bellissime special
AUTOBIANCHI Y10 MISSONI	97	86	auto e moda
BERTONE RACER TEAM (1969)	96	88	bellissime
BMW 1602 TOURING, 2002 TARGA E 2002 TURBO	99	32	bellissime
BMW 507 ROADSTER	96	46	in copertina
BMW SERIE 3 E21	101	74	bellissime
CADILLAC ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL	97	90	bellissime
CISITALIA 360	94	126	storie d'auto
CITROËN CX 40 ANNI	95	84	anniversari
CITROËN SM MASERATI	102	32	bellissime
DE TOMASO OSCA	95	137	sport - dimenticate
FACEL VEGA	103	82	bellissime
FERRARI 208 TURBO GTS *	98	48	confronti
FERRARI 250 GT # 1739	95	66	top car
FERRARI 365 GTC/4	99	46	bellissime
FERRARI DINO 246 GT	94	48	bellissime
FIAT 1100/103A	94	24	in copertina
FIAT 1100/103 D	94	30	in copertina
FIAT 1200 GRANLUCE	100	62	bellissime
FIAT 128 COUPE' GR. 2	97	100	bellissime da corsa
FIAT 1400	102	22	in copertina
FIAT 1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	68	carrozzeri
FIAT 500 L (1964)	96	82	un tesoro nel box
FIAT 500 TVL (1972) - 126 GPA 800 (1974)	103	92	bellissime
FIAT 600 MULTIPLA TAXI	99	66	io e la mia auto
FIAT DINO	101	46	in copertina
FIAT SAVO JUNGLA	94	106	vacanze in Italia
FIAT VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	70	bellissime
GIAUZ 750 SPORT #BT-06	98	64	bellissime da corsa
GINETTA G3	95	76	bellissime
GP DI FRANCIA 1954	96	114	storie d'auto
HILLMAN IMP 50 ANNI	94	92	made in England
INNOCENTI AUSTINA 40/ A 40 S	103	74	bellissime
INNOCENTI MINI 90 SL	96	150	restauro
INTERMECCANICA ITALIA	100	70	bellissime
ISO RIVOLTA 300	97	44	in copertina
ISO RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	84	bellissime
JAGUAR XJ-C 4.2	99	58	bellissime
LAMBORGHINI DIABLO	97	58	guida all'acquisto
LANCIA BETA HPE	100	52	guida all'acquisto
LANCIA DELTA 2.0 TURBO HF	96	60	bellissime
LANCIA DELTA INTEGRALE EVO	95	146	io e la mia auto
LAND ROVER	94	58	bellissime
LOTUS 49	101	104	bellissime da corsa
LOTUS ELAN M100	101	58	guida all'acquisto
LOTUS ESPRIT (1976-2004)	95	98	dossier
MARTINI MK18 (1976)	100	100	bellissime da corsa
MASERATI 3500 GT TOURING	94	38	100 anni Maserati
MASERATI BITURBO SPYDER *	98	48	confronti
MERCEDES-BENZ G KLASSE	96	68	guida all'acquisto
MG MGA	98	26	guida all'acquisto
MINI WOODSPICKETT	94	84	made in England
MORGAN F-2 (1938)	102	80	made in England
MORRIS MINOR	97	72	elaborazioni
OPEL ASCONA SR GR. 2	94	118	bellissime da corsa
PEUGEOT 106 RALLYE	100	38	in copertina
PEUGEOT 205 TURBO 16	103	44	in copertina
PEUGEOT 403 JAEGER	98	56	bellissime
PEUGEOT 404 DA RECORD	102	14	storie d'auto
PORSCHE 356 SC (1953) *	98	38	confronti
PORSCHE 911 T 2.2	100	136	restauro
PORSCHE 911 T US-COUPE'	98	142	restauro
PORSCHE 912 (1965) *	98	38	confronti
RILEY RMC 2 1/2 LITRE (1951)	94	78	bellissime
SIMCA 8 SPORT REPLICCA DEHO (1949)	100	84	bellissime special
SPECIALE LANCIA VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	80	speciale Lancia
TRIUMPH TR7	102	62	bellissime

Nota: *confronto tra più modelli

ARGOMENTO FASCIC. PAG.

ATTUALITÀ

MERCEDES-BENZ 190EA NARDO'	94	12
RETRO COURSE 2013	94	18
AUTOMOTORETRO' 2014	95	18
RETROMOBILE	95	22
DOPOGUERRA: I CAMPI ARAR	96	16
COSTUME PUBBLICITA' PROGRESSO	96	20
MOBILIA	96	24
SALONE DI GINEVRA	96	32
TECHNOCLASSICA ESSEN	97	16
MOSTRA SCAMBIO REGGIO EMILIA	97	24
AUTO MOTO COLLECTION	97	28
AUTOMOBILIA VATRANO	97	30
FERRARI 375-PLUS	97	32
CONCORSO VILLA D'ESTE	98	10
MILANO AUTOCLASSICA	98	16
RADUNI BOLLENTE 2014	99	12
COPPA DEI TRE LAGHI E VARESE-CAMPO DEI FIORI	100	11
SPETTACOLO SPORTIVO 2014	101	26
FERRARI DA RECORD	101	34
PARCO DEL VALENTINO	101	38
CHANTILLY ARTS & ELEGANCE	101	40
I 90 ANNI DELLA MILANO-VARESE	102	12
AUTO E MOTO D'EPOCA	103	14
LISTON A PADOVA	103	24
RAID DELL'ETNA 2014	103	28
VOLVO 164	103	36

COMPETIZIONI

HISTORIC ICE TROPHY 2014	95	114
WINTER MARATHON 50	95	122
I RECORD A BONNEVILLE	95	138
120 ANNI DI GARE	96	118
RALLYE NEIGE ET GLACE	96	126
WINTERACE	96	132
ALFA REVIVAL CUP	97	120
VALLI E NEBBIE 2014	97	130
GARE INVERNALI	97	134
MILLE MIGLIA 2014 DONNE DA CORSA	98	96
MILLE MIGLIA 2014 LA PASSIONE	98	102
GP MONACO HISTORIQUE	98	108
MUGELLO CLASSIC	98	122
VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	106
BERGAMO HISTORIC GP (rievocazioni)	99	118
10 MILIA GIARDINO-CAMPOCATINO (rievocazioni)	99	124
speciale LE MANS CLASSIC	100	18
CESANA-SESTRIERE	100	110
SPORT A BASSANO	100	116
BOBBIO-PENICE	101	124
RALLY ELBA STORICO	102	106
CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA'	102	116
VI MEMORIAL MORANDI	102	124
M3 REVIVAL CUP	103	110
CAMPIONATI GPS CLASSIC	103	118
CLUB ITALIA CUP	103	132
GP MESSICO 1964	103	128

PAROLE NEL CASSETTO

TORSEN	94	5
BANDIERA A SCACCHI	95	8
MILLE PISTES	96	19
STARTER	97	15

PERSONAGGI

MAURO BIANCHI (pilota)	94	132
ROMEO FERRARIS	94	144
DINDO CAPELLO (controlterzo)	95	132
PAOLO BIANCHI (collezionisti)	96	28
CARLO FACETTI	96	108
WALTER RÖHRL (controlterzo)	96	134
CARLO FRANCHI (pilota)	97	138
addio a JACK BRABHAM	98	128

ARGOMENTO FASCIC. PAG.

ricordo SENNA 20 ANNI FA	98	132
UMBERTO GRANO (pilota)	98	138
ANTONIO MAGLIONE (pilota)	99	126
addio a GIANNI LANCIA	100	4
GIAN LUIGI PICCHI (pilota)	100	120
ANDREA DE CESARIS (controlterzo)	101	120
ALCIDE PAGANELLI (controlterzo)	103	124

SPECIALISTA DEL MESE

G.A. RESTAURI	97	154
MARIETTI CARS GARAGE	98	152
CARPAC USA	100	144
PAPURELLO	101	142
MAC RESTAURI	102	142

STREGA VELOCE

CARO BABBO NATALE	94	160
LE MIE MASSE SOSPESE	95	160
NIENTE "LIMONI" SIAMO INGLESI	95	160
FANTASIE DA STREGA	98	160

TECNICA/MANUALE D'USO

AUDI 80 GL/GLE	94	150
DAF 44 VARIOMATIC	95	152
PNEUMATICI RALLY	95	126
FIAT 126	96	146
ADDITIVI PER MOTORI	97	142
NSU PRINZ	97	150
ALFA ROMEO GT JUNIOR 1300 (1966-1976)	98	148
OCCHIO AL BIDONE (C)AUTO ACQUISTO	99	138
FIAT 600 L'AUTO DI TUTTI	99	144
FIAT 128	101	134
OPEL REKORD C COUPE'	102	134
ALFA ROMEO ALFASUD	103	142

VITA CON LA STORICA/VIAGGI

CORSICA	94	138
ANNO NUOVO I BUONI PROPOSITI	94	142
IL PRINCIPE DELLA DOPPIEZZA	96	140
MITICO 3 RUOTE	97	146
VERNASCA SILVER FLAG	99	114
CIRCUITO BORDINO	100	124
VACANZE RIBALDE	101	138
DISPOSOFOBIA	102	140
DISPOSOFOBIA - LA RICADUTA	103	146



ALL'EQUIPAGGIO SISANI-POLLINI IL TROFEO A112 ABARTH 2014

Con la vittoria al Rally dell'Elba (in azione), il perugino Giorgio Sisani (a destra nella foto della premiazione), in coppia col toscano Cristian Pollini (a sinistra), ha vinto il Trofeo A112 Abarth 2014. La gara elbana era l'ultima prova del calendario 2014 della serie e come punteggio valeva il doppio rispetto alle altre gare, vedendo attribuiti i punti normalmente assegnati per un rally a ognuna delle sue due tappe. Sisani-Pollini hanno disputato una gara molto agguerrita, vincendo entrambe le tappe.

Sisani è al secondo successo nel Trofeo A112 Abarth dopo il primo conseguito nel 2011. Ecco una sua breve dichiarazione al termine: «Aver bissato il titolo del 2011 è una grande soddisfazione per me e per chi mi ha aiutato. La A112 abarth Gr. 2 continua a essere propedeutica come allora: insegna a guidare e ti permette ancora piazzamenti assoluti. Inoltre si corre all'interno del campionato italiano, in gare lunghe e selettive».

www.teambassano.com



I CAMPIONI 2014 DEL RALLISMO TRIVENETO

L'edizione 2014 del Campionato Triveneto Rally storici ha avuto il suo epilogo al "Piancavallo" dove sono stati assegnati i titoli relativi ai quattro Raggruppamenti previsti dai regolamenti.

Eccoli: 1°: Massimo Giuliani e Claudia Sora su Lancia Fulvia HF; 2°: Giorgio Costenaro e Sergio Marchi su Lancia Stratos; 3°: Pierluigi Zanetti E Camilla Sgorbati, su Opel Kadett Gt/e (in foto); 4°: piloti: Damiano Zandonà su Renault 5 Gt Turbo; navigatori: Daniele Cazzador su Fiat Uno Turbo.

Il titolo per le gare in salita per auto storiche è andato a Amedeo Francescon (Fiat Abarth 1000) giunto pari merito con Flavio Furlan (De Tomaso Pantera). La vittoria è stata attribuita a Francescon in base alla discriminante prevista dal regolamento.

www.campionatotriveneto.it



MODENA 100 ORE CLASSIC COMPIE 15 ANNI

Si correrà a giugno la Modena Cento Ore Classic 2015, in veste speciale per i 15 anni dalla sua prima edizione. Come sempre la prova comprende una sezione di velocità e una di regolarità con prove in pista e su strada. Quest'anno il programma della "Cento Ore" prevede quattro autodromi (Valllunga, Magione, Mugello, Imola) e dodici prove su strada chiusa, un po' "speciali" rallistiche, un po' cronoscalate.

La partecipazione è limitata a 80 vetture. Ma l'aspetto particolare della gara, organizzata dalla Scuderia Tricolore di Reggio Emilia in collaborazione con la Canossa Events, quest'anno è la partenza da Roma, anziché da Modena, dove invece i concorrenti giungeranno per l'arrivo finale.

www.modenacentoooreclassic.it





È TUTTO PRONTO PER LA III EDIZIONE DI WINTERACE

La terza edizione della WinteRace di Cortina d'Ampezzo si disputerà dal 5 al 7 marzo con l'ammissione al "Via!" di 80 vetture. Le iscrizioni si chiudono il 12 febbraio. La prova vivrà su un percorso di oltre 400 km con 70 prove cronometrate: 43 con rilevamento a fotocellula, 9 prove di media al decimo di secondo con 27 rilevamenti. Vincerà l'equipaggio che avrà ottenuto il miglior risultato sommando le due modalità di rilevamento. Un premio andrà poi all'equipaggio che risulterà il migliore nelle prove di media.

La manifestazione avrà inizio giovedì 5 marzo con le verifiche. Il giorno successivo ci sarà la prima tappa il cui percorso prevede l'ingresso in Austria, con transito a Sillian, Sankt Justina, Bannberg e Lienz, dove la gara farà una sosta. Al pomeriggio le macchine ripartiranno alla volta di Oberdrauburg, proseguendo verso Kötschach, Sankt Jakob, Liesing, Maria Luggau, Obertilliach e Sillian per rientrare poi in Italia e affrontare le ultime prove a Misurina, prima di terminare la tappa a Cortina d'Ampezzo. La tappa di sabato 7 marzo prevede il transito sui Passi Falzarego e Valparola, attraversando La Villa e Corvara in Badia per continuare verso Passo Gardena e Ortisei e raggiungendo la storica Abbazia di Novacella, dove è programmata la sosta per il pranzo. Alla ripartenza sarà la volta di Chienes, Piccolino, Passo Campolongo e Passo Giau e rientro a Cortina.

(In foto, i vincitori dell'edizione 2014 Fontanella-Covelli su Porsche 356 A del 1955).

www.winterace.it

COPPA ARENA HISTORIC CON FINALE A SORPRESA

Il 23 novembre si è disputata a Monforte d'Alpone (VR) la settima Coppa Arena Historic, organizzata dalla Scuderia Car Racing in collaborazione con Valpolicella Motorsport. A vincere è stato l'equipaggio di casa Vittorio Policante-Matteo Valdegamberi su Opel Ascona (in foto). La gara ha tenuto desta l'attenzione sino all'ultimo, essendo stata contrassegnata da bagarre e colpi di scena. 24 gli equipaggi al "Via!", 181 km la lunghezza del percorso, di cui 56 divisi in nove prove speciali in programma. Quanto la gara sia stata carica di colpi di scena lo testimonia il fatto che i vincitori non si sono aggiudicati neanche una delle nove prove speciali in programma. Protagonisti nei tempi scratch sono stati anzitutto Riccardo Andreis/Stefano



Farina su Porsche 911 (3 prove vinte), Giacomo Costenaro/Justin Bardini su Lancia Rallye 037 (3 vittorie), Giorgio Costenaro/Sergio Marchi (Lancia Stratos), Alberto Sanna/Alfonso Dal Bra (Porsche 911 SC), Paolo Nodari/Mattia Franchin (Opel Ascona B SR), tutti con una vittoria ciascuno.

Senonché i guasti e le forature hanno movimentato molto la

classifica: Andreis era in testa dopo la seconda prova, poi ha lasciato il comando a Giorgio Costenaro, il quale glielo ha restituito dopo una sola speciale. A quel punto è iniziata la bagarre tra Andreis e l'altro Costenaro, Giacomo, su Lancia Rallye 037. Quest'ultimo è andato in testa ma anche lui dopo una sola prova ha lasciato di nuovo il primo posto ad Andreis, che ha ricambiato alla speciale successiva. Al termine della settimana e dell'ottava speciale per Giacomo Costenaro pareva fatta, invece all'ultima prova un problema alla sua Lancia 037 lo rallentava di quasi 3'. Così si sono ritrovati vincitori Policante/Valdegamberi, forti della loro regolarità. Secondi Stefano Cracco/Denis Gainelli (Renault 5 GT Turbo); terzi Nicola Gaspari/Michele Tosi (Fiat 127 Sport).

www.rallyrevival.it

10° BERGAMO HISTORIC GP RICORDANDO NUVOLARI

Domenica 31 maggio si svolgerà il Bergamo Historic Gran Prix. La manifestazione è alla sua decima edizione e vuole rendere omaggio alla gara bergamasca che nel 1935 fu vinta da Tazio Nuvolari su Alfa Romeo P3. Il tracciato, lungo 2.920 metri, si snoda tutto in un ambiente medioevale, cosa che rende l'evento bergamasco unico al mondo. La manifestazione è articolata su momenti dedicati alle moto da GP e altri alle vetture da competizione. All'evento saranno ammesse 70 vetture suddivise nelle categorie Anteguerra Gran Premio e Sport, Formula1, Formula 2, Formula Junior e Formula 3 fino al 1975, GTS e Sport fino al 1975. Nell'ambito del dedicato al pilota Giulio Foresti nato a Bergamo, è prevista la presenza dell'Alfa Romeo 8C 1935 ex Tazio Nuvolari, due Amilcar Anni 20, una Diatto GP 1922 e una Delahaye GP del 1935. Sullo schieramento di partenza ci saranno inoltre altre vetture sportive del passato come le F1 Lancia Marino del 1959; Cooper T86B 12C ex Vic Elford; Cooper Maserati del 1959 ex Lorenzo Bandini; F1 Cooper Bristol 1952 ex Herbert Fraser. Altre monoposto presenti saranno le Formula Junior, come la Moroni del 1959, la Moretta Branca del 1959, la Wainer del 1960. Ci sarà poi anche una Formula 3 Lotus 41. Tra le GTS annunciate spiccano la Ferrari Testa Rossa 1959, la Porsche 935 Vaillant ex Rabl e la Porsche 934 Jagermeister.

www.bergamohistoricgranprix.com



BORACCO-BOSSI VINCONO IL CHALLENGE SOLIDARIETÀ DEL CLUB LOMBARDIA

Ai primi di dicembre si è svolta la premiazione dell'edizione 2014 (l'ottava) del Challenge Solidarietà, sostenuto da quattro club Asi della Lombardia: Varese Auto Moto Storiche, Club Orobico, Club Cmae Milano e Veteran Car Carducci di Casteggio. Quest'anno a fruire della raccolta benefica è stata la milanese Asnada Onlus che si occupa di scolarizzazione di ragazzi ed adulti provenienti da Paesi in guerra: 500 i partecipanti totali.

A vincere sono stati i coniugi Roberto Boracco e Angela Bossi di Varese, su A112 Abarth, seguiti da Saverio e Gudrun Mazzalupi su Austin Healey MKII; terzo è risultato l'equipaggio milanese Gianfranco Crippa-Ornella Pietropaolo su Triumph TR3. Nelle posizioni seguenti hanno concluso Pier Guenzi, Gabriella Scarioni, Guido Barcella, Andrea Palumbo, Claudio Gualdi, Mauro Bonfante, Dino Nardiello e Maurizio Gandolfo.

L'esito è particolarmente lusinghiero per il club Vams Varese che ha piazzato cinque equipaggi nei primi dieci. Le quattro gare in palio sono state il Raduno Solidarietà di Bergamo, il Giro Oltrepo Pavese-Strada del Sale, la Coppa Tre Laghi e Varese-Campo dei Fiori e il Trofeo Novate Cmae.

La serata della premiazione è stata anche l'occasione di festeggiare i 25 anni di attività del Varese Auto Moto Storiche.



CAMPIONATO ITALIANO SALITA AUTOSTORICHE

12 aprile	29ª CAMUCIA-CORTONA
3 maggio	51ª COPPA DELLA CONSUMA
17 maggio	SCARPERIA-GIOGO
31 maggio	8º TROFEO LODOVICO SCARFIOTTI" SARNANO-SASSOTETTO
7 giugno	30ª BOLOGNA-RATICOSA
21 giugno	19º LAGO MONTEFIASCONE
12 luglio	34ª CESANA-SESTRIERE
30 agosto	21ª LIMABETONE STORICA-TROFEO "FABIO DANTI "
27 settembre	36ª COPPA DEL CHIANTI CLASSICO
18 ottobre	CRONOSCALATA DEL SANTUARIO DI GIBILMANNA

SALITE FUORI CAMPIONATO

29 marzo	14ª BOLOGNA-SAN LUCA
19 aprile	1ª SALITA STORICA MONTE ERICE
26 aprile	61ª COPPA NISSENA
28 giugno	TERMINI-CACCAMO
05 luglio	65ª TRENTO-BONDONE
19 luglio	53ª RIETI-TERMINILLO / 51ª COPPA BRUNO CAROTTI
26 luglio	6ª CRONOSCALATA DELLO SPINO
02 agosto	41ª ALPE DEL NEVEGAL
02 agosto	COLLESANO-PIANO ZUCCHI
23 agosto	50º TROFEO LUIGI FAGIOLI
13 settembre	58ª COPPA MONTI IBLEI
27 settembre	33ª PEDAVENA-CROCE D'AUNE
11 ottobre	38ª CIVIDALE-CASTELMONTE



CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN CIRCUITO

5 aprile	IMOLA	Camp. Italiano
26 aprile	VARANO	Camp. Italiano
10 maggio	ADRIA	Camp. Italiano
14 giugno	MISANO	Camp. Italiano
26 luglio	PERGUSA	Camp. Italiano
6 settembre	MUGELLO	Camp. Italiano
27 settembre	VALLELUNGA	Camp. Italiano
6 dicembre	MAGIONE	Camp. Italiano
*28-29 marzo	VALLELUNGA	Vallelunga Historic
*20-21 giugno	MONZA	Coppa Intereuropa
*11-12 luglio	MONZA	Monza Historic

* Gare non titolate



CAMPIONATO ITALIANO RALLY STORICI

8 marzo	5º HISTORIC RALLY DELLE VALLATE ARETINE
12 aprile	30º SANREMO RALLY STORICO*
3 maggio	11º RALLY STORICO CAMPAGNOLO
24 maggio	TARGA FLORIO HISTORIC RALLY
21 giugno	5º RALLY LANA STORICO
12 luglio	16º CIRCUITO DI CREMONA
26 luglio	10º RALLY DUE VALLI HISTORIC
8 agosto	RALLY STORICO PIANCAVALLO
30 agosto	20º RALLY ALPI ORIENTALI*
20 settembre	27º RALLY ELBA STORICO*

*Gare valide anche per il campionato europeo

RALLY NON TITOLATI

1 marzo	9º RALLY STORICO RIVIERA LIGURE (Savona)
29 marzo	6º RALLY 1000 MIGLIA STORICO (Brescia)
19 aprile	RALLY STORICO 500 MINUTI (Bussolengo - Verona)
17 maggio	2º RALLY COSTA SMERALDA VINTAGE (Porto Cervo)
24 maggio	MEMORIAL CONRERO 2015 (Ivrea)
7 giugno	RALLY 4 REGIONI (Salice Terme - Pavia)
5 luglio	8º COPPA ARENA HISTORIC (Verona)
12 luglio	HISTORIC SAN MARINO RALLY (Repubblica San Marino)
13 settembre	6º HISTORIQUE RALLYE SAN MARTINO (San Martino di Castrozza)
27 settembre	10º RALLY STORICO CITTÀ DI BASSANO
18 ottobre	5º VALSUGANA HISTORIC RALLY (Borgo Valsugana - Trento)
8 novembre	3º RALLY 999 MINUTI HISTORIC (Novara)



CAMPIONATO ITALIANO REGOLARITÀ STORICA

11 gennaio	COPPA DEI LUPI (Frosinone)
22 febbraio	22ª COPPA CITTA' DELLA PACE (Trento)
22 marzo	5º TROFEO STRADE SCALIGERE MEMORIAL B. ZORZI (Verona)
29 marzo	25ª COPPA DEI CASTELLI PAVESI (Pavia)
26 aprile	20ª COPPA DEGLI ETRUSCHI (Viterbo)
03 maggio	22º SAN MARINO REVIVAL (Repubblica San Marino)
24 maggio	16ª COPPA DELLA COLLINA STORICA (Pistoia)
07 giugno	9ª MENDOLA MENDEL (Bolzano)
21 giugno	3ª TARGA A.C. BOLOGNA (Bologna)
05 luglio	10ª LA MILLECURVE MILLECURVE (Avellino)
30 agosto	23ª TROFEO ROLANDO D'AMORE (Avellino)
06 settembre	15ª CITTÀ DI LUMEZZANE (Brescia)
03 ottobre	CAMPAGNE E CASCINE 2015 - 13ª COPPA3T (Cremona)

-A QUESTA EDIZIONE SONO AMMESSE TUTTE LE VETTURE APPARTENENTI AL 1° AL 2° ED AL 3° RAGGRUPPAMENTO

-UNA PARTE CONSISTENTE DEL MONTEPREMI VIENE DESTINATO ALLE CLASSI

-LA COPPA SI DISPUTA SU 6 GARE SUDDIVISE IN 2 GIRONI CON UN MASSIMO DI 2 RISULTATI UTILI OGNI GIRONE

-ISCRIZIONE GRATUITA

-SCONTO DEL 10% SULLA TASSA DI ISCRIZIONE ALLE GARE PER I PILOTI REGOLARMENTE ISCRITTI ALLA MICHELIN HISTORIC RALLY CUP

2015



Historic Rally



CALENDARIO 4 RISULTATI UTILI

RALLY TOUR 1

2 mar VALLI ARETINE

2 mag CAMPAGNOLO

16 mag CONRERO

RALLY TOUR 2

20 giu LANA

18 set ELBA

17 ott VALSUGANA

DETTAGLI SU www.mcups.it



**AREA
GOMME**
competizioni



Sapore vero

Pochi fronzoli,
tanta sostanza:
qui non conta
l'albergo * * * * *,
ma il piede e la
macchina giusta.
*Tra tante A112,
Mini e Porsche,
abbiamo trovato
però anche
una bella 124,
con livrea al...
Prosecco!*
**Vittoria ad Aiolfi-
Pandozzi**

DI MICHELE DI MAURO - FOTO DI
MAURO E VINCENZO VIOLA



TORRE DEI CRONOMETRISTI

La Fiat 124 Gr. 1 sembra osservare minacciosa l'incredibile strumentazione di una Flat 508 Sport, che dà l'idea di quanto sia sentita la competizione nelle gare tricolori.





LIl Campionato Italiano Regolarità Autostoriche CSAI 2015 si è aperta con la IV “Coppa dei Lupi”, il secondo fine settimana di gennaio. Una nuova collocazione rispetto al consueto terzo fine settimana di febbraio, alla ricerca di condizioni di gara che facessero trovare ai concorrenti la tanto desiderata neve, ma come già accaduto lo scorso anno il manto nevoso è stato presente soltanto ai lati delle suggestive strade del Parco Nazionale d’Abruzzo, Lazio e Molise.

Difatti l’articolato percorso di gara proposto dalla ciociara Scuderia del Tempo Perso (circa 350 km) si è snodato quasi interamente nel Parco Nazionale più antico d’Italia, tra valichi, laghi, tornanti, centri abitati e gallerie che hanno portato ad attraversare anche

il suggestivo canyon delle Gole del Sagittario. La Coppa dei Lupi è ormai un appuntamento fisso nell’agenda degli appassionati delle gare “dure e pure”, quelli che non temono avversità e cronometri e sanno fare a meno di passerelle e cene di gala.

Ai “Lupi”, come la chiamano gli affezionati, si fa sul serio, come dimostrano le auto iscritte: su 62 equipaggi (iscritti con largo anticipo sui termini), una buona metà era composta da Mini Cooper, Autobianchi A112 Abarth e Porsche 911.

L’equipaggio n. 1 ha preso il via alle 13.30 di sabato 10 gennaio dalla centralissima Piazza Santa Restituta di Sora (FR), in un clima inaspettatamente mite; il ritmo della gara si è mostrato serrato da subito, con i concorrenti praticamente sempre sotto cronometro:





LIVREA
La bella Fiat 124 Gr. 1 in azione (nell'altra pagina). Perfettamente riprodotta la livrea di un esemplare che correva negli anni '70 (sotto). A fianco, l'inconfondibile strumentazione di serie e i trip-master indispensabili nella Regularità.



nove prove per il primo settore, otto per il secondo con controllo a timbro a Civitella Alfedena e termine a Pescasseroli. Altre otto prove lungo il terzo settore in direzione Passo Godi, durante il quale una salita con neve completamente ghiacciata ha messo alla prova la destrezza dei driver. Al Rifugio Lo Scoiattolo breve sosta per una tipica cena di montagna mentre nel piazzale le vetture si lasciavano ammirare dal pubblico di curiosi e... qualche volpe. Alle 20.45 partenza per le otto prove del quarto settore con tappa a Gioia dei Marsi a base di vin brulé e dolci tipici davanti al fuoco. Quinto ed ultimo settore, tredici prove cronometrate lungo il rientro a Sora previsto alle 00.40, attraverso i valichi di Gioia Vecchia, Passo del Diavolo e Forca d'Acero.

Passo lungo

Nonostante la presenza di una dozzina di top driver, sul gradino più alto del podio si è riconfermato per la quarta volta consecutiva Maurizio Aiolfi, su Fiat Osca 1500 Coupé, con Alessandra Pandozzi. L'equipaggio Rossi-Faedi, che abbiamo seguito a bordo della Fiat 124 Gr.1 presentata in queste pagine, ha confermato le qualità della gara: «Non ci aspettavamo luoghi così suggestivi -racconta Gianmarco Rossi-; inoltre abbiamo trovato un'organizzazione impeccabile. Le carreggiate pulite e la neve solo a bordo strada ci hanno consentito buone medie e il rispetto dei tempi senza grossa difficoltà, aiutati anche dal confort e dall'impianto di riscaldamento della nostra vettura, che è molto vicina a una berlina di serie; solo qualche prova sul finale ha creato un po'



PRIVATA

Nella pagina a fianco, la 124 di Rossi-Faedi alla partenza della Coppa dei Lupi. In bianco/nero, in azione in una gara anni '70 una 124 privata come quella che ha ispirato la "nostra". Qui a fianco, il bell'abitacolo con sedili racing e volante a calice.



di apprensione per il fondo irregolare. Ci siamo piazzati ventesimi assoluti, un buon risultato se si calcola che facciamo un paio di gare l'anno. Qui sicuramente torneremo, abbiamo già confermato la nostra presenza come sponsor per il 2016». Rossi, infatti, quest'anno ha messo in palio a sorteggio un buono acquisto presso la ben nota azienda di famiglia a Bologna che commercializza pneumatici per auto storiche. Tra le auto iscritte alla Coppa dei Lupi 2015 una più di altre ci ha colpiti. Un riuscito mix tra brio, eccentricità (livrea da gara d'epoca su carrozzeria turchese) e ammirazione sincera per chi, tra un mare di rustiche utilitarie a passo cortissimo, ha pensato bene di affrontare ghiaccio e tornanti viaggiando comodo e ben riscaldato. L'oggetto del nostro guardare è una Fiat 124 Special del 1971.

Nata come stradale, la vettura è stata acquistata dai due nel 2010, in buone condizioni, con l'intento di realizzare una replica degli esem-

plari allestiti all'epoca per il Gr. 1, basandosi su foto e annuari originali. Il regolamento del gruppo "Turismo di serie", per auto prodotte in almeno 5000 pezzi, prevedeva dei vincoli abbastanza stretti riguardo l'elaborazione, che doveva infatti allontanare il meno possibile le auto dalla configurazione originale per uso "civile".

Invernale

Durante le ricerche sui documenti d'epoca per capire come allestire la Gr. 1, la fortuna ha voluto che i due amici bolognesi abbiano trovato un esemplare nello stesso turchese della vettura acquistata, che così non è stata riverniciata, a eccezione dei cofani in nero opaco. Il passo successivo è stato realizzare le repliche degli adesivi con gli sponsor degli anni '70: dai classici Carello, Olio Fiat e Life fino al prosecco Roldocanal (la macchina che ha fornito l'ispirazione era dei veneti Bas-

TEMPO... BEN SPESO

In alto, un gruppo di Porsche 911, tra i modelli più diffusi nelle gare di campionato insieme ad A112 e Mini. A sinistra, l'efficientissimo staff della "Scuderia del Tempo Perso", organizzatrice della Coppa dei Lupi.

Nella pagina a fianco, Piazza Restituta a Sora (FR), sede della partenza, e la Fiat Osca 1500 di Aiolfi-Pandozzi, vincitori della gara.





QUATTRO "12" E TRE MINI NEI PRIMI DIECI

1. Aiolfi Maurizio-Pandozzi Alessandra (Fiat Osca 1500 Coupé 1960)
2. Rimondi Valerio-Fava Liana (Innocenti Mini Cooper 1,3 1973)
3. Spagnoli Franco-Parisi Giuseppe (Fiat 508 Sport Ghia 1932)
4. Renna Flavio-Casamassima Erica (Innocenti Mini Mille 1972)
5. Ricci Roberto-Gallotta Valeria (Autobianchi A 112 Abarth 1976)
6. Giansante Mauro-Marano Luca (Innocenti Mini Cooper 1,3 1975)
7. Maccario Emilio-Tulimiero Mario (Autobianchi A 112 Abarth 1976)
8. Gualtieri Giovanni-Morosi Alessio (Autobianchi A 112 Abarth 1984)
9. Galavotti Mauro-Vezzelli Stefano (Lancia Beta Coupé 2.0 1976)
10. Bellini Fabrizio-Bellini Michele (Autobianchi A 112 1976)



CONSERVATA

La 124 di Rossi/Faedi è allestita con grande cura del dettaglio. Il bello è che non è restaurata! A parte la verniciatura e l'allestimento, l'esemplare è così come è stato acquistato, da un signore che l'aveva usato pochissimo. Sopra, il bagagliaio pieno delle cassette con il necessario per la gara. A sinistra, il roll-bar, l'estintore e la chiave dei bulloni delle ruote alloggiata nel bracciolo della porta.

so/Bissotto). Completano il quadro i paraspruzzi, gli specchi sportivi, gli immancabili Carello Megalux, il paracoppa, i ganci ferma cofano e lo stacca batteria esterno. All'interno, tutto d'epoca, troviamo sedili Sparco con cinture Klippan, volante sportivo a due razze ed estintore. Di moderno c'è solo il roll-bar, che rende inutilizzabile il divano posteriore, mantenuto assieme a rivestimenti e pannelli come da regolamento. Anche la meccanica si presenta di serie, almeno all'apparenza: persino carburatore e filtro aria sono originali. In realtà la testa è stata lavorata, sono stati allargati i condotti, bilanciato il volano, sostituiti i getti dei carburatori con altri maggiorati, liberato lo scarico dai materiali fonoassorbenti, per una potenza finale prossima ai 90 CV. Così allestita, la 124 ha debuttato alla Coppa Dalla Favera del 2013, ripetuta poi nel 2014, anno in cui ha disputato anche la Winterace. L'auto è infatti pensata e preparata prettamente per gare invernali come, appunto, la Coppa dei Lupi, dove si è presentata calzando un bel set di gomme termiche, nella misura originale, più un treno di chiodate al seguito, e un baule con due casse zeppe di materiale per affrontare ogni imprevisto.

Escalation di potenza

La 124 Special nasce nel 1970 come evoluzione del modello presentato quattro anni prima per sostituire la "1300". Moderna nella linea, essa cela in realtà una meccanica di impostazione tradizionale, con motore anteriore longitudinale, trazione posteriore e ponte rigido rigido posteriore, ma in compenso un impianto frenante a quattro dischi e il nuovo e brillante 4 cilindri ad aste e bilancieri di 1197 cc da 60 CV che con la "Special" del 1968 sale a 1438 cc e 70 CV. Nel 1970 arriva un nuovo restyling di carrozzeria, che diventa più moderna e grintosa. A questa serie appartiene l'esemplare del servizio, a cui si affianca l'inedita versione bialbero "T" da 80 CV, equipaggiata con una versione depotenziata del propulsore montato sulle coupé "Sport". Su entrambe debutta il doppio circuito frenante con servofreno. Nel 1972 esce la versione più pepata della stirpe, la Special T 1600 da ben 95 CV, che può montare a richiesta anche il cambio a 5 rapporti. Il pensionamento della 124 arriva soltanto nel 1974, quando lascia il testimone alla più moderna 131 che proseguirà da par suo la tradizione sportiva delle berline torinesi.



IMMACOLATO

Ed eccoli, i "nostri eroi": Gianmarco Rossi (a destra) e Flavio Faedi che, chiusa la ditta venerdì sera, si sono sciropati il viaggio fino a Sora per disputare la Coppa dei Lupi. Durante la quale hanno anche trovato il tempo di farci fotografare la 124. Sotto, il vano motore come nuovo.

Scheda tecnica FIAT 124 SPECIAL (1971)

Motore: anteriore, 4 cilindri in linea, valvole in testa, alesaggio e corsa 80x71,5 mm, cilindrata 1438 cc, rapporto di compressione 9:1, potenza 70 CV a 5400 giri, alimentazione carburatore doppio corpo Weber 32 DHS 3 o Solex C32 EIES **Trasmissione:** trazione posteriore, cambio a 4 marce + RM; pneumatici 155-13 **Corpo vettura:** berlina tre volumi, quattro porte cinque posti; sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice; posteriori ponte rigido, molle elicoidali, puntoni longitudinali, ammortizzatori telescopici Freni a disco sulle quattro ruote **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.420, carreggiate ant/post 1.330/1.300, lunghezza 4.059, larghezza 1.610, altezza 1.420; peso a vuoto 950 kg **Prestazioni:** velocità massima 155 km/h





Willi Kauhsen
Racing Team

Donnerstag 13.11.14			
11:30	Fahrerbriefing		
14:30	Training Gr. A	45 min	
18:30	Training Gr. A	30 min	
Freitag 14.11.14			
15:30	Qualifying Gr. A	30 min	
18:00	Weltcup Party Spirit Team 2014		
Samstag 15.11.14			
13:00	Start Gr. A	60 min	1
19:00	Start Gr. A	60 min	2
Sonntag 16.11.14			
01:00	Start Gr. A	60 min	3
07:00	Start Gr. A	60 min	4

gentleman drivers



SUNSET
Una Lola T70 MkIII nell' infield di Daytona.
A sinistra, in alto Merzario
e Borella, al centro Barth e Casadei.
Qui a fianco, il programma del fine
settimana nel team di Willi Kauhsen.

Una nuova gara si è aggiunta alla già lunga lista di eventi internazionali dedicati alle auto storiche: la 24 Ore di Daytona Classic, ispirata alla Le Mans Classic. Da quest'ultima la gara americana (disputata dall'11 al 15 novembre) si distingue per la molto maggiore ampiezza del periodo considerato di elezione per le auto partecipanti: si va infatti dal 1959 fino al 2010. Punto di contatto è il fatto di durare un giorno intero, con le sei categorie che corrono scaglionate, un'ora per volta per un totale di quattro ore, giorno e notte, alba e tramonto.

Il 1959 è il primo anno in cui si corre in Florida, anche se la prima 24 Ore è del 1966. Tornando a oggi, i concorrenti erano impegnati dal mercoledì, con le prime sessioni di prove libere, fino alla domenica con la bandiera a scacchi delle ore 13.

Il paddock è ammantato dalla magia di alcune delle auto che hanno fatto la storia dell'automobilismo, e in questo senso non stupisce che

i numeri siano dalla parte delle Porsche: 907, 910, 911, 935, 914/6, 962, 956, 968, 993, 996, 991, 997. Mancano praticamente soltanto le 908, 917 e GT1 per avere tutta la storia della Casa. Ma all'atmosfera contribuiscono ugualmente le Ford Mustang e GT40, le Chevrolet Corvette, Lola T70, Dodge Viper, BMW, Pescarolo (il prototipo derivato da una Courage realizzato dal team del mitico francese per le Le Mans dei primi anni 2000, ndr), e poi ancora Maserati MC12, Audi R8, Ferrari Daytona e 333 SP...

Sulla 333 c'era Christian Pescatori, protagonista di numerose vittorie con la Sport di Maranello negli anni '90. Dopo il traguardo abbiamo raccolto le sue impressioni: "Non capita spesso di vedere insieme auto europee e americane, mi piace molto. L'organizzazione è stata ottima, nonostante fosse la prima edizione. Per me è stato bellissimo tornare a guidare la Ferrari, che ha fatto la storia di Daytona con Baldi, Moretti e Papis. La macchina è sempre molto veloce ed efficace sui

Due italiani sono tornati in Florida a correre la prima edizione "storica" *Accompagnati da due assi come Arturo Merzario e Jürgen Barth* **Un'esperienza fantastica, in diretta dall'abitacolo**

DI MAURO BORELLA, MAURO CASADEI E PATRICK PAYANY
FOTO FOTORISSIMA





banking. Spero proprio di esserci anche l'anno prossimo".

Pescatori non è stato l'unico pilota famoso in pista: c'erano altri personaggi che rispondevano ai nomi di Arturo Merzario, Patrick Long, Jürgen Barth, Jochen Mass, Gijs Van Lennep, Brian Redman, Andy Wallace, Bob Tullius...

Lunga vita dunque a questo evento che testimonia della storia dell'International Speedway di Daytona. E un ringraziamento va ai collezionisti europei che hanno attraversato l'Atlantico contribuendo alla riuscita della gara. Speriamo che per la seconda edizione anche gli americani ci portino le loro auto più belle.

In pista c'eravamo anche noi di Automobilismo d'Epoca, tramite due "inviati speciali" che ci hanno fatto vivere dall'abitacolo questa esperienza che ogni appassionato di corse vorrebbe fare. Due gentlemen driver di vaglia che hanno corso con altrettanti sacerdoti dell'automobilismo: Arturo Merzario e Jürgen Barth. Ecco il racconto dalla loro viva voce.

La mia Camaro

I motori del 747/400 ronzano a velocità di crociera, siamo a 10.000 metri sull'Oceano Atlantico, volo da Francoforte a Orlando. Una volta questa era una tratta quasi usuale per me: negli anni '90 ho disputato varie 24 Ore di Daytona.

Nel 2013, durante una gara del Campionato HSR (Historic Sportscar Racing) proprio a Daytona, l'organizzatore George Tuma mi dice di voler fare una 24 Ore "Classic". L'idea mi pare bellissima, così eccomi qui con l'inossidabile Arturo Merzario.

Io guiderò una Porsche RSR del 1974 e la Chevrolet Camaro GTS-1 a telaio tubolare, che ho pilotato due volte nel 1994 e '95, su invito dell'attuale proprietario, un appassionato elvetico che l'ha restau-

rata nei minimi dettagli, comprese le decal originali!

Merzario, a 38 anni dall'ultima apparizione a Daytona, guiderà invece -molto appropriatamente- una Ferrari Daytona Gr.4, come quella che condusse nel 1973 insieme a Jean-Pierre Jarier. Doppi turni per me quindi, e le 4 ore previste nel mio caso diventeranno 8. Speriamo di farcela...

All'arrivo ci attende il classico clima caldo umido della Florida. Dopo un paio di giorni di vacanza, con le tradizionali visite alla spiaggia, al negozio Harley-Davidson più grande al mondo eccetera, siamo pronti per le prove libere. Alle verifiche ci danno il programma ufficiale di gara, e... sorpresa! C'è un intero capitolo dedicato al sottoscritto: «Uno dei pochi "gentleman" italiani ad aver partecipato a 4 edizioni della "24 Ore"». Che onore!

A contorno della "24 Ore" vi sono alcune gare "Sprint", tra cui quella delle mostruose Trans-Am, da oltre 700 CV e 330 km/h. Le auto iscritte alla "Classic" sono quasi 380, quindi in ogni gara partono circa 60 vetture. La Porsche RSR la conosco già, mentre l'emozione di rivedere dopo 20 anni la mia vecchia Camaro è grande.

Morìa di motori

Tutto bene fino al venerdì, quando il motore della Ferrari Daytona di Arturo esala l'ultimo respiro. Peccato, stava andando veramente forte. Per fortuna fra i partecipanti vi sono anche i grandi Maurizio e Marco Micangeli con Carlo Pietromarchi (protagonisti del Mondiale Marche negli anni '70 e '80) con la loro bellissima De Tomaso Pantera Gr. 5, i quali gentilmente invitano Merzario ad aggiungersi al loro equipaggio.

Una bella dormita, in previsione della lunga notte successiva, ed eccoci al giorno della partenza. Arturo è nominato "Grand Marshal" della manifestazione, così dopo l'immane inno americano tocca a lui scandire il classico: "Gentlemen, start your engines!" Io so-



DOUBLE FEATURE

Mauro Borella era iscritto alla gara con due auto: la Chevrolet Camaro con cui aveva gareggiato nella 24 Ore del 1994 e 1995 (pagina a sinistra) e una Porsche 911 RSR (sopra) del 1974. Nonostante gli intoppi, è tornato a casa con la Medaglia d'Onore. E un intero capitolo nel programma di gara, per essere uno dei pochi "gentleman" ad aver partecipato a quattro edizioni della 24 Ore di Daytona.



© Fotorissima.net



BIG BORE

In alto, la Ferrari 365 GTB-4 svedese che ha dato parecchio filo da torcere alla Porsche 907 di Barth-Casadei. Qui sopra, a sinistra la Corvette 8300 cc (!) dei "pro" André-Gounon; al centro Pescatori su Ferrari 333SP e a destra una Lola T70 Mk1 con qualche piccolo problema in frenata.



no nel 2° gruppo con la Porsche e nel 6° con la Camaro. Sono un po' preoccupato perché vi sono molti piloti europei che non hanno mai corso sul banking, un'esperienza del tutto particolare che richiede un po' di pratica. Per fortuna fila tutto liscio e i primi turni procedono bene, anche Arturo si destreggia da par suo con la Pantera in mezzo a un nugolo di Porsche. Purtroppo di notte il motore della 911 esplode, mentre alla guida c'è il mio compagno di equipaggio. D'altronde Daytona con le sue sopraelevate non perdona, infatti molte auto si devono ritirare. Con la Camaro mi hanno cronometrato a 278 km/h all'uscita del banking, tanto per dire...

La notte di Daytona è difficile. Il buio dura 12 ore, contro le 8 di Le Mans. Quando sorge l'alba è un sollievo, anche perché di notte fa piuttosto freddo. Quando manca poco al traguardo si accende la spia dell'olio della Camaro. Spengo il motore riuscendo comunque a tagliare il traguardo e mi fermo subito dopo a lato pista. È saltata via la cinghia della pompa dell'olio, prontamente rimpiazzata nell'intervallo.

Nel turno successivo il mio compagno riesce solo a fare qualche giro prima del disastro. Evidentemente il motore aveva già sofferto per la momentanea mancanza di lubrificazione, e una biella esce da sotto il blocco, squarciando la coppa dell'olio. Malgrado ciò siamo classificati primi di Classe, vincendo così una bella medaglia,



e anche ad Arturo (che finisce la gara con un onorevolissimo 4° posto di Classe) viene data la Medaglia d'Onore. All'aeroporto un'altra splendida giornata di sole ci saluta, e quando l'aereo decolla alla volta della fredda e piovosa vecchia Europa non posso fare a meno di pensare a quanto mi sono divertito. Ciao Daytona, ci rivedremo presto, spero.

Sogno di bambino

Quando avevo sei anni mio padre mi portò a Imola a vedere la 500 Km e la gara dell'Interserie, sempre sul tracciato del Santerno. Vidi le Alfa Romeo 33 di Zeccoli, de Adamich, Galli, le Porsche dalle 904, alle 917. Li nacque una passione che è aumentata negli anni, fino a portarmi a correre, senza alcun aiuto dai miei genitori, prima nel motocross e poi in auto.

Oggi, dopo 40 anni, mi ritrovo a Daytona, per la prima "Classic". Di per se non sarebbe nulla di straordinario, dato che ho corso per dieci volte la 24 Ore. Se non fosse che sono qui grazie a Jürgen Barth e Willy Kauhsen, che mi faranno guidare la mitica 907 "Long-Tail", 2.000 boxer 6 cilindri a iniezione meccanica. Un'auto di cui esistono appena 2 esemplari al mondo. Si è trattato di una concomitanza di eventi unici. Alla pista da urlo quale Daytona, alla Porsche 907 "Long Tail", si sono in-

BANKING

Nelle foto grandi, Barth (a sinistra) e Casadei (qui a fianco) al volante (e che volante!) della Porsche 907 di Kauhsen. Foto piccole: pagina a fianco, lotta notturna Porsche-BMW; duello Porsche 910-Ford GT40 sul banking; una Camaro del 1967 in frenata. In basso, un immancabile VW "Bulli". In questa pagina, carrellata di vip: a sinistra Gerard Lopez, proprietario della Lotus F1, insieme a Brian Redman; Arturo Merzario invita i piloti ad avviare i motori; Gijs van Lennep, sotto al volante della Porsche 917 #4 con Vic Elford a Daytona '71 (gli altri sono Merzario-Juncadella su Ferrari 512S #28 e Revson/Posey/Parsons/Chinetti Jr. su Ferrari 512M #22 (foto Bill Warner).



fatti uniti altri fattori eccezionali. Fantastico è stato il guidare per il Team di Willi Kauhsen, collaudatore Porsche dal 1967 al 1977 e lui stesso pilota delle 917/10 e /30, poi team manager delle Alfa Romeo 33TT12 (che portò all'iride Marche 1975) e in seguito costruttore anche di una sua F1. Emozionante l'aver avuto come compagno di squadra Jürgen Barth, pilota, collaudatore e responsabile vendite della Porsche Motorsport, con una sequenza di vittorie che ha avu-

to l'apice nella vittoria con una 936 a Le Mans '77, con Jacky Ickx e Hurley Haywood. Nel primo turno di libere parte Jürgen per qualche giro di riscaldamento, poi si ferma e Willy mi fa segno di prepararmi. Appena mi infilo, per la prima volta, dentro la 907 che fu di Jochen Rindt e Gerhard Mitter, nel solo leggere questi nomi sulla carrozzeria mi sento percorrere da un brivido.

Vecchi parametri

Come mi lego alla... macchina -il sedile in pratica non c'è visto che Jürgen e io siamo alti 1,90 metri- l'agitazione d'incanto sparisce per far posto alla voglia di guidare. Sulle prime non è facile tornare alla tecnica di guida dell'epoca con tanti cose da coordinare tutte insieme: il punta-tacco, il cambio con escursione ampia, i freni, lo sterzo, il pedale dell'acceleratore poco sensibile... tutto è come allora, molto diverso dalle auto di oggi. Dopo 5 giri il tempo è 2.10"5 e mi rendo conto che la concorrenza è molto agguerrita... in seguito capirò il perché! Un tempo fatto in totale aderenza, senza impegnare la macchina più di tanto in staccata e in percorrenza di curva. Considerazioni a caldo: è molto facile sbagliare la cambiata (le conseguenze potrebbero essere catastrofiche); devo prendere confidenza con lo sterzo, che ha un volante di grosse dimensioni e poca demoltiplica; la tenuta laterale è ottima, non c'è sottosterzo, dietro allarga in inserimento se si esagera, ma in modo molto graduale. Meno piacevole, subito evidenziato da Barth: all'uscita del banking, il posteriore si alleggerisce; con Kauhsen decidiamo di aumentare il carico posteriore e il problema diminuisce molto.

In bagarre

Nelle prove ufficiali Jürgen segna un 2.10"2 e finalmente arriva la gara: 4 turni di 1 ora, alle 13, alle 19, all'1 e alle 7. Il via di ogni turno è preso da Barth, nel primo riesco a recuperare e passare una Ferrari "Daytona" Gr.4 di un team svedese, macchina molto ben preparata e affidabile. Dopo averla inseguita per tutto il turno riesco a passarla all'ultimo giro (almeno così credo) però scambio la bandiera bianca (che indica l'ultimo giro) con quella a scacchi e mi faccio ripassare... Non ho parole...

Comunque finiamo il turno al 1° posto di classe. Nel 2° e 3° turno, però, la macchina ha grossi problemi di alternatore; la cinghia esterna della distribuzione salta a più riprese, la luce rossa "alarm" si accende, al pari della nostra mezza sincope... Subito folle e ritorno ai box senza superare i 2000 giri.

Finalmente al 4° e ultimo turno di guida il problema è risolto, ma si rompe uno scarico... però prontamente rimpiazzato. Finiamo nuovamente 1° di classe... Peccato per l'assoluta del raggruppamento "A", dove avremmo potuto dire la nostra, vista la moria delle avversarie.

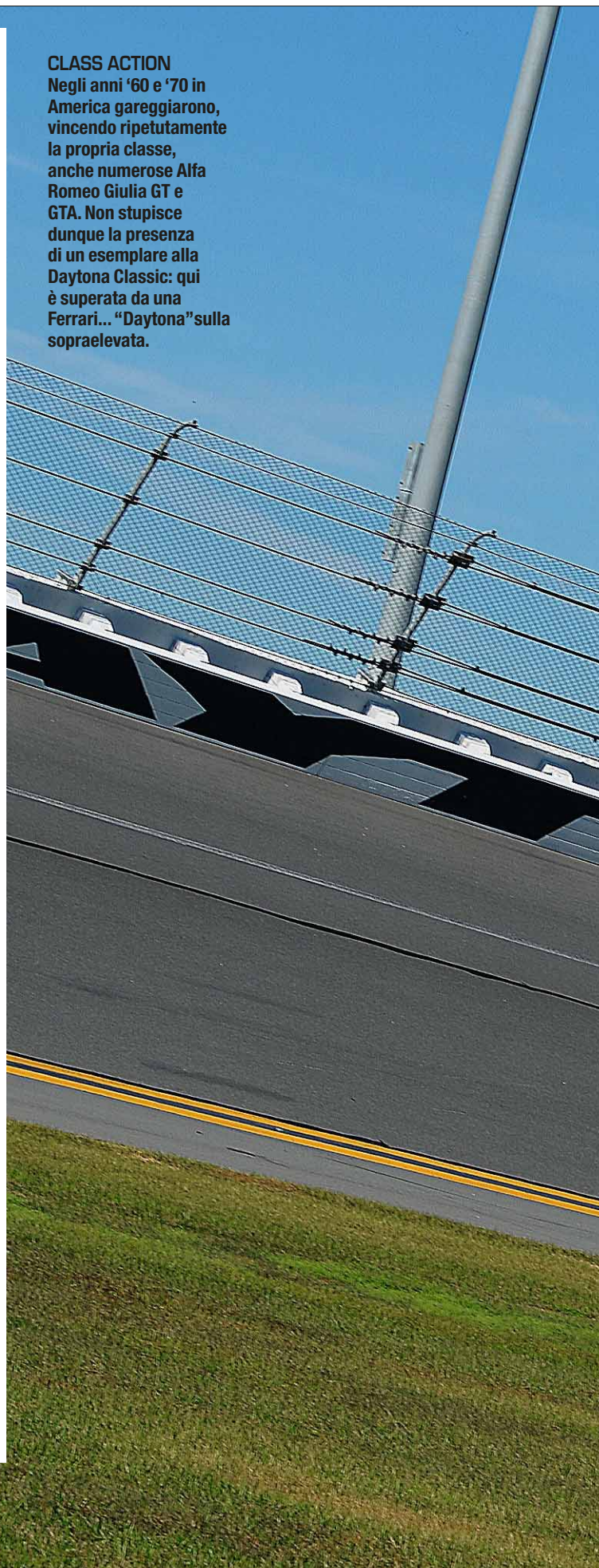
E... le verifiche?

In conclusione, una nota sull'approccio di molti a queste gare, che non è dei più sani... Ho visto e sentito delle macchine che di "storico" avevano soltanto le sembianze: una Camaro del 1979 che la sentivi e non la vedevi, oppure le Corvette Sting Ray con il big block da Can-Am e iniezione elettronica, o ancora Chevron B16-21-23 o March 712, tutte che tengono il minimo come un turbodiesel, quando soltanto per tenerle in moto in corsia box un tempo non si poteva andare sotto i 4000; o ancora 911 primi anni '70, in teoria 2.0 o 2.2, che ci superavano sui banking. Secondo me queste gare andrebbero regolamentate in modo diverso.

Voglio ringraziare infine Jürgen Barth e Willi Kauhsen per la fiducia che mi hanno dato e per avermi fatto sognare come un bambino a 54 anni!

CLASS ACTION

Negli anni '60 e '70 in America gareggiarono, vincendo ripetutamente la propria classe, anche numerose Alfa Romeo Giulia GT e GTA. Non stupisce dunque la presenza di un esemplare alla Daytona Classic: qui è superata da una Ferrari... "Daytona" sulla sopraelevata.



CASADEI: IL MIO AMICO JÜRGEN

Nel 1998 ero in Ungheria per una gara del Fia-GT, che disputavo su una Porsche di un team vicino a Stoccarda. Uscendo dal paddock una sera mi ferma Barth, che conoscevo solo di fama, invitandomi a sedermi con lui nell'hospitality dell'organizzazione.

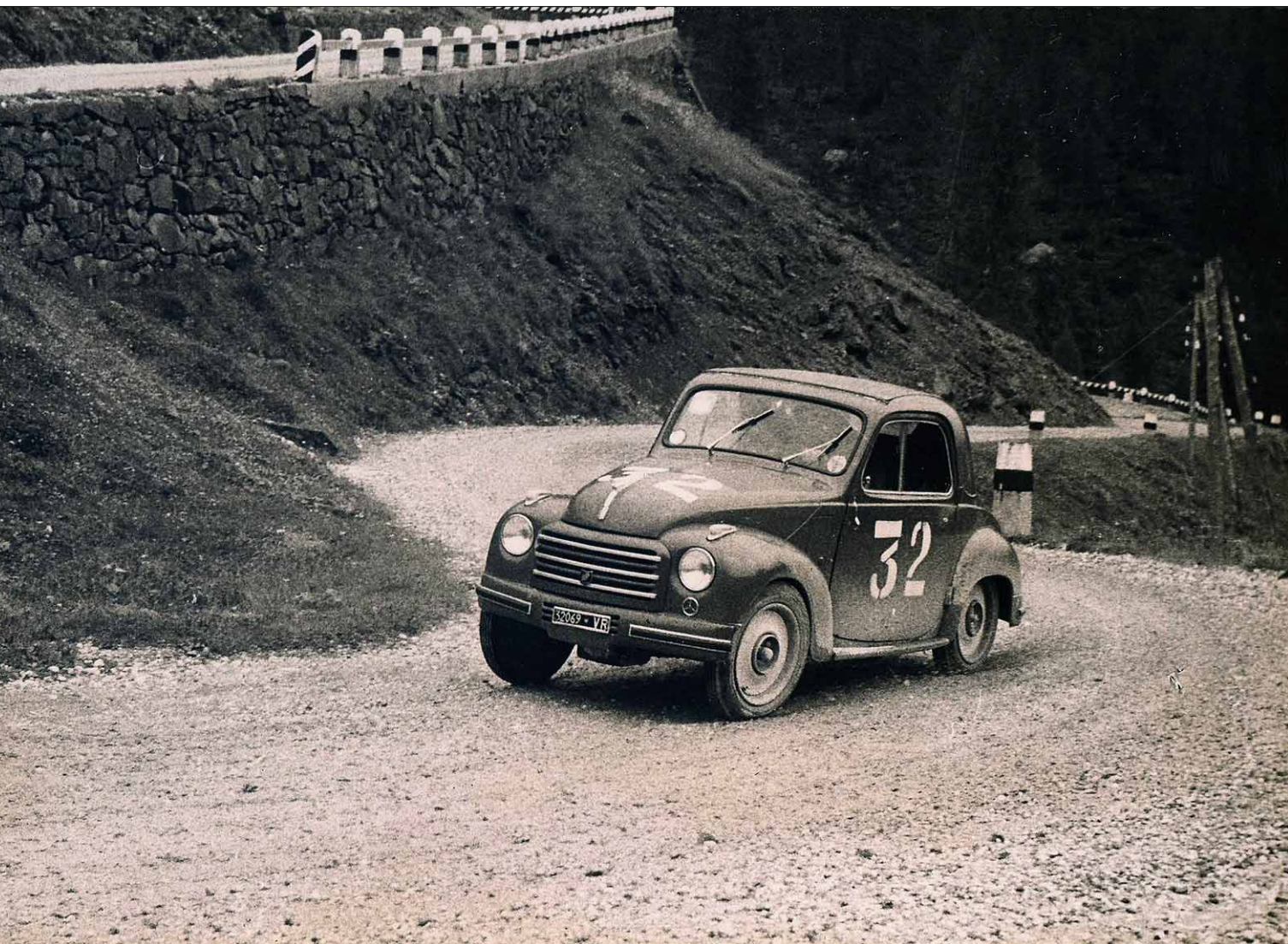
Ci siamo conosciuti e da allora ci siamo visti spesso in pista. Due anni fa a Stoccarda l'ho chiamato per un saluto, lui mi ha invitato a cena a casa sua e abbiamo passato la sera a guardare e commentare le sue foto di oltre 40 anni di automobilismo.

L'estate scorsa ci vediamo da me a Cattolica e mi dice che correrà la Daytona Classic; gli faccio i complimenti per la 907 che guiderà e lui mi dice: "Facciamola insieme!". Io resto di sasso, perché so che lui non parla a caso. Gli faccio presente che non ho sponsor per partecipare ai costi vivi. La cosa finisce lì.

Due settimane prima della gara mi scrive chiedendomi il numero della mia licenza!

Sembra la storia di un film americano, lo sconosciuto Mauro Casadei da Cattolica corre a Daytona con Jürgen Barth e Willy Kauhsen. A volte i sogni si avverano!



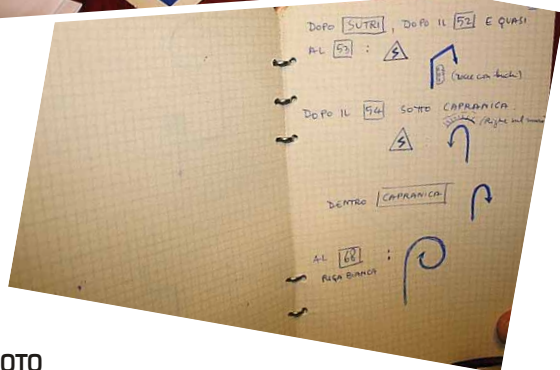
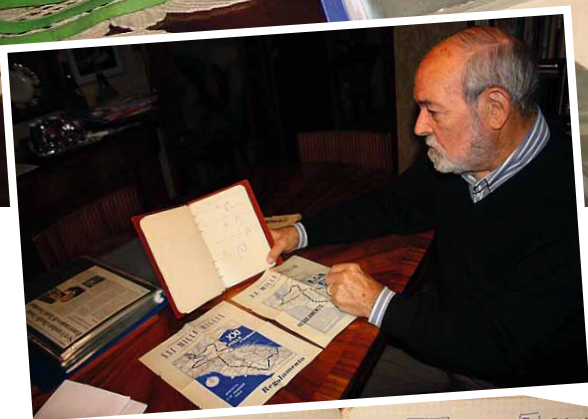


Come Jenkinson



In vista della 1000 Miglia del '54, annotò su un taccuino l'intero percorso Come avrebbe fatto nel '55 il copilota di Moss. Ma lui andava in "Topolino"...

DANILO CASTELLARIN



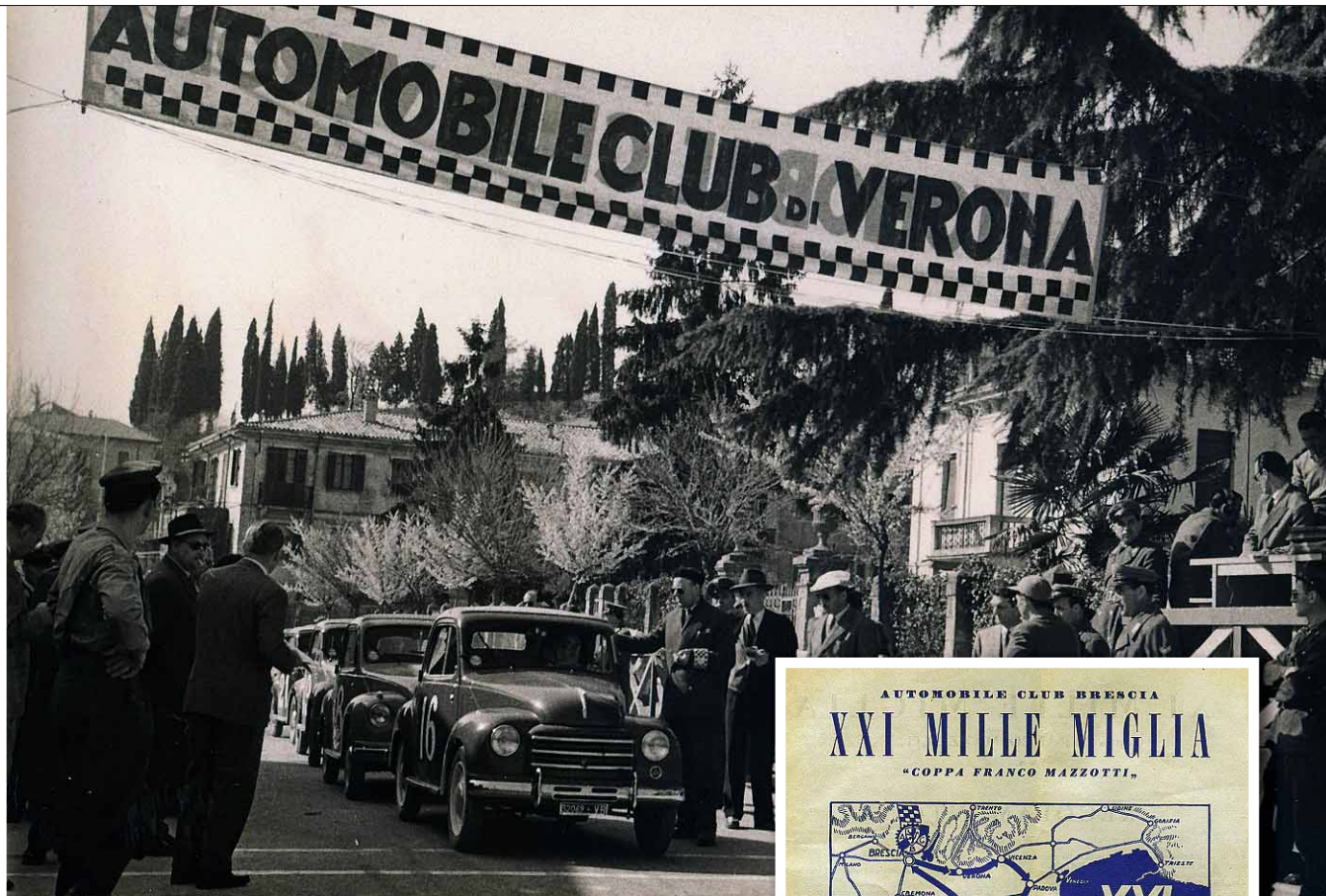
NOTE E FOTO

Sopra, Micaglio mostra la foto della partenza della 8ª Stella Alpina. Da sessant'anni conserva le immagini della "Topolino" con cui gareggiò nel dopoguerra (pagina a fianco, in azione). Qui sopra, il dettaglio del taccuino con le note della 1000 Miglia 1954.

Sessant'anni fa bastava una Topolino per sentirsi campioni. Tempi magici rievocati da Giorgio Micaglio veronese di 85 anni, che per sessanta ha conservato con cura le foto della sua amata "Topolino" con cui, fra il 1952 e il 1954, ha partecipato a numerose corse in salita del dopoguerra. «Quella era davvero un'altra epoca -racconta con un sorriso accarezzando il vecchio album gonfio di ritagli, immagini in bianco e nero e medaglie gelosamente catalogate- perché l'automobile era il riconoscimento di uno stato sociale, oggi invece per distinguersi serve il telefonino». Le corse poi erano sfida, ricerca del rischio, prova di valore. E in un'Italia che ancora stentava a risollevarsi dalla rovina della guerra, i "corridori", come si chiamavano allora, erano temerari cavalieri del rischio e bastava poco. Anche una "Topolino". Magari colore amaranto, come quella cantata da Paolo Conte. Nella gara di casa, la "Salita delle Torricelle", c'erano migliaia di appassionati che aspettavano il passaggio delle auto sui tornanti.

La ruota di scorta

Qualche volta ci scappava la marachella. Come alla Bolzano-Mendola del 1953. Succede che il nostro eroe ha messo su qualche kg, che i tornanti sono tanti, che le salite sono più ripide che mai. E la «Topolino» sbuffa, arranca, insomma fa quello che può, perché il



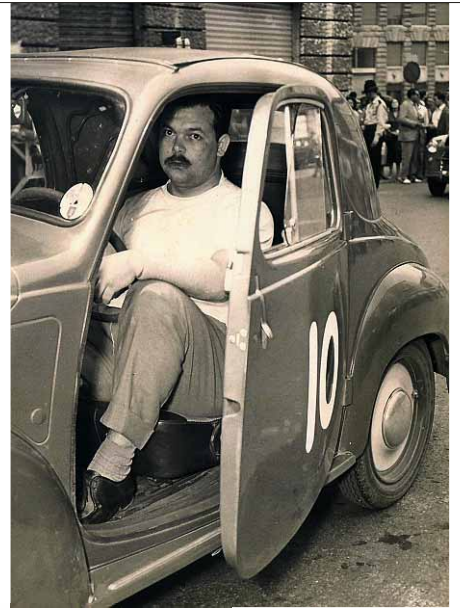
motore è un quattro cilindri con 13 CV... Così Danilo Tesini, storico preparatore scaligero, costruttore della Martes e grande amico di Micaglio, lancia l'idea: sfilare la gomma di scorta dal baule per guadagnare qualche kg. Detto, fatto. All'arrivo nessuno si accorge dell'irregolarità (la ruota di scorta doveva restare a bordo) ma un commissario zelante inizia a puntare il giovane pilota veronese. Non lo perde d'occhio, anche dopo le premiazioni. «Caso volle -racconta Micaglio- che le strade dissestate dell'epoca, piene di sassi aguzzi e taglienti, avessero provocato la foratura di una gomma, con il risultato che la macchina era lì, nel parco chiuso, ma io non potevo cambiare la ruota perché quella di scorta era rimasta nell'auto di Tesini, alla partenza». I telefonini ancora non c'erano. E per togliersi dai guai, mentre il commissario di gara continuava a ronzargli intorno, Micaglio non poteva neppure cavarsela con un semplice messaggio all'amico, ignaro dell'improvvisa difficoltà. «Andò a finire -racconta lui stesso- che fui l'ultimo a tornare a casa, passata la mezzanotte, quando tutti se ne andarono, commissario compreso». Solo allora uscì dall'ombra l'amico, che lo raggiunse portando nel baule di una "1400" la ruota di scorta della "Topolino".

Nelle gare seguenti Micaglio raccoglie altre affermazioni. Tanto che, dopo la Treponti-Castelnuovo del 1954, vicino a Padova, le cronache sportive riportano che «la prova di Micaglio è stata superiore a ogni elogio perché con la piccola Topolino ha preceduto macchine di ben maggior potenza». È primo dei «topolinisti» anche alla Trieste-Opicina dello stesso anno. E brilla pure alla Bolzano-Mendola, alla Trento-Bondone, alla Treponti-Castelnuovo, alla Coppa del Pasubio, alla Salita delle Torricelle. Ma il sogno proibito restava la Mille Miglia.



Il cipresso

Sessant'anni fa Giorgio Micaglio si era preparato coscienziosamente alla dura maratona su strada. Quando ancora non esistevano i "navigatori", almeno quelli satellitari. Il pilota della Topolino macinò palmo a palmo i 1600 km della "Mille Miglia" per trasferire su un taccuino, che ancor oggi conserva, le indicazioni dei passaggi più impegnativi, i bivi, i dossi, le curve insidiose, anticipando Denis Jenkinson, il navigatore che si era pazientemente annotato su un rotolo di carta il percorso della Mille Miglia 1955, vinta insieme a Stirling Moss su Mercedes 300 SLR. «L'organizzazione della gara mi aveva già inviato il regolamento, il programma, gli orari. Nel 1954 la tassa d'iscrizione costava 30mila lire», ricorda Micaglio. E aggiunge: «Ma quando ormai mancavano pochi giorni al termine per spedire la raccomandata, mio padre mi disse che gli affari andavano male e che di



Pauroso incidente alla curva del Cimitero
“Topolino,, contro un cipresso
per non investire un'autobotte

Il guidatore della vetturina all'ospedale con ferite alle

Nel tardo pomeriggio di ieri la polizia stradale veniva avvertita di un incidente — com'era il primo tempo — al varco nei pressi della curva monumentale.
 Recatisi prontamente, gli agenti trovavano una Fiat 500, targata Verona, condotta da Giorgio Micaglio, di 24 anni, residente in via Raggio 9, per non investire un'autobotte, era finita contro un cipresso. La Topolino del Lungedige Porta Vescovo era giunta all'imbocco della strada e aveva sbarrato la strada. L'autobotte della Azienda M. Taurus, targata Verona, guidata dall'autista Galliano Baldo di Angelo, di 27 anni, residente in via Gioioline 18, stava effettuando la manovra di un passo di un autobus, quando prapraggiungeva la Topolino, il guidatore della quale, visto che la strada sbarrata, sterzava bruscamente a destra. Ma la vettura, dopo un giro su sé stessa, aveva sbattuto — come s'è detto

CONTRO IL CIPRESSO



In via Francesco Torbido, circosollazione che porta al ponte Aleardi a Porta Vescovo, gli incidenti sono frequentissimi e spesso molto gravi; per fortuna, questa volta la «topolino» VR 30789, pilotata da Giorgio Micaglio abitante in via Raggio di sole, per evitare un'autocesterna OM andava a cozzare contro un nero cipresso con relativi danni alla macchina. Occorrerebbe in via Torbido un cartellone di avvertimento con su scritto «Prudenza». Che non è mai stato fatto (foto)

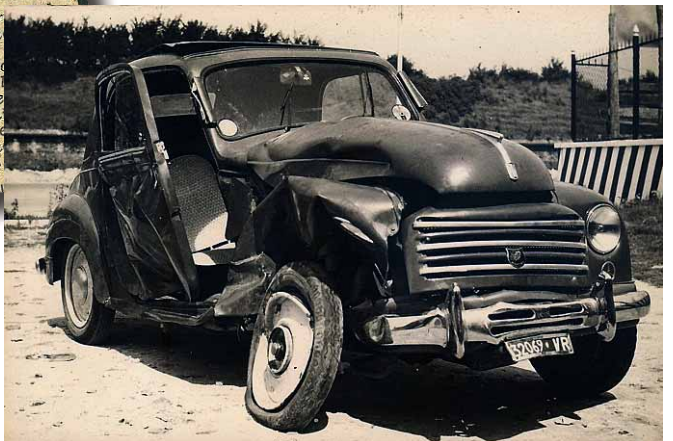
NEI PRESSI DEL CIMENTERO
Cozza una “Topolino,,
contro un cipresso

Una « Fiat 500 » targata VR 30789, condotta dal proprietario Giorgio Micaglio di Rinaldo, di anni 24, domiciliato in via Raggio di Sole 9, si dirigeva ieri verso Porta Vescovo proveniente da ponte Aleardi. Giunto alla curva situata nei pressi del Cimitero monumentale, il Micaglio si vedeva ostacolato dal cammino da un'autobotte « OM Taurus », targata VR 22449, di proprietà dell'Azienda petroli di corso Melloni 104, guidata dall'autista Galliano Baldo di Angelo, di anni 27, domiciliato in via Gioioline 18, proveniente in senso inverso. Per evitare una collisione, il Micaglio sterzava bruscamente a destra e l'autobotte andava a cozzare contro un cipresso, riportando gravi danni.

Portatosi al pronto soccorso

RITAGLI DI STORIA
 Qui sopra, Micaglio prima della partenza di una gara e lanciato in velocità con la sua “500”. A sinistra, i ritagli di giornale con la cronaca dell'incidente in cui la sua macchina finì distrutta (sotto, il relitto). Nella pagina a fianco, alla partenza della Salita delle Torricelle e la copertina del regolamento di gara della Mille Miglia '54.

soldi per correre in auto non ce n'erano più». Come nelle favole, la carrozza diventò una zucca. E per il povero Micaglio, che aveva brillato in tante gare, la “Freccia Rossa” restò un sogno, l'impresa sportiva incompiuta. Capì di peggio. Perché le macchine viaggiano sempre in compagnia: sulla circonvallazione, vicino al cimitero della città scaligera, finì contro un cipresso per evitare un improvviso ostacolo. E la cara, vecchia “Topolino” finì a mal partito.



Giro di formazione

Dall'idea di una scampagnata di fine estate alla costituzione di una "scuderia" regolaristica il passo è breve. Un bell'itinerario lungo un giorno che unisce tutto: guida, natura, cultura e... tartufi

DI UGO DE SANTIS

Da un po' di tempo mi ronzava in testa un'idea fissa: trascorrere una giornata con qualche amico appassionato di auto, ma anche con le loro mogli (troppo spesso lasciate a casa per correre dietro alle "storiche"), percorrendo curve e controcurve con un volante in mano (meglio se in legno o in bachelite...) finire a mangiare in una trattoria che cucini superbi prodotti locali, ammirare una pieve romanica divenuta abbazia, e poi al tramonto spostarsi sulle creste argillose dei vicini "calan-

chi" per finire tutti a cena a casa mia. Tutto questo l'abbiamo realizzato, e l'abbiamo chiamato "Giro della Valsamoggia".

Il ritrovo è a Zola Predosa, facilmente raggiungibile dopo 6 km dall'uscita Casalecchio di Reno (BO) dell'autostrada. Direzione: Valsamoggia, una valle al confine tra Modena e Bologna, zona pedecollinare con qualche pretesa di montagna.

Siamo 7 coppie per 7 "carrette": Cristian e Manuela su 356 preA Continental del '55 color bianco ghiaccio, sono partiti da Carpi (MO). Da Lucca, sono invece partiti Roberto e Pa-

ola, su 911 Carrera 3.2 Cabrio bianca dell'86, da Mantova Ivan e Nicole su 356 SC del '64 color grigio delfino (Dauphin Grey), da Ravenna Mario e Patrizia su 356 SC del 1963 color rosso (Signal Red), e poi i tre bolognesi, Francesco e Brunella su 356 A Cabrio nera del 1959, Giampaolo ed Elda su Boxster 3.2 S del 2001, nero laccato, io e Monica su 356 BT6 del '62, color rosso (Ruby Red).

Tutti in colonna, niente roadbook, ognuno controlli nello specchietto quello dietro per non perderlo, ai semafori rossi ci si aspetta, si parte!



AFFLUENTE

La sfilata di Porsche 356 e 911 sulla strada verso la Valsamoggia, valle che prende il nome dall'ultimo affluente di sinistra del Reno. Dal 1° gennaio 2014 Valsamoggia è anche un Comune nato dalla fusione di cinque comuni, tra cui Bazzano, patria di Amedeo Gordini. Gli altri quattro sono Castello di Serravalle, Crespellano, Monteveglio e Savigno.

► PRIMA TAPPA MOTORISTICO-CULINARIA

(direzione Savigno passando da Monte Pastore)

La prima tappa è dedicata agli uomini, è quella "guidata", dove poter sciogliere le briglie ai CV. Dalla rotonda della Viro (famosa fabbrica di lucchetti e serrature) di Zola Predosa si prende la direzione per Calderino. Già dopo pochi km la pianura è solo un ricordo, la strada scorre nel letto del fiume Lavino e le colline cominciano a sovrastarci, coperte di vigneti. Superato il centro di Calderino, si aprono alcuni lunghi rettilinei e poi finalmente si arriva ai tornanti che portano all'altopiano di Monte Pastore. Dall'altopiano la strada scende dolcemente e si entra nella Valsamoggia dalla parte più alta ed "acuta" della vallata, con un percorso a scendere che ci porta a Savigno, detta la "Città del tartufo".

Due cose non si possono perdere a Savigno ed iniziano tutte e due con la A: Amerigo, la trattoria storica in centro con i suoi piatti a base di tartufo, e Armando, che ha un garage-negoziario-ritrovocovo-di-amici proprio nella piazza principale, zeppo di tutto quello che fa luccicare gli occhi ad un appassionato di auto e automobilia: targhe smaltate, attrezzi e, sotto una coperta, una Mercedes-Benz 170 Diesel del 1953, perfettamente restaurata anche se non esce dalla sua tana dal 2008.



Numeri utili

► **PER MANGIARE IN LOCO**

Trattoria **"Amerigo dal 1934"**

a Savigno: 051-6708326

Trattoria **"Trebbi"**

a Stiore: 051-6707929

Trattoria **"Del Borgo Monteveglio"**

051-6707982

► **DA VISITARE**

Abbazia di Monteveglio

(luogo di culto): Fra' Dario

Fratelli di San Francesco:

tel. 051-6707931

Per saperne di più sulla storia della Valsamoggia, sui percorsi trekking e per visitare il Centro Visita del Castello di Monteveglio rivolgersi a Parco Regionale Abbazia di Monteveglio, 051-6701044, 051-6254811.

► **SECONDA TAPPA ALLA SCOPERTA DI TESORI D'ARTE**

(da Savigno all'Abbazia di Monteveglio)

Da Savigno ci si dirige a Monteveglio e dal centro del paese si sale per una stradina che gira sopra a un monte, sulla cui sommità sorgeva un castello fortificato da mura. Ora è rimasto solo il portone, dove ancora si apprezzano le feritoie e le tracce del ponte levatoio, e la torre d'ingresso, imponente struttura militare del 1300. All'Abbazia ci aspetta fra' Dario (in foto), che è proprio come ti aspetti un frate francescano: sandali, saio, barba molto lunga, sorriso disarmante.

L'Abbazia sorge su quello che era un tempio romano, è di prima del Mille (la datazione più antica è del 973 d.c.). Nella sua lunga storia, fu presa sotto la sua ala protettrice da Matilde di Canossa (come ricorda una lapide in latino del 1658), che fece importanti lavori e consolidò il monastero.

L'attuale aspetto romanico della chiesa, povero ed essenziale, è dovuto al restauro di un coraggioso architetto, tale Giuseppe Rivani, che nel 1930 "tolse" tutto quanto era stato "aggiunto" negli ultimi tre secoli, restituendo la chiesa al suo primitivo splendore.



► **TERZA TAPPA
LE SORPRESE
DELLA NATURA**

(direzione Calanchi di Montemaggiore)

Ci rimettiamo in macchina e scendiamo a valle, fino al paese di Monteveglio, lì ci dirigiamo verso Stiore.

Si arriva al bivio per Calderino e a questo punto si risale, tre o quattro tornanti secchi (niente che una "storica" con motore boxer non possa affrontare in seconda) e siamo in quota.

Ancora altri 10' di strada e siamo arrivati, lasciamo le auto nel prato antistante la chiesa di San Cristoforo. A piedi ci incamminiamo su una strada di sassi e terra, tra ginestre e fiori di campo, che si fa via via più stretta fino ad un paesaggio incantato: siamo sulla cresta e sulla sommità di due versanti di Calanchi (foto sopra) che a destra e a sinistra degradano fino a valle.

Il fenomeno dei Calanchi è tipico dell'Appennino: sono spaccature aguzze di colline di argilla con una preponderante componente sabbiosa. Siamo anche arrivati all'ora giusta, il tramonto, quando le luci di taglio conferiscono alle ombre dei calanchi un aspetto lunare, molto suggestivo.

► **GRAN FINALE NASCE UNA SQUADRA CORSE**

È ora di tornare. Dai Calanchi di Montemaggiore ridiscendiamo a Stiore e poi saliamo verso Oliveto da dove, nelle giornate terse invernali, si vedono le Alpi imbiancate. Pochi km e il giro è concluso, ne abbiamo fatti circa un centinaio.

A cena, sarà il vino che comincia a scorrere e scalda i cuori, sarà il piacere di aver passato una giornata in armonia ed amicizia, salta fuori l'idea di mantenere saldo questo gruppo e di costituire una Squadra Corse che da subito si impegnerà sui campi di gara della Regolarità. votazione per alzata di mano (occupata dal bicchiere...), approvato!

Ora però si tratta di scegliere il nome della Squadra Corse: vorremmo che avesse un sapore di cose passate, misto ad un po' di nostalgia e simpatia per i tempi "andati", in più siamo quasi tutti residenti in Emilia Romagna... È deciso, ci chiameremo "Scuderia Amarcord"...





Agenda D'EPOCA

Specialisti del ricambio e del restauro, tasse di circolazione, tabella di conversione delle misure delle gomme, assicurazioni e metodi di misurazione della potenza: in queste pagine tutti gli indirizzi e le indicazioni che l'appassionato deve avere sempre sotto mano





Tutti gli indirizzi utili

ITALIANE

ALFA ROMEO

► Tra le più diffuse e amate sul mercato delle vetture d'epoca, le auto del Biscione sono anche tra le più facili da restaurare sia a livello meccanico sia per quanto riguarda la disponibilità di pezzi. A partire dagli anni '50 il motore è rimasto più o meno invariato al pari del cambio e dell'impianto frenante, con evidenti vantaggi nel caso di riparazioni anche impegnative. Qualche difficoltà nella messa a punto degli impianti di iniezione Spica e problemi di usura ai cambi della serie Giulietta, Giulia e Alfetta. Abbastanza facile il reperimento dei particolari interni.

Afra - MI

Telefono: 02 - 32 86 111
 Fax: 02 - 32 86 11 50
 www.afra.it - afra@afra.it
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Alfa Romeo dagli anni '50 a oggi.

Alfaricambi - CT

Telefono: 095 - 76 47 383
 Fax: 095 - 76 47 383
 http:web.tiscali.it/alfaricambi
 alfaricambi@tiscalinet.it
 Ricambi e accessori di carrozzeria per Alfa Romeo anni '60

Autofficina ACR - CO

Telefono: 031 - 700 809

Fax: 031 - 700 809

www.acr-auto.com

Restauri completi di tutti i modelli Alfa Romeo, Porsche e inglesi

Autofficina Bergia - TO

Tel. e Fax: 0121 - 77 391

www.alfabergia.com

Restauri di meccanica e di carrozzeria per tutte le Alfa Romeo dagli anni '50 a oggi

Diego Maspes - CO

Telefono: 031 - 30 56 40

www.autofficinamaspesdiego.it

maspesdiego@libero.it

Restauri di meccanica per Alfa Romeo d'epoca

Sagiar Corse - AL

Cell: 335 - 13 15 733

www.sagiarcorse.com

Ricambi di meccanica, restauri e preparazioni per gare di tutte le vetture Alfa Romeo



FIAT

► Parlare di Fiat d'epoca significa prima di tutto parlare di utilitarie che qualsiasi meccanico è in grado di riparare anche solo per averne viste sicuramente numerosissime durante la sua carriera. Se la meccanica non pone quindi particolari problemi ed è di reperibilità piuttosto semplice, la carrozzeria delle versioni più particolari può essere invece fonte di qualche preoccupazione, mentre gli interni non pongono particolari problemi dal momento che tessuti e finte pelli risultano di facile reperibilità al pari di componenti accessorie quali strumenti, maniglie, pannelli delle porte e vetri.

Andronico - ME

Telefono: 090 - 84 65 26

www.abarth-andronico.com

Ricambi di meccanica e carrozzeria per tutte le Abarth derivate da Fiat 500 e 600

Autofficina Tano - BO

Telefono: 051 - 32 43 58

Cell: 339 - 43 29 938

Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutte le serie della Fiat 500 Topolino

Autoricambi Sassi - TO

Telefono: 011 - 24 70 358

Fax: 011 - 24 10 966

www.autoricambisassi.it

info@autoricambisassi.com

Ricambi meccanici e di carrozzeria per Fiat e auto italiane anni '50 - '60 - '70



PIANETA ASI: ATTESTATI, CERTIFICATI E CARTE D'IDENTITÀ

Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

Va richiesto compilando un apposito modulo al quale vanno allegate le foto di 3/4 anteriore destra e 3/4 posteriore sinistra della vettura, della selleria anteriore, del vano motore e del numero di telaio punzonato più varie fotocopie di documenti inerenti la vettura ed il proprietario. È il documento che, per le auto dai 20 ai 30 anni, dà diritto (nelle Regioni che lo prevedono) all'esenzione dalla tassa di possesso; inoltre (ma in questo caso non è un diritto) è questo il documento normalmente richiesto dalle Compagnie assicuratrici per il rilascio delle polizze responsabilità civile auto a tariffe agevolate. Possono ottenere l'attestato i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e che posseggono i seguenti requisiti:

- carrozzeria/telaistica conforme all'originale
- motore del tipo montato in origine
- esterno e selleria in buono stato

L'ottenimento di questo documento per le vetture intestate ai soci dell'ASI costa 20 euro. Gratuito se richiesto

contestualmente al Certificato d'Identità.

Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

È il documento che lo Stato italiano richiede per riconoscere la 'storicità' di un veicolo; ha più di una funzione:

- ai fini circolatori consente di avvalersi delle speciali disposizioni previste per i veicoli di 'interesse storico e collezionistico' (per esempio esenta dall'accensione dei fari durante il giorno).
- consente/impone la revisione periodica dei veicoli ante 1960 presso i centri provinciali del DTT ove si può procedere all'esame della frenata 'a vista' evitando il passaggio sui rulli.
- serve per la reimmatricolazione dei veicoli radiati o importati dall'estero.
- sempre più spesso è richiesto dalle assicurazioni invece dell'Attestato di Storicità e alcune regioni, come l'Emilia Romagna, lo richiedono, in contrasto con la legislazione nazionale, per concedere l'esenzione dalla tassa di possesso per i veicoli dai venti ai trent'anni.

È rilasciato con le stesse modalità dell'Attestato di Storicità e gli stessi costi con due eccezioni: occorre una foto

aggiuntiva della targhetta identificativa del veicolo (se presente) e richiede, qualora richiesto per la reimmatricolazione, un versamento di euro 105,00. Gratuito se richiesto insieme al Certificato d'Identità.

Certificato d'Identità (Omologazione)

In questo caso il modulo di richiesta è molto particolareggiato e comprende una parte tecnica e un'esauriente documentazione fotografica del veicolo. Il rilascio di questo certificato è subordinato al superamento di un esame statico da parte della Commissione Tecnica Nazionale dell'ASI, che si riunisce in apposite sessioni alle quali l'aspirante vettura viene invitata.

Possono ottenere questo certificato tutti i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e siano in perfette condizioni di conservazione o siano stati correttamente restaurati (in parte o in toto).

Al superamento dell'esame viene assegnata una classificazione in base al Regolamento Tecnico della F.I.V.A. e viene rilasciato il Certificato con la relativa Targa Oro. Questo Certificato viene concesso soltanto alle vetture di proprietà

dei soci dell'ASI e prevede il versamento, all'atto della domanda, della somma di 105,00 euro. Questo Certificato è necessario per la partecipazione del veicolo alle Manifestazioni (raduni, concorsi, eccetera) organizzati dall'ASI

Carta d'Identità F.I.V.A.

È il documento necessario alla partecipazione alle Manifestazioni a carattere internazionale (per esempio la Mille Miglia).

Anche per ottenere questa Carta è necessaria la visita della Commissione Tecnica Nazionale dell'ASI, che avviene durante le sessioni indette per il rilascio dei Certificati d'Identità.

È rilasciata a tutti i veicoli che abbiano compiuto 30 anni (non 20) dalla data di costruzione nell'anno corrente e prevede gli stessi requisiti, da parte del veicolo, occorrenti per l'ottenimento del Certificato d'Identità.

Va rinnovata ogni dieci anni oppure ad ogni cambio di proprietà.

Il costo è di euro 105,00 e possono ottenerla, attraverso l'ASI, soltanto le vetture intestate a Soci residenti in Italia.

LE TASSE DI CIRCOLAZIONE

REGIONE PER REGIONE

Ecco, regione per regione, le tariffe per il 2014 della tassa di possesso (il cosiddetto "bollo") per i mezzi da 20 a 30 anni di anzianità. Ricordiamo che ogni regione si muove autonomamente per stabilire le tariffe in base a quanto stabilito dalla legge 352/00 art. 63. Comunque, prima di effettuare il versamento è meglio verificare gli importi presso gli uffici postali o quelli dell'ACI. **Importante:** per poter pagare gli importi della tabella sotto è necessario che l'auto sia considerata di "particolare interesse storico" con idonea certificazione ASI.

ULTRATRENTENNALI

Se non circolano, i veicoli costruiti o immatricolati da almeno 30 anni sono esentati dal pagamento della tassa di circolazione. Per stabilire l'anzianità del mezzo fa fede quella del certificato di immatricolazione o quella riportata su un documento ufficiale che ne certifichi la data di costruzione. Se invece si tratta di mezzi circolanti, sono tenuti al pagamento di una tassa forfettaria come riportato nella colonna a destra della tabella sottostante. **Importante:** sono esclusi dall'agevolazione (e quindi devono pagare il bollo "pieno") i mezzi impiegati per uso professionale.



Regione	20 - 30 anni	oltre 30
Abruzzo	31,24	31,24
Basilicata	25,82	25,82
Calabria	28,40	28,40
Campania	31,24	31,24
Emilia Romagna	25,82	25,82
Friuli Venezia Giulia	25,82	25,82
Lazio	28,40	28,40
Liguria	25,82	28,40
Lombardia	30,00	30,00*
Marche	27,88	27,88
Molise	28,00	28,00
Piemonte	30,00**	30,00
Provincia aut. BZ	variabile***	30,00
Provincia aut. TN	25,82	25,82
Puglia	30,00	30,00
Sardegna	25,82	25,82
Sicilia	25,82	25,82
Toscana	60,00	28,40
Umbria	25,82	25,82
Valle d'Aosta	25,82****	25,82
Veneto	28,40	28,40

*Quota non dovuta se in regola con iscrizione ASI, club federati o registri di marca. ** Se in possesso di certificazione ASI o centri specializzati equivalenti. *** 2,70 Euro/Kw fino a 100 Kw; 4,05 Euro/Kw per ogni Kw eccedente i 100.

**** Se in possesso di attestato di storicità ASI.

Casa del Contachilometri - BO

Telefono: 051 - 55 22 74
Fax: 051 - 52 11 40
www.casadelcontachilometri.it
info@casadelcontachilometri.it
Strumentazione e quadri portastrumenti per Fiat 500, 600, 850 e derivate sportive

Squerzanti Sauro - BO

Telefono: 051 - 87 26 17
Fax: 051 - 66 20 147
www.saurosquerzanti.it - info@saurosquerzanti.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Topolino A, B e C.

LANCIA - AUTOBIANCHI

► *Destinato a scomparire dall'orizzonte del mercato moderno, il Marchio torinese resta ai piani alti del collezionismo e tra i preferiti al mondo, soprattutto per quanto riguarda le realizzazioni tecnicamente più raffinate uscite nei suoi cento anni di storia. Dal punto di vista della meccanica e dei suoi ricambi il restauro non pone problemi, mentre qualche preoccupazione può sorgere nell'acquisto di particolari interni o esterni di specifiche versioni. Da curare con particolare attenzione il restauro degli interni, dove il panno o la pelle conformi all'originale sono d'obbligo per uno dei marchi italiani più eleganti e raffinati.*

Concinnitas - TS

Telefono: 040 - 30 77 10
www.concinnitas.it - info@concinnitas.it
Ricambi e restauri meccanici per Lancia Fulvia

Mara - MI

Telefono: 02 - 33 11 747
Fax: 02 - 33 19 313
www.mara.it - mara@mara.it
Ricambi originali di meccanica e di carrozzeria per modelli Lancia di tutte le epoche

Rosso Corsa Italia - GE

Telefono: 010 - 78 56 846
Cellulare: 333 - 39 59 257
Ricambi nuovi, usati ed accessori racing per Lancia Fulvia - www.ricambianciafulvia.it
info@rossocorsaitalia.it

INNOCENTI

► *Le varie fasi dell'avventura industriale Innocenti corrispondono ad altrettanti partner industriali che ne hanno fornito le principali meccaniche. Le prime realizzazioni sfruttano principalmente motori e cambi di provenienza inglese, di buona reperibilità al pari della maggior parte delle componenti di carrozzeria e di interni. Diverso il discorso delle ultime Mini disegnate da Bertone che, presentate con meccanica inglese, si sono via via evolute verso l'adozione di propulsori giapponesi di origine Daihatsu di non sempre semplice manutenzione e soprattutto reperimento dei ricambi.*

Papurello - TO

Telefono: 011 - 80 00 149
Fax: 011 - 80 00 129 www.innocentistore.com - info@innocentistore.com
Ricambi meccanici e componentistica di carrozzeria per Innocenti dagli anni '70 a oggi

Misurazione di potenza e coppia: le metodologie usate

Leggendo le schede tecniche delle auto d'epoca si nota che alcune caratteristiche dei motori, come la potenza e la coppia motrice, sono espresse secondo diverse normative: SAE, DIN, CUNA e IGM.

Sono le sigle dei rispettivi Enti di Unificazione, dove DIN sta per Deutsche Industrie Normen, SAE per Society of Automotive Engineers, CUNA per Commissione Tecnica di Unificazione dell'Automobile, mentre nella classificazione IGM rientrano le norme stabilite dal Ministero dei Trasporti (italiano) per il collaudo degli autoveicoli.

Ciascun Ente, a cui i Costruttori di diversi Paesi fanno riferimento, prescrive che le misurazioni vengano effettuate con metodi conformi a una normativa emessa dall'Ente stesso. Citeremo la potenza, ma il metodo è valido per tutte le curve medie caratteristiche che descrivono il comportamento di un motore.

METODO DIN: misurazione della potenza del motore come montato in vettura, dunque con identiche regolazioni e tutti gli organi ausiliari quali impianto di scarico e di raffreddamento, generatore di corrente elettrica (dinamo, alternatore), pompe, filtri, eccetera.

METODO SAE: misura la potenza del blocco cilindri secondo il suo massimo rendimento: organi ausiliari sostituiti da accessori esterni mossi da fonte energetica propria e carburazione specifica a ottenere la miglior prestazione, diversa da quella di serie.

METODO CUNA: simile al DIN, ma senza gli accessori non indispensabili di per sé al motore, quali il ventilatore di raffreddamento, i filtri e lo scarico, eventualmente sostituiti al banco prova da fonti esterne. Regolazioni conformi a quelle di serie.

METODO IGM: quasi identico al DIN. Differisce dal CUNA perché le prove sui motori devono essere condotte nelle identiche condizioni di quando sono montati sul veicolo. Le differenze maggiori si riscontrano tra le misurazioni DIN e SAE: quest'ultima risulta in media superiore a quella DIN per circa il 10-15% (esempio: l'Alfa Romeo Alfetta I serie ha 122 CV-DIN e 140 CV-SAE). Ciò permette di valutare l'assorbimento di potenza degli organi ausiliari.





MASERATI

► Nella produzione Maserati del dopoguerra possono essere distinti almeno due filoni, il primo costituito dalle grosse granturismo a otto cilindri presentate dagli anni '50 in poi e il secondo originato dalle più recenti sei cilindri della serie Merak poi proseguita con le Biturbo degli anni '80. L'organizzazione commerciale Maserati, talvolta con interventi seguiti direttamente dalla fabbrica, è comunque in grado di assistere l'appassionato nelle varie fasi del restauro di tutte le vetture, fornendo consulenze e materiale allo scopo.

Campana - MO

Telefono: 059 - 82 80 79
 Fax: 059 - 82 63 11
 www.campanacarrozzeria.it
 campana@campanacarrozzeria.it
 Ricambi e restauri di carrozzeria per tutte le Maserati storiche e moderne

Officina Giuseppe Candini & C. - MO

Telefono: 059 - 82 82 80
 Fax: 059 - 82 06 53
 www.candinimodena.net
 info@candinimodena.com
 Ricambi e restauri di meccanica per Maserati di tutte le età

Tralli Franco - MO

Telefono: 059 - 90 92 46
 Cell: 335 - 61 12 307



www.trallifranco.it
 Riparazione e restauro di tutti i modelli Maserati dagli anni '50

VARIE ITALIANE

Allais Sergio - TO

Telefono: 011 - 93 76 401
 www.sergioallais.com - info@sergioallais.com
 Ricambi meccanici per auto italiane anni '50 e '60 (Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati)

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono: 0376 - 38 10 75
 Fax: 0376 - 38 10 75
 ballabeniandreateam@libero.it
 Restauri di meccanica e di carrozzeria per tutte le automobili italiane anche scomparse (Cisitalia, OSCA, Alfa Romeo, Fiat, Lancia)

Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44 67 303
 Fax: 06 - 44 67 321
 www.giolittiricambiautodepoca.com
 Capote in tessuto e tela gommata e PVC e altri ricambi per vetture italiane anni '50, '60 e '70

Epocamania - FO

Telefono: 0541 - 62 51 95
 Fax: 0541 - 62 21 80
 www.epocamania.com - info@epocamania.com
 Lamierati, particolari di carrozzeria e interni e vetri per tutte le vetture nazionali dal dopoguerra a oggi.

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50
 Fax: 0532 - 46 46 19
 gambettimario@libero.it
 Ricambi meccanici e guarnizioni motore per tutte le vetture italiane fino agli anni '70

Gardaricambi - TN

Telefono: 0464 - 51 97 21

Fax: 0464 - 51 66 51
 www.gardaricambi.com - info@gardaricambi.com
 Ricambi e componenti meccanici e di carrozzeria per vetture italiane dagli anni '50 agli anni '70

Igne Marco - PD

Telefono: 0434 - 76 430
 igne.igne@libero.it
 Ricambi e componentistica elettrica per vetture nazionali dagli anni '50 agli anni '70, noleggio

Modena Motori - MO

Telefono: 059 - 31 30 19
 Fax: 059 - 31 32 21
 lamadei@modenamotori.it
 Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648
 Ricambi originali di meccanica per vetture nazionali costruite dagli anni '20 fino agli anni '70

FRANCESI

CITROËN

► Pur avendo prodotto numerosi modelli, le Citroën da collezione appartengono essenzialmente a poche serie, quali le B / BL Traction Avant, le ID / DS, la piccola 2 CV e, più di recente, le sportive SM e, in misura minore, le CX, Dyane e GS. Le bicilindriche raffreddate ad aria sono semplicissime di manutenzione e altrettanto facili da riparare sia per quanto riguarda la carrozzeria sia soprattutto per gli interni, mentre più complesse risultano le ID / DS e le SM per le quali un restauro anche costoso è comunque sempre giustificato dall'eccezionalità del mezzo.

David Auto - MI

Telefono: 02 - 98 27 04 36
 Fax: 02 - 98 27 04 55
 www.davidauto.it - info@davidauto.it
 Restauri meccanici e idraulici per Traction Avant, ID, DS, SM e derivate

Traction Avant Club - VR

Telefono: 045 - 73 00 209
 Fax: 045 - 66 30 22
 http://web.tiscali.it/clubtractionavant/
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Traction Avant

Vertuani Enrico - PV

Telefono: 0382 - 48 31 58
 Fax: 0382 - 58 34 14
 www.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com
 Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroën Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

INGLESI

JAGUAR

► Altra Casa di grandissimo prestigio particolarmente negli anni '50 e '60, la Jaguar ha avuto un notevole passato di innovazione ed eccellenza tecnologica e sportiva. Analogamente a quanto avviene per altre Case Inglesi, il reperimento dei ricambi non costituisce un problema visto che

ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

Immatricolata o costruita da più di venti anni, proprietario iscritto all'ASI, a un club federato o ad un registro di marca. I requisiti per accedere a una polizza agevolata per auto d'epoca non sono tanti, e in cambio di un evidente risparmio di costo richiedono solo pochi vincoli aggiuntivi. In particolare, l'iscrizione al club è ormai un vincolo universalmente diffuso. Se fino a qualche anno fa alcune assicurazioni erano disponibili a concedere tariffe agevolate dietro presentazione del solo libretto di circolazione della vettura, oggi questo non è di fatto più possibile, e praticamente tutte richiedono l'affiliazione ASI o ad un registro.

Le tariffe sono però interessanti: si parte da circa 150 euro per il primo veicolo, poi dipende dal tipo di convenzione. Alcune prevedono scaglioni di vetture assicurate (una, da due a cinque, da cinque a dieci, ecc.), altre hanno una tariffa di base fissa più una piccola quota aggiuntiva per ogni ulteriore veicolo, altre differenziano la tariffa tra vetture e motociclette. In generale, per le vetture più diffuse, si può pensare a una tariffa di base compresa tra 150 e 200 euro per una singola vettura e poco meno di 300 euro fino a cinque veicoli. Con una copertura standard sufficiente per tutelarsi dai rischi di legge. I nomi sono quelli più conosciuti: Toro e Augusta Assicurazioni, Helvetia, Reale Mutua, Sara Assicurazioni, Milano Assicurazioni, Royal & Sun Alliance. Tutte con condizioni simili: oltre ai requisiti ricordati sopra, normalmente viene richiesta

un'età minima ai conducenti (21 o 25 anni) e spesso il divieto di circolare contemporaneamente con più veicoli coperti dalla medesima assicurazione. Talvolta è consentito addirittura un solo conducente: è ovvio che più i vincoli sono limitanti, minore sarà il costo della tariffa, mentre chi desidera le più ampie libertà dovrà rassegnarsi al pagamento di un premio più alto. Da poco è entrata nel settore anche Axa, tramite la divisione Axa-Art, con un prodotto innovativo: assicura soltanto collezioni di automobili e copre la "proprietà" della collezione stessa con un complesso di garanzie che prevede furto, incendio, grandine e, novità assoluta, la "kasko".



esistono diversi specialisti in grado di procurare qualsiasi tipo di ricambio relativo a meccanica, impianto elettrico e carrozzeria. Attenzione però che tale ampia disponibilità si fa pagare a caro prezzo visto che le quotazioni sono tra le più elevate in assoluto.

GMA - PV

Telefono: 0382 - 52 54 29
Fax: 0382 - 52 97 56
www.gmajag.com
Ricambi e accessori di meccanica e carrozzeria per Jaguar E-Type, Xk, Xj

MINI

► *Analogamente a numerose vetture inglesi, anche le piccole Mini sono seguite da numerosi appassionati: la parte meccanica, semplice e affidabile, non pone particolari problemi nella revisione e nella messa a punto, al pari degli interni, per i quali non è difficile trovare tutti i ricambi necessari. Particolare attenzione va invece prestata, durante il restauro, alla esatta corrispondenza di tutti i particolari con la versione in fase di restauro, dal momento che durante i quaranta anni di vita della Mini non poche sono state le modifiche alle quali è stata sottoposta.*

Brusa - Il mondo delle Mini - RA

Telefono: 348 - 74 19 838
valbrusa@libero.it
Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutti i tipi di Mini

Mini & Cooper Service - MI

Telefono: 02 - 57 50 41 26
www.miniandcooper.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Mini di tutte le epoche.

Palmerspeed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949
Cell: 348 - 93 11 861
www.palmerspeedracing.net
Ricambi di meccanica e di carrozzeria, restauri ed elaborazioni per tutti i modelli dal 1959 al 2000.
Ricambi anche per Lotus dal 1958 ad oggi

VARIE INGLES

Anglo Parts - TV

Telefono: 0422 - 32 15 00
Fax: 0422 - 32 14 70
www.angloparts.com
sales.treviso@angloparts.com
Componenti di carrozzeria e interni per vetture inglesi dagli anni '50 in poi

Autofficina Il Barco - FI

Telefono: 055 - 01 93 808
Fax: 055 - 01 93 809
autofficinailbarco@libero.it
Restauro e manutenzione di tutte le auto inglesi degli anni '50 e '60

Autovigano - MI

Telefono: 02 - 90 86 947
www.autovigano.it - info@autovigano.it
Rivestimenti e particolari interni per Austin Healey, MG, Triumph TR2 e TR3

Borghesi Automobili - MI

Telefono: 02 - 47 40 51
Fax: 02 - 42 22 996
www.borghiautomobili.it - info@borghiautomobili.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Morgan

British Classic Parts & Cars - RM

Telefono: 06 - 30 89 56 02
Fax: 06 - 30 89 56 82
www.moss-italia.it - info@moss-italia.it
Componenti meccanici per vetture inglesi

British Racing Green - BS

Telefono: 030 - 77 00 291
Fax: 030 - 77 03 493
brgmoss@libero.it
Ricambi meccanici per vetture inglesi anni '50 e '60

Engine&Audio Devices - LT

Telefono: 06 - 45 42 77 16
Cell: 346 - 7960054
www.jaguarcars.it - dario@jaguarcars.it
Ricambi meccanici per vetture inglesi

Felice Service - NA

Telefono: 081 - 81 86 067
www.feliceservice.com
Ricambi nuovi e usati per tutti i tipi di vetture classiche inglesi

F.lli Morolli - MI

Telefono: 02 - 76 00 39 16
Restauri di meccanica e di impianto elettrico su Mini

Luzzago S.r.l. - BS

Telefono: 030 - 24 11 532
Fax 030 - 24 11 540
www.luzzago.com - info@luzzago.com
Ricambi per tutte le auto d'epoca inglesi e hard-top nuovi e usati

Rob Motor - TO

Telefono: 011 - 40 31 502
Ricambi originali di meccanica e di carrozzeria per vetture inglesi dagli anni '50 a oggi

TEDESCHE

MERCEDES-BENZ

► *Attività svolta direttamente dalla Casa madre, il restauro delle vetture della stella a tre punte può contare su un significativo apporto di Stoccarda, in grado di fornire consulenze e ricambi di tutti i modelli finora prodotti. Alcuni specialisti dispongono però di valide alternative sia per quanto riguarda i costi sia soprattutto per la rapidità e l'efficacia nella loro fornitura. Anche a livello di consulenza per il restauro è possibile rivolgersi a specialisti privati, compresi i numerosi club diffusi capillarmente sul territorio italiano. In tutti i casi i costi sono elevati.*

Route 63 - BI

Telefono: 393 - 3343257
www.route63.altervista.org
route63@yahoo.it
Ricambi per Mercedes-Benz dagli anni '50. Pronta consegna ricambi nuovi e usati; disponibilità copie documentazione originale

Tecning - PD

Telefono: 049 - 87 63 783
Fax: 049 - 87 88 090
www.tecning.com - info@tecning.com
Ricambi e consulenze per restauri di Mercedes-Benz 190 SL

PORSCHE

► *356 e 911: la maggior parte del collezionismo Porsche si concentra su questi due modelli, strettamente imparentati tra loro e, specie il primo, derivati dalle contemporanee Volkswagen Maggiolino. La notevole diffusione delle 356 e delle 911, unita alla buona affidabilità meccanica e alla facilità di reperimento dei ricambi, rendono il restauro di una Porsche non molto difficile. I costi però, già elevati in precedenza, sono aumentati in proporzione con l'enorme rivalutazione che questi modelli hanno avuto negli ultimi dieci anni.*

ATS di Lazzaroni Riccardo - MI

Telefono: 02 - 66 50 10 54
Fax: 02 - 36 55 89 28
www.ats.mi.it - info@ats.mi.it
Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autofficina A.C.R. - CO

Telefono: 031 - 70 08 09
Fax: 031 - 70 08 09
www.acr-auto.com
Restauri meccanici per tutte le Porsche

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono: 0376 - 38 10 75
ballabeniandreateam@libero.it
Restauro e messa a punto per Porsche 356

Officina Cocchiario - CE

Cell: 333 - 68 88 524
Tel: 0823 - 81 01 07
www.restauroporsche.com
Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autotecnica

di Claudio Garbolino -TO

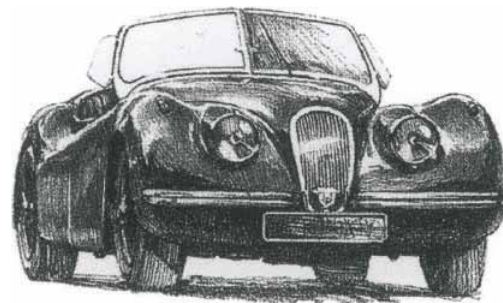
Telefono: 011 - 92 44 383
Cell: 348 - 88 07 100
garbolinoracing@libero.it
Restauro e manutenzione Porsche 911 e 356.
Ricostruzione telai auto da corsa in genere.

Colpani Enrico - BS

Telefono: 030 - 23 02 374
autoripcolpani@gmail.com
Restauri di meccanica e impianto elettrico per tutte le serie Porsche 356

Vintage Toys - PR

Telefono: 0521 - 30 43 56





Fax: 0521 - 30 46 04
 www.vintagetoy.it - info@vintagetoy.it
 Ricambi e particolari di carrozzeria e interni per 356

VOLKSWAGEN

► *Volkswagen d'epoca significa essenzialmente Maggiolino e sue derivate (anche commerciali) e di conseguenza anche motori raffreddati ad aria, carrozzerie robuste e affidabili e impianti elettrici anche a 6V. Dato l'elevatissimo numero di esemplari prodotti fino a pochi anni fa e la diffusione pressoché mondiale della vettura il reperimento dei ricambi non è un problema, così come la meccanica sulla quale pressoché tutti i meccanici sono in grado di intervenire.*

Air Cooled - BZ

Telefono: 0472 - 20 06 06
 Fax: 0472 - 20 05 23
 www.aircooled.it - plank@aircooled.it
 Ricambi meccanici e di carrozzeria per Volkswagen raffreddate ad aria

Bug & Bus Italia - MI

Cell: 334 - 62 28 678
 Tel: 039 - 24 50 887
 www.bugbus.it - info@bugbus.it
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Maggiolino e derivati commerciali

Volks' House - AO

Fax: 0165 - 18 45 158
 info@volkshouse.com - www.volkshouse.com
 Accessori e ricambi per tutti i modelli delle serie Maggiolino, Karmann Ghia, Pescaccia e Typ 2

PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE
 MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI

	Vecchie misure	Equivalenze odierne
Diametro cerchio: 10"	4.80 - 10	145/80-10
	5.20 - 10	145/80-10
Diametro cerchio: 12"	4.40 - 12	125/80-12
	4.80 - 12	135/80-12
	5.20 - 12	135/80-12 e 145/80-12
	5.60 - 12	155/80-12
Diametro cerchio: 13"	5.60 - 13	155/80-13 e 165/80-13
	5.90 - 13	165/80-13
	6.40 - 13	175/80-13
Diametro cerchio: 14"	5.20 - 14	145/80-14 e 155/80-14
	5.60 - 14	155/80-14
	5.90 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.40 - 14	165/80-14 e 175/80-14
	6.70 - 14	185/80-14
Diametro cerchio: 15"	5.20 - 15	145/80-15
	5.60 - 15	155/80-15 e 165/80-15
	5.90 - 15	165/80-15
	6.40 - 15	175/80-15 e 185/80-15
	6.70 - 15	185/80-15
	8.10 - 15	205/80-15

AMERICANE

► *Vistose ed esagerate, le auto americane in Italia e in Europa sono più diffuse di quanto si possa pensare. Si tratta di un collezionismo che punta spesso alla personalizzazione della vettura, peraltro in questo rispettando le reali tendenze americane soprattutto degli anni '50 e '60. Da questo punto di vista il restauro di un'americana non pone particolari problemi, tenendo comunque conto che è importante affidarsi alle mani di uno specialista principalmente per quanto riguarda le revisioni della meccanica, sulla quale non tutti sono in grado di intervenire con competenza ed efficacia.*

Euroamerica - CT

Tel e Fax: 095 - 72 75 166
 euroamerica@libe.it
 Ricambi originali e accessori per auto americane da inizio secolo a oggi

V8 Tech - VB

Telefono: 347 - 67 70 833
 Fax: 0323 - 55 32 66
 www.vuottotech.com - topfuel@tiscali.it
 Ricambi di carrozzeria e accessori per auto americane dagli anni '30

FUORISTRADA

► *Una parte non secondaria del collezionismo automobilistico riguarda le vetture fuoristrada, spesso provenienti da stock militari o addirittura bellici, che interessano numerosi appassionati spesso anche proprio per la loro importanza storica. Non molti i problemi nel restauro di tali vetture, non solo per la grande robustezza e affidabilità della meccanica, ma anche per la semplicità degli allestimenti ovviamente privi di tutto il superfluo e quindi facilmente ripristinabili allo stato di origine.*

Aylmer Motors Italiana - PC

Telefono: 0523 - 24 41 11
 Fax: 0523 - 94 58 84
 www.aylmermotors.com - info@aylmes.it
 Ricambi meccanici e di carrozzeria per tutti i modelli Land Rover dagli anni '50 a oggi

Centro Lariano Fuoristrada - CO

Telefono: 031 - 93 36 63
 Fax: 031 - 35 30 453
 www.centrolarianodefuoaristrada.it
 clfspinardi@libero.it
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Jeep militari, Land Rover, Fiat Campagnola e Alfa Romeo Matta

Giuseppe Turi - BO

Telefono: 051 - 38 48 31
 www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com
 Jeep e Alfa Romeo Matta e Fiat Campagnola

GLI SPECIALISTI

PNEUMATICI

Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654
 www.areagomme.com

F.lli Rossi Pneumatici - BO

Tel. 051 - 35.99.09
 www.fllirossi-tyre.com

Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85.20.19
 www.mussogomme.it

Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50.21.62
 www.norigomme.it

MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI

Alessandro Balestra - RO

Telefono: 335 - 66 31 415
Volanti d'epoca, documentazione, libri e riviste

Autorettifiche Fumagalli - MI

Telefono: 0363 - 64 479
Rettifiche motori di ogni epoca

Brandoli Egidio - MO

Telefono: 059 - 53 07 48
 Fax: 059 - 53 07 76
 www.brandoli.it - info@brandoli.it
Battilastra e restauri

Carrozzeria K2000 - BI

Telefono: 015 - 75 61 76
 dalupato@tin.it
Restauri conservativi e integrali

Casa del Freno - TN

Telefono: 0461 - 82 24 25
 www.casadelfreno.it
Revisione e ricostruzione impianti frenanti di qualsiasi tipo

Co.Mesrl - MB

Telefono: 039 - 20 11 904
 Fax: 039 - 20 11 846
 www.comesrl.com - info@comesrl.com
Frizioni di qualità

Cromatura Elia - LO

Telefono: 0371 - 42 71 78
 www.cromaturaelia.it
 cromaturaelia@tiscalinet.it
Cromatura di tutti i particolari interni ed esterni

Cromatura Petranzan - PD

Telefono: 049 - 63 05 25
 www.cromaturapetranzan.it
 info@cromaturapetranzan.it
Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica

Emilio Galbiati Automobili - LC

Telefono: 039-9204612

www.galbiatiautomobili.it
galbiati.automobili@gmail.com
Restauro totale o parziale di auto di prestigio e auto da collezione

Franco Rodighiero - VI

Telefono: 0445 - 52 64 60
elettrautofranco@virgilio.it
Revisione componenti elettrici auto anteguerra e fuoriserie. Ricostruzione pomelleria e strumentazione

G.A. Restauri - MO

Telefono e fax: 059 - 31 39 15
www.garestaurimodena.yolasite.com
garestauriauto@gmail.com
Restauri

Galvanica Cromatura - CR

www.galvanica-spino.it
info@galvanica-spino.it
Pulizia e trattamento di qualsiasi tipo di metallo

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50
gambettimario@libero.it
Cuscinetti per tutte le applicazioni su vetture d'epoca e sportive

Geri Casini - FI

Telefono: 055 - 42 15 6023
Cellulare 339 - 34 70 923
Manutenzione e rigenerazione fari e parabole

Ivano Raniero - TO

Telefono: 011 - 90 02 086
restaurautoepoca.blogspot.it
ivano.raniero@libero.it
Scoccaio, restauro legno auto d'epoca

La Cromatura Barcella - BG

Telefono: 035 - 52 52 15
claudio.barcella@alice.it
Cromature di tutti i particolari interni ed esterni

Lanzoni Carburatori - VR

Telefono: 335 - 84 11 601
www.lanzonicarburatori.com
Revisione e preparazione carburatori e impianti iniezione, carburatori Weber, preparazione motori

Luigi Scarazzai - VR

Telefono: 045 - 63 05 562
www.scarazzai.com - sales@scarazzai.com
Produzione vetri e cristalli per auto d'epoca

Marietti Cars Garage - MI

Telefono: 034 - 65 12 389
www.mariettcarsgarage.it
info@mariettcarsgarage.it
Car detailing

Minilite Italia - BS

Cell: 335 - 66 21 137
www.minilite.it - info@minilite.it
Cerchi d'epoca per auto da corsa e strada

Modena Classic Works - RE

www.modenaclassicworks.it
Restauri



Nonsologas - PV

Telefono: 0381 - 34 56 04 / 02 - 98 23 26 74
www.nonsologas.it
Impianti di alimentazione metano e GPL, ganci traino

Officina F.lli Moriggi - MI

Telefono 02 - 66 50 08 43
www.saldaturalaser.com
Saldatura degli stampi e riparazione di particolari meccanici

DRAM Sospensioni - MI

Telefono: 02 - 49 89 884
www.ordsospensioni.it
moto@ordsospensioni.it
Revisione e costruzione ammortizzatori e freni

Piacenza Gas-Auto - PC

Tel/Fax 0523 - 60 99 28
piacenzagasauto@libero.it
Specialisti in impianti a gas e metano

P.D.G. Systems - PG

Telefono: 075 - 82 84 95
Fornitura e ricostruzione impianti di scarico

Prina Ingranaggi - BI

Telefono: 015 - 54 13 55
www.ingranaggiatina.it
Progettazione e costruzione di ingranaggi, semiassi, cambi, differenziali, riduttori e trasmissioni in genere

Soram / Imasaf - PD

Telefono: 049 - 59 71 666
www.imasaf.it
Fornitura e riparazione impianti di scarico

WWT - TV

Cell: 331 - 53 27 042
www.wwtsrl.it - info@wwtsrl.it
Interventi idrodinamici

TAPPEZZIERI

Interni Auto Maieli - MN

Telefono: 0376 - 69 51 05
www.interniautomaieli.com
maieli@inwind.com
Sellerie complete e interni per qualunque auto

Elvezio Esposito - CS

Tel. e Fax: 0984 - 36 074
www.elvezio.com - info@elvezio.com
Rivestimenti sedili e pannelli porta per auto italiane anni '60 e '70

TRASPORTI E SERVIZI VARI

Assiservice - CN

Telefono: 0173-283587

www.assi-service.net - info@assi-service.net
Assicurazione autovetture e motocicli di interesse storico in tariffa agevolata a partire da 20 anni di età

Cuttica - GE

Telefono: 345 - 29 42 435
www.cuttica.com
Spedizione via mare veicoli e assistenza all'importazione

Del Corona & Scardigli - MI

Telefono: 02 - 75 60 914
Trasporto e importazione veicoli

Gilena - BS

Telefono: 030 - 37 76 786
www.gilena.it
Libri auto e moto, edizioni internazionali

Turatello - PD

Telefono: 049 - 90 70 126
www.turatello.it
Produzione e vendita di carrelli per trasporto veicoli

CONSULENZE E PERIZIE

Giuseppe Cagnani

Cell. 335 - 61 36 734
beppebenz@libero.it
Perito esperto auto d'epoca, specializzato in infortunistica stradale; perizie valutative post restauro, conservative per auto d'epoca. Iscritto all'albo del Tribunale di Milano n. 11913.

Giancarlo Catarsi

Cell. 328 - 73 25 699
giancarlocatarsi@live.it
Consulente Tecnico del Tribunale di Pisa, Perito della CCIAA di Pisa iscritto al Ruolo al n. 235. Disponibile per perizie su vetture di interesse storico e collezionistico ad uso assicurativo, giudiziale, ereditario.

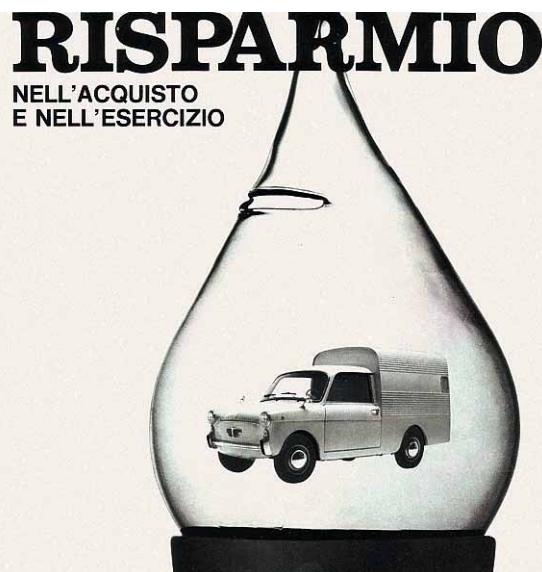
Vittorio Falzoni Gallerani

Cell. 348 - 85 43 652
Consulente Tecnico del Tribunale di Ferrara, iscritto all'Albo al n. 821 e Perito della CCIA di Ferrara iscritto al Ruolo al n. 123. Disponibile per perizie su vetture di interesse storico e collezionistico ad uso assicurativo, giudiziale, ereditario. Anche intere collezioni.

Sergio Puttini

Telefono: 02 - 48 91 21 79
Cell: 360 - 22 44 94
Consulente Tecnico del Tribunale di Milano, iscritto all'Albo al n. 6474 e Perito della CCIA di Milano iscritto al Ruolo al n. 30-0001382. Collegio Lombardo Periti Esperti Consulenti matricola n. 4756. Perito d'arte veicoli d'epoca. Disponibile per perizie su veicoli d'epoca e amatoriali.





PRATICITÀ E GRAZIA
Nella pagina a fianco, le varie versioni in cui era disponibile la Bianchina Furgoncino. In questa pagina, alcune delle simpatiche pubblicità dell'epoca, che coniugavano il messaggio della praticità non disgiunto da una certa grazia.

PUBBLICO SERVIZIO

Costi ridottissimi e capacità di carico sufficiente per l'artigiano: era un veicolo da fornai, elettricisti e idraulici
Ma non se ne vendettero molte, forse per le prestazioni modeste

DI LUIGI VICECONTE - FOTO GIANLUCA DE PRETTO



Quando si parla di Autobianchi, alla maggior parte degli appassionati tornano in mente le auto che hanno reso celebre il marchio milanese: la Bianchina Trasformabile o Cabriolet, la grintosa A 112 Abarth o l'innovativa Primula a trazione anteriore. Ma l'Autobianchi, che a gennaio ha compiuto 60 anni, produceva anche auto sparta-

ne, da lavoro, veicoli che contribuirono allo sviluppo produttivo ed economico dell'Italia del dopoguerra: come la Bianchina Panoramica e, soprattutto, le versioni Furgoncino e Furgoncino Tetto Alto, destinate al commercio.

Per produrre queste vetture da lavoro, dato che la conformazione del motore Fiat 500 non consente di avere un piano di cari-

co a un'altezza sfruttabile, gli ingegneri di Fiat trovano un'ingegnosa soluzione: ruotano di 90 gradi la disposizione dei cilindri, mettendoli in orizzontale, a vantaggio della capacità di stivaggio delle merci.

La cilindrata di 499 cc resta invariata, come pure la potenza di 17,5 CV e il motore così ottenuto è subito definito "sogliola". L'Autobianchi mette inizialmente in pro-



SOGLIOLA
L'interno della Bianchina Furgoncino è del tutto simile a quello della berlina, a sua volta ripreso dalla Fiat 500. Sotto, la disposizione degli organi meccanici. Si nota la disposizione "a sogliola" dei cilindri del motore.

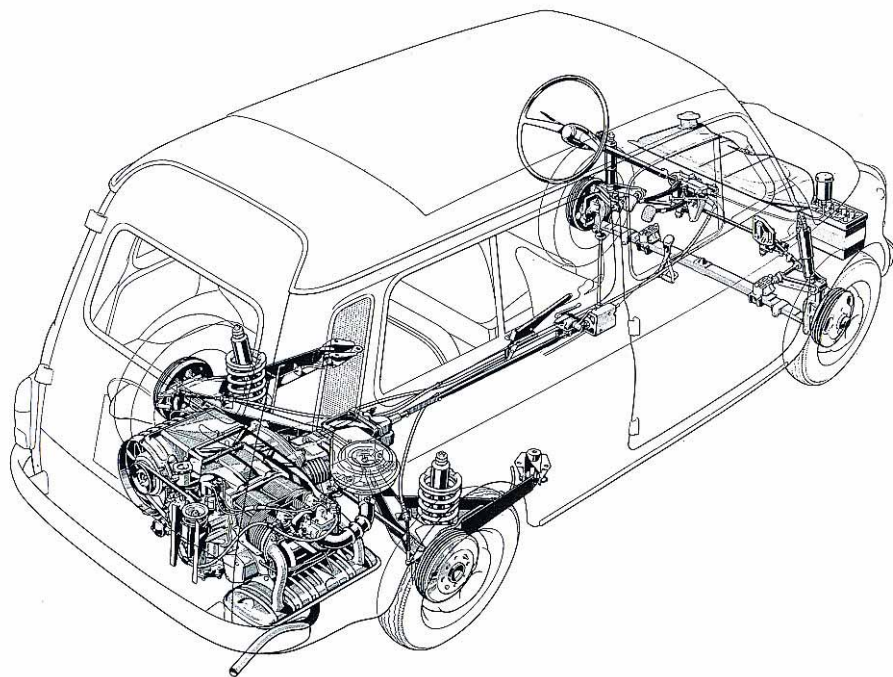
duzione, con tale motore, la Bianchina Panoramica, a cui fanno seguito la "Furgoncino" e la "Furgoncino Tetto Alto".

La Bianchina Panoramica è un'auto promiscua, mentre sono veri e propri mezzi da lavoro sia la Bianchina Furgoncino (tipo 264), sia la Bianchina Furgoncino Tetto Alto (tipo 264 E). La prima è identica alla Panoramica, ma con i vetri posteriori chiusi da pannelli metallici, l'abolizione dei sedili posteriori, l'adozione di un nuovo portellone di maggiori dimensioni in altezza e con un abitabilità limitata solo ai due posti anteriori, dato che il pianale posteriore è destinato esclusivamente al carico delle merci.

Tetto Alto

L'Autobianchi, nel 1965, sviluppa il suo progetto per venire incontro alle richieste del mercato che richiede un mezzo piccolo, agile ed economico per i trasporti cittadini, ma con una capienza maggiore. Il "Furgoncino Tetto Alto" è caratterizzato da un'ampia furgonatura del vano di carico posteriore, più alto di circa 30 cm della parte anteriore e con il portellone posteriore incernierato a sinistra invece che in alto.

Il rialzo è realizzato con una centinatura in lamiera stampata che consente un aumento del volume di carico a circa 2 metri cubi, con dimensioni interne di 145 cm (lunghezza) per 130 cm (larghezza) per 101 cm (altezza). Le prese d'aria per il raffreddamento del motore, a causa della nuo-



va conformazione della furgonatura, sono spostate in alto e ridotte a due griglie quadrate di piccole dimensioni.

La parte posteriore è ridisegnata cercando di sfruttare, nell'ottica della riduzione dei costi, le componenti e gli accessori già presenti sul mercato (cioè Fiat). I fanali posteriori sono tondi, derivati da quelli della 850, la luce targa è quella della Bianchina Panoramica, la serratura del portellone è della 500 Giardiniera, i paraurti sono delle semplici barre d'acciaio verniciato, al posteriore c'è una scritta Autobianchi in cor-

sivo, cromata, di grandi dimensioni.

Le porte laterali di accesso all'abitacolo sono prive di deflettori e hanno un solo vetro discendente inoltre sono più corte di 10 cm rispetto a quelle della Panoramica, con il telaio superiore del cristallo porta in acciaio verniciato anziché inossidabile.

All'interno le differenze rispetto alla Bianchina Panoramica sono molte: pannelli rivestimento porte monocolori senza cuciture e senza tasca portadocumenti e sedili in finta pelle monocolori senza cuciture verticali. La plancia strumenti è picco-



PIANO PIATTO

Il vano di carico occupa tutta la parte posteriore, per una capienza di due metri cubi, non trascendentale ma sufficiente per le esigenze di carico di un artigiano. Il piano di carico è quasi del tutto piatto. Comodissima la botola che dà accesso al vano motore.

la, tipo Fiat 500, senza l'indicatore livello carburante, e il volante di guida è color grigio chiaro derivato dalla Fiat 500. Mancano inoltre sia il fregio cromato al centro della plancia e sia l'imbottitura di sicurezza sotto al cruscotto; l'aletta parasole è presente solo sul lato guidatore.

La visibilità posteriore è facilitata dalla presenza di due specchi retrovisori esterni rotondi, con un lungo gambo di appoggio, posizionati sulla parte superiore dei parafranghi anteriori, sporgenti lateralmente.

La parte anteriore rimane invariata, tranne l'adozione di due piccoli rombi in metallo cromato ai lati della mascherina, al posto dei baffi adottati dalla Panoramica e dalla Berlina. All'interno del capiente cassone è disponibile un comodo ripostiglio sotto il piano di carico. La portata massima di carico è di 320 kg, compreso il guidatore. Dati l'aumento di peso e di sezione frontale, la velocità massima è limitata a 85 km/h, a fronte di caratteristiche tecniche invariate.

Costa tanto

È possibile poi ordinare, oltre alla versione con la parte superiore del tetto apribile, anche quelle con il portellone posteriore con o senza lunotto vetrato, per evitare rotture accidentali del vetro in caso di spostamento del carico. Nota dolente è il costo d'acquisto, che sale a 635.000 lire, contro i 585.000 lire della Panoramica, un aggravio che contribuisce non poco a limitare

le possibilità di vendita di questa versione, che sarà prodotta nei 4 anni scarsi di vita in poco meno di 4.000 esemplari.

Nel 1969 la Fiat, che ha acquisito l'Autobianchi, per motivi di razionalità chiude la produzione di entrambe le varianti del Furgoncino 264 derivate dalla Bianchina ma lascia in produzione un veicolo simile: si chiama Autobianchi 500 Giardiniera, ha la scocca della Fiat omonima e meccanica e sospensioni delle Panoramica e Furgoncino Bianchina. Anch'essa ha la sua variante commerciale Furgoncino 500 Giardiniera (2 posti), assemblata a Desio al pari del-

la versione civile a 4 posti (sigla 120) fino all'Agosto 1977. Questi modelli "Autocarro" della Bianchina sono stati prodotti anche per l'esportazione, ma sono i meno venduti della famiglia dell'utilitaria Autobianchi, anche se alcune grosse aziende, pubbliche e private, quali Enel, Sip, Agip, si dotano di consistenti flotte di questi furgoni Autobianchi, che hanno dalla loro grandi economia e affidabilità.

Il Registro Bianchina, organo tecnico del Bianchina Club, ne ha censiti un centinaio, a fronte delle oltre 4000 Bianchina "normali" registrate.

Scheda tecnica

I PRINCIPALI DATI TECNICI

Motore posteriore, 2 cilindri in linea orizzontali, alesaggio e corsa 67,4x70 mm, cilindrata 499,5 cc, potenza 17,5 CV a 4600 giri, coppia 3 kgm a 3200 giri, rapporto di compressione 7,1:1, albero a camme nel basamento, due valvole, carburatore Weber 26 OC, raffreddamento ad aria forzata **Trasmissione** trazione posteriore, frizione monodisco, cambio a quattro marce, II, III e IV sincronizzate, riduzione finale coppia conica rapporto 8/41, pneumatici 125-12

Corpo vettura carrozzeria portante, sospensioni a ruote indipendenti, ammortizzatori telescopici, antebaltestra trasversale, post molle elicoidali, freni a tamburo, capacità serbatoio benzina 22 litri

Dimensioni (in mm) e peso
Passo 1.940, carreggiate ant/post 1.121/1.131, lunghezza 3.182, larghezza 1.323, altezza 1.354, peso a vuoto 555 kg, peso a pieno carico 875



**Ha fatto la storia delle competizioni e della produzione
Prima sportiva di grande serie con trazione integrale permanente,
all'epoca pareva arrivare dal futuro. Ma è ancora un'auto senza
elettronica: una "storica" di grandi prestazioni e affidabilità**

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO



Tecnologia domestica

Il suo nome è "quattro", come le ruote motrici. Ma non è un fuoristrada, è una coupé "fast-back". La trazione integrale messa a punto dalla Casa di Ingolstadt abbinata al motore cinque cilindri turbo da 200 CV offre prestazioni spettacolari. E ben presto svela la sua indole corsaiola: preparata a dovere, debutta nel Campionato mondiale Rally del 1981 ed è subito vincente. Nel 1982 si aggiudica il mondiale Costruttori vincendo sette rally dei dodici disputati e nell'83 il mondiale Piloti con Mikko. Nel 1984 fa ancora meglio: vince entrambe le classifiche. Anche il mercato accoglie bene la "quattro": 4mila gli esemplari venduti nei primi due anni nonostante il prezzo elevato (costava più del doppio di un'Audi 100 di analoga cilindrata). L'innovazione intanto prosegue e arriva anche una versione più compatta con telaio accorciato, la "quattro turbo sport", e nel 1989 la "venti valvole". Esce di listino nel 1991, prodotta in oltre 11mila esemplari, ma lascia un solco nel quale l'Audi si muove ancor oggi.

La prima della serie, la "quattro 2200 turbo", è stata ribattezzata "Urquattro" e rappresenta una vera e propria pietra miliare nello sviluppo dell'automobile. Esposta al



VISIBILITÀ
È ottima in ogni condizione, grazie alle ampie superfici vetrate (in alto) e al potente impianto di illuminazione (sopra) con i fendinebbia.

Salone di Ginevra del 1980 si impone subito all'attenzione degli esperti: l'impiego della trazione integrale su un'auto sportiva è una novità in Europa (e non solo). Inoltre sulla "quattro" la trazione integrale è permanente, perciò è necessario un terzo differenziale (centrale) che ripartisca il moto fra le ruote anteriori e posteriori. Ed è qui che gli ingegneri della Casa di Ingolstadt, sotto la guida dell'allora direttore tecnico del reparto sviluppo Ferdinand Piëch, elaborano l'innovazione più importante: invece di utilizzare un albero di rinvio esterno, soluzione adottata fino ad allora ma piuttosto ingom-



QUALITÀ

Sulla consolle centrale c'è il comando per il blocco dei differenziali (foto 1). Il cruscotto è digitale (2). I sedili sono rigidi ma comodi (3), ottima la qualità dell'allestimento interno, come si nota dal pannello porta (4). Nel bagagliaio c'è il ruotino di scorta (5).



brante, inventano un albero secondario cavo con all'interno l'albero di trasmissione che trasmette il moto dal differenziale centrale all'assale anteriore. Ne risulta un sistema compatto e funzionale che l'Audi utilizzerà da quel momento in poi per tutte le vetture a motore longitudinale e trazione integrale. Il motore è un cinque cilindri longitudinale a sbalzo di 2144 cc, a iniezione meccanica e turbocompressore con intercooler, albero a gomiti su sei supporti con contrappesi, capace di 200 CV a soli 5.500 giri e una straordinaria coppia di 29,1 kgm a 3500 giri. Completano il quadro l'impianto frenante a quattro dischi, il cambio a cinque velocità e le sospensioni a ruote indipendenti. La linea è aggressiva ma elegante, ben intonata alle prestazioni che l'auto offre. La "quattro" rappresenta appieno lo spirito innovativo della Casa di Ingolstadt. Un'innovazione dirompente che costringe le altre Case a prendere atto della sua superiorità e poi ad adeguarsi. Una vettura tecnologica che ha dato tante soddisfazioni agli utenti.

Oggi però potrebbe dare grattacapi, per le operazioni meccaniche che richiedono l'intervento di personale specializzato e per la reperibilità dei pezzi di ricambio. Ne abbiamo parlato con Carmelo Gatani di Verrua Savoia (TO), professore di matematica e appassionato di Audi. Possiede una collezione di auto della Casa di Ingolstadt, fra cui un'Audi "quattro" del 1983, colore Rio Amazon blue metallizzato, un pezzo pregiato.



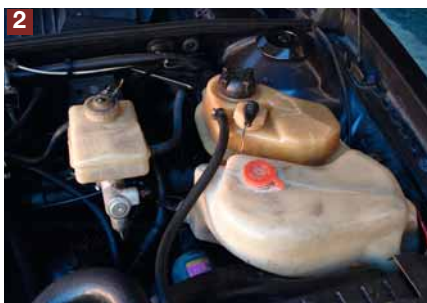
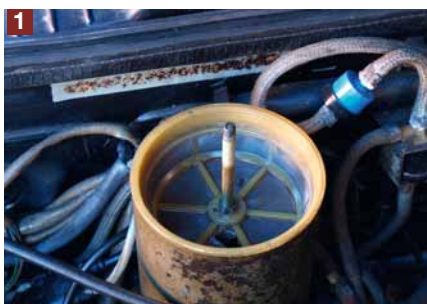
BARILOTTO

Su una vera sportiva non può mancare il radiatore dell'olio (6). In (7) l'astina del controllo livello olio, in (8) il serbatoio dell'olio di servosterzo e servofreno. Il vano motore è bello pieno (9): il barilotto color alluminio sulla sinistra della foto è il "polmone" dell'aspirazione.



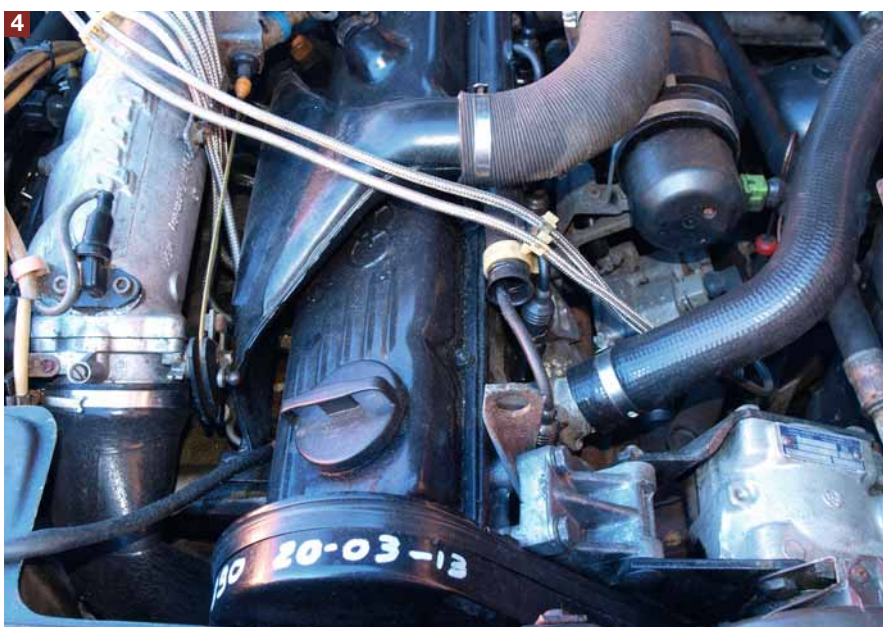
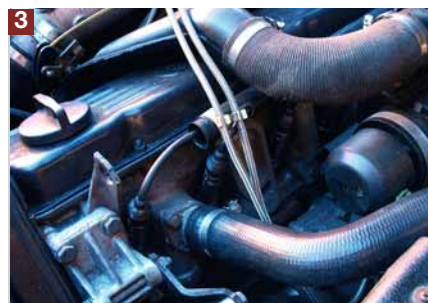
I lavori di ripristino

L'esemplare di Gatani presenta differenze minime rispetto alla "quattro" del 1980. Le principali novità, introdotte nell'agosto 1982, sono: i fari mono vetro e, sintomo di una società che muoveva i primi passi nell'informatica, il cruscotto digitale parlante con il computer di bordo (che sostituiva il precedente di tipo analogico). Gatani ha acquistato la "quattro" nel febbraio 2013, reduce da un leggero incidente perciò i primi lavori hanno interessato la carrozzeria. La lamiera è stata raddrizzata, gli unici pezzi sostituiti sono stati il gruppo ottico e alcuni componenti della sospensione anteriore sinistra. Nel complesso la carrozzeria non è stata intaccata dalla ruggine. All'interno i sedili sono in buone condizioni, anche la plancia non presenta crepe. Il nostro ha dovuto affrontare lavori non impegnativi: sistemazione dello spinterogeno, rimpiazzo delle due pompe dell'impianto frizione, sostituzione della cinghia della distribuzione e della pompa dell'acqua. Poco più di una normale manutenzione. Il motore ha un funzionamento regolare, gli strumenti di bordo indicano una percorrenza di 116mila km. Qualche problema l'ha dato il cruscotto digitale (a led fosforescenti), che ha smesso improvvisamente di funzionare: l'ha dovuto smontare e affidare a mani esperte (in questo caso ci si può rivolgere a un tecnico di televisioni). Al riguardo il nostro ci segnala che, una volta tolto il cruscotto, la batteria non viene più caricata (perché si interrompe il circuito): se si usa l'auto, si rischia di restare a piedi. I differenziali sono robusti e non richiedono particolari attenzioni. Nell'uso normale non dovrebbero dare problemi; solo in un



RAZIONALITÀ

Molto ordinata la disposizione dei serbatoi dei servizi: olio dei servocomandi senza il tappo (1) e liquido freni, raffreddamento e lavacrystalli (2). Abbastanza accessibili le candele del 5 cilindri (3). Sulla testa c'è il tappo per il rabbocco dell'olio motore (4). In basso, la bella linea della coupé di Ingolstadt.





Scheda tecnica AUDI QUATTRO (1980-1987)

Motore Anteriore longitudinale (tipo WR), monoblocco in ghisa, testa in lega leggera, 5 cilindri in linea, alesaggio e corsa 79,5 x 86,4 mm, cilindrata 2144 cc, rapporto di compressione 7:1, potenza 200 CV a 5.500 giri, coppia 29,1 kgm a 3500 giri, distribuzione monoalbero a camme in testa (cinghia dentata), 2 valvole per cilindro, iniezione meccanica Bosch K-Jetronic, un turbocompressore KKK e intercooler, filtro dell'aria a secco; raffreddamento ad acqua con circolazione forzata (capacità circuito 9,3 litri); impianto elettrico 12V, alternatore 75 A, batteria 63 Ah; filtro olio a cartuccia; radiatore raffreddamento olio **Trasmissione** Trazione integrale permanente, frizione monodisco a comando idraulico, cambio manuale a 5 rapporti sincronizzati + RM (rapporti: I 3,600:1; II 2,125:1; III 1,360:1; IV 0,967:1; V 0,778:1; RM 3,500:1) Coppie coniche ipoidi; rapporto al ponte 3,889:1; differenziale centrale e posteriore bloccabile manualmente; pneumatici 205/60-15 **Corpo vettura** Coupé 5 posti, 2 porte; sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti tipo McPherson, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; sterzo a cremagliera, con servosterzo; sistema frenante a disco sulle quattro ruote (dischi anteriori ventilati), con servofreno idraulico, compensatore di frenata dipendente dal carico; freno a mano meccanico sulle ruote posteriori; capacità serbatoio carburante 92 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.524 Carreggiate ant/post 1.421/1.458 Lunghezza 4.404 Larghezza 1.723 Altezza 1.344 Peso a vuoto 1.290 kg **Prestazioni** Velocità massima 220 km/h Accelerazione 0-100 km/h 7,1 sec Consumo: a 120 Km/h 10,4 l/100 km, urbano 15,7 l/100 km



RAFFINATEZZA E SICUREZZA

Il 5 cilindri turbo ha la valvola waste-gate (1) per controllare la pressione di sovralimentazione. Interessante la raffinatezza del deflettore per raffreddare gli iniettori (2). In caso di avaria a freni e sterzo, la "bomba d'azoto" (3) interviene a mantenere la pressione. C'è anche lo spinterogeno (4).

impiego esasperato della vettura, come nelle gare, possono verificarsi rotture. Anche i componenti più tecnologici non preoccupano; ovviamente l'auto va tenuta in ordine e va fatta la dovuta manutenzione. Non ci sono grossi problemi neanche per reperire i pezzi di ricambio: anzitutto perché per questione di economia l'Audi aveva usato il più possibile componenti già presenti in altri modelli (che risultano quindi intercambiabili); poi è possibile reperirli sui mercati esteri, in particolare in Germania.

Per quanto riguarda la competenza di chi ci mette mano, abbiamo chiesto a qualche mec-

canico: non è richiesta alcuna competenza specifica, purché il meccanico sia tale e non un... elettronico. Per informazioni particolari e dati tecnici, è sempre bene che sia l'appassionato a metterli a disposizione del motorista (come fa il professor Gatani).

Abbiamo percorso con la "quattro" un po' di strada per le colline del Monferrato. Anche ad andatura normale la vettura entusiasma: i CV sotto il cofano si sentono tutti. Abbiamo chiesto a Mario Lodola, ex collaudatore Alfa che ha avuto modo a suo tempo di guidare la "quattro", il parere sulla vettura. Ha esordito dicendo che "L'auto è maneggevole, l'inse-

rimento in curva è eccezionale". In particolare "i terreni innevati o comunque a basso coefficiente di aderenza sono adatti ad esaltarne le qualità." Non solo, "è sorprendente il comfort," nonostante le sospensioni rigide che tengono l'auto inchiodata a terra, "merito anche dei sedili anatomici". E "rispetto ai coupé italiani 2+2, quest'Audi è molto spaziosa anche dietro". La meccanica è robusta e non dà particolari problemi. Il consumo invece è un neo, risente della condotta di guida ma comunque risulta "elevato a causa del peso della vettura e dei tanti organi della trasmissione da muovere."



CAPITALE MOBILE

L'anno scorso la Magnoli Auto di Somma Lombardo ha festeggiato i novant'anni di attività, avendo iniziato nel 1924 con il signor Franco che trasformava automobili in autocarri. Poi è arrivata la concessionaria Moto Guzzi ma, contemporaneamente, l'attività sulle automobili è proseguita con il servizio autorizzato Citroën e Lancia. Ma è dal 1957, con l'incarico ufficiale di officina autorizzata Alfa Romeo, che è iniziata una "storia d'amore" che prosegue tuttora. Un rap-

Un'azienda quasi centenaria, che da oltre mezzo secolo si occupa di Alfa Romeo. Tra i suoi "segreti", un magazzino ricambi sempre ben fornito

DI EUGENIO MOSCA
FOTO MAURIZIO BERETTA

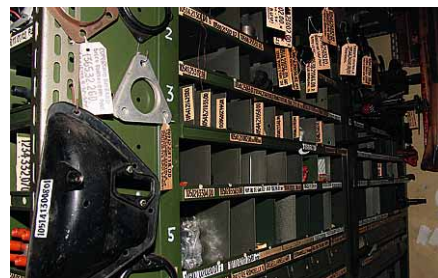
porto lungo, fatto di fedeltà e serietà, come una volta, valori che permettono di superare insieme gli inevitabili alti e bassi. Un rapporto anche travagliato, come spesso capita quando una delle due parti vuole prevalere l'altra, che ufficialmente si è interrotto sei anni fa ma, come tutti i grandi amori, con il sentimento che rimane vivo in eterno.

Quindi, anche se ufficialmente non si potranno festeggiare le "nozze d'oro" in realtà la storia tra la Magnoli Auto e Alfa Romeo



CODICI DI OFFICINA

In apertura, Francesco e il padre Luigi Magnoli all'interno della loro officina di Somma Lombardo. Qui sopra, Francesco al lavoro al visore dei complessivi di officina, dove sono segnati i numeri di codice delle singole parti di un'automobile. Sotto, da sinistra: scaffali con collettori di scarico; papà Francesco tra una Giulietta Spider e una 1900; altri scaffali, con ricambi di minuteria. Il magazzino della Magnoli Auto è sempre stato ben fornito, fin dai tempi del nonno Franco.



prosegue più intensa che mai. Per rendersene conto basta recarsi nella storica sede di Somma Lombardo, dove tutto parla del Biscione. Dalle auto parcheggiate a quelle in lavorazione all'interno dell'officina. Dai mobiletti originali contenenti l'attrezzatura speciale (chiavi, estrattori, eccetera), al magazzino ricambi fornito di ogni ben di dio a coprire gran parte dei modelli per un arco temporale di almeno quarant'anni. Dalla vecchia scrivania con a fianco, in bella mostra sull'apposito cavalletto, il mitico bial-

bero completo di cambio a cinque marce, fino alla vetrina dell'esposizione con le insegne originali che riportavano orgogliosamente la scritta "Milano" sotto il Biscione.
 ► Come avete iniziato il rapporto con Alfa Romeo? E perché avete lasciato l'incarico?
 «Un amico aveva chiesto a mio padre di aiutarlo a vendere le Alfa Romeo -spiega Francesco Magnoli, che dal 2005 ha preso il timone dell'azienda e, poi, anche la difficile decisione-. In breve tempo ne vendette parecchie, perciò decise di proseguire con il

servizio e l'esposizione. Io sono cresciuto in mezzo alle Alfa Romeo e nel 1985, prima del servizio militare, ho avuto l'occasione di conoscere nella sua completezza il mondo Alfa grazie a un anno di tirocinio presso la filiale di via Grosotto a Milano, dove conobbi tutta la catena, dai collaudatori a chi riparava le auto. È stata un'esperienza molto formativa che in seguito mi ha permesso di percepire chiaramente l'involutione nei rapporti tra azienda, tramite gli ispettori, e la rete di officine collegate. Da un rapporto



umano molto stretto, che favoriva la soluzione dei problemi, con l'avvento di Fiat si è passati a qualcosa di asettico. Non eravamo più un riferimento, eravamo trattati come un'officina qualsiasi. Per questo, e per tutta una serie di obblighi, l'appartenenza al marchio non era più un piacere ed era diventato quasi di ostacolo per lo sviluppo della nostra attività. La decisione di lasciare l'incarico, per quanto sofferta, è stata inevitabile».

►Ma non avete abbandonato l'Alfa?

«Mio padre gli ha dedicato la vita, buttarla via tutto sarebbe stato da pazzi. Abbiamo mollato un peso per dedicarci a seguire la passione. Seguiamo soltanto le Alfa Romeo d'epoca ma continuiamo a vendere auto e fare il servizio. Mi piace molto cercare belle macchine, da restaurare oppure conservate. Quando iniziai a lavorare mi dissi che sarebbe stato bello festeggiare il secolo d'attività, adesso il traguardo mi pare alla portata. Non manca molto e quest'an-

no organizzeremo un raduno per festeggiare i 90 anni».

►Quali modelli vi hanno dato più soddisfazione? «Certamente le Giulietta Ti e spider -risponde Luigi, padre di Francesco, che a sua volta aveva preso il testimone dal padre Franco-, e poi la Giulia. Macchine che qualcuno ha tenuto e poi molti hanno cercato di ricomprare».

►Quindi c'è fedeltà da parte del cliente Alfista? «Direi per un 50%. A molti, purtroppo, l'hanno fatta perdere, perché i concessionari badavano soprattutto alle vendite invece di curare il servizio. Allora i motori Alfa Romeo erano all'avanguardia, però a volte bisognava dedicargli un po' di attenzione per sistemare alcuni problemini iniziali invece di limitarsi semplicemente a dire che quel modello era nato così e non c'era rimedio. Inoltre nei primi anni '70 sono cominciati i problemi interni alla fabbrica, con perdita di professionalità e di qualità. Comunque, io ho avuto clienti che negli an-

ni hanno comprato più di venti macchine, magari senza neppure vederle, fidandosi di una telefonata».

►Per problemi intende i classici difetti di carburazione oppure di iniezione della Montreal? «Tutti problemi risolvibili dedicandovi il tempo necessario. I carburatori andavano smontati e regolati, così come la pompa d'iniezione della Montreal. Poi bisognava provare la macchina ed eventualmente rifinire la messa a punto. Un lavoro che in concessionaria non facevano, perché richiedeva tempo che non consentiva di rientrare nei costi in garanzia oppure diventava difficile giustificare nel conto finale».

►Quali sono i modelli a cui gli Alfisti sono più legati?

«Giulietta, Giulia berlina e GT. Negli ultimi anni è salito l'interesse per Alfetta e 75. L'importante è che siano modelli a trazione posteriore...».

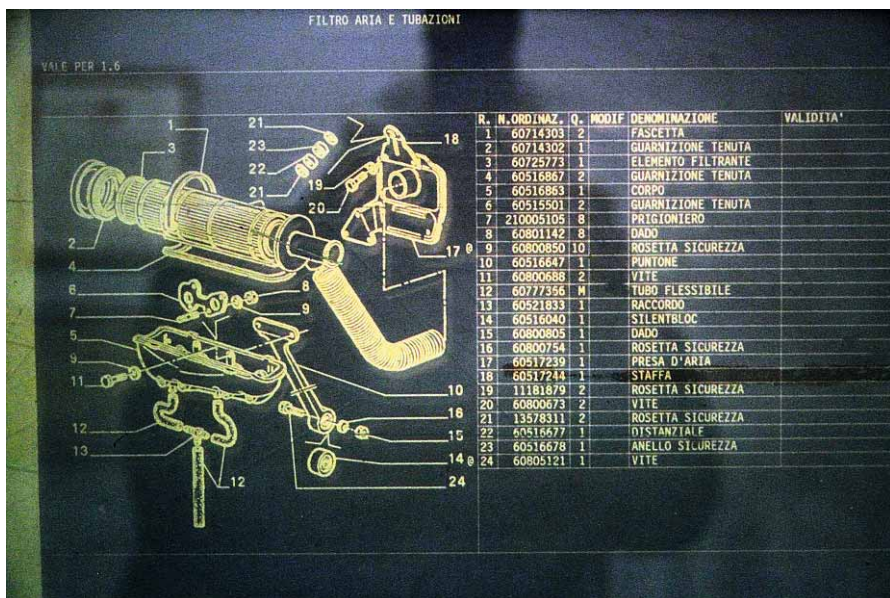
►Quali sono i criteri di ricerca?

«Spesso il modello che ha aveva il padre.



NUOVI E "USATI OK"

Sotto, un complessivo di officina al visore; più a destra, un pannello zeppo di cinghie, cinghiette e altre componenti per gli accessori dei motori Alfa Romeo. Sopra: a sinistra due motori completi (sul cartellino si legge "motore buono AR berlina-GT-spyder 2000"); al centro supporti differenziale nuovi e "usato ok"; a destra, "testa motore tutte Giulia S".



Ma la scelta è anche dettata dai costi e dal motivo per il quale si sceglie l'auto d'epoca: se per collezionismo oppure per usarla, fare i raduni, viverla insomma. Le spider vanno per la maggiore: Giulietta e Duetto, compresa la quarta serie.

► Ci sono fasce d'età definite?

«Ultimamente sì. Ovviamente oggi i giovani, per motivi economici, vengono spesso qua e sognano. Poi c'è l'appassionato che fa anche sacrifici per realizzarli. Purtroppo le nuove normative hanno penalizzato ancor di più chi partiva dalla 33, dalla 75 o dall'Alfetta GT, le auto con i prezzi più abbordabili, magari sistemandosela loro pur di entrare nel mondo delle auto d'epoca per fare poi i passi successivi. Queste novità fiscali hanno bloccato macchine come le Spider più recenti, che avrebbero rappresentato un'ottima possibilità di ingresso nel mondo delle storiche».

► Quali consigli si possono dare a chi deve acquistare?

«La regola d'oro è non farsi ingolosire dal prezzo basso. È bene puntare su auto belle e sane già in partenza, perché restaurare una vettura costa molto. Innanzitutto bisogna verificare che combacino i vari elementi: numeri di serie di motore e telaio, colore carrozzeria e tipo di interno, perché riportare l'originalità è oneroso. Una volta individuata l'auto farsi assistere da chi ne capisce, perché la fregatura è dietro l'angolo. Se invece l'acquisto è già avvenuto effettuare un controllo presso un centro specializzato, per definire quali parti eventualmente sostituire, soprattutto in materia di sicurezza. Comunque stiamo raschiando il barile. Infatti anch'io mi muovo con cautela, affidandomi nella ricerca quasi esclusivamente al passaparola».

► Come va il mercato?

«Crisi generale e ultime novità fiscali potrebbero bloccare automobili che stavano per entrare nel giro e sarebbero un primo approccio con il mondo delle storiche».

► Luigi, come avete mantenuto negli anni un magazzino così fornito, che significa anche capitale immobilizzato?

«Sono stato abituato così fin da ragazzino, quando iniziai a lavorare con mio padre nella Concessionaria Guzzi: noi avevamo tutto delle moto e così ho fatto anche nel passaggio alle automobili, perché non potevamo concepire di restare bloccati in un lavoro per la mancanza di un ricambio, anche la semplice minuteria».

CONTATTI
Magnoli Auto
 via Milano, 27
 21019
 Somma Lombardo (VA)
 Telefono 0331-256232

Le occasioni dei lettori

► **Gli annunci di solo testo sono gratuiti; quelli con foto e/o testo evidenziato sono a pagamento**
 ► **Tagliando e istruzioni per pubblicare gli annunci a pag. 159**
 ► **Ogni scheda (anche fotocopiata) può contenere una sola inserzione**
 ► **Automobilismo d'Epoca non**

può controllare la veridicità di caratteristiche e prezzo dell'annuncio, né può condurre verifiche sulla qualità delle inserzioni.

La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio è dell'acquirente dello spazio

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

1750 berlina-1971, ritrovamento, auto funzionante, discrete condizioni, da facile restauro, non documenti, con estratto cronologico, Euro 5.000 trattabili-tel 338-6269195

2000 berlina-blu olanda tex Alfa panno, vernice originale di fabbrica, intonsa, targhe e documenti di prima immatricolazione, bloccante, vetri verdi, gomme nuove, libro tagliandi, doppie chiavi, trousse utensili mai adoperata, ogni prova e verifica, esente da ruggine e problematiche della serie -tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Alfa 6-1980, azzurra/blu interni beige presidenziale, 2.500 cc, benzina, ASI targa oro, stereo, buono stato, conservata, targa Roma, no perditempo, prezzo sopra

10.000 Euro trattabili-tel 333-8228461

Alfetta 1.6-1980, ASI, completa, da sistemare, Euro 2.500 trattabili-tel 388-1936066

Alfetta 2000 quadrifoglio oro-1984, prima vernice, 23.000 km da nuova, ancora con gomme originali, unica, disponibile per ogni prova e verifica-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Duetto 1750 spyder veloce-1970, rosso interno nero in ottimo stato, coda tronca, capote nuova nera, targa originale nera, non necessita di interventi, come nuova assicurata e usata ogni settimana, Euro 23.000 o permuta anche superiore con Porsche 911-tel 377-2275377 / paolo.ordinelli@gmail.com

GT junior-1971, bianca interni neri, ASI targa oro, restauro completo conservativo con book fotografico, 4.000 km, Euro 15.000-tel 388-1936066

Giulietta sprint veloce-1958, intermedia, da restauro totale, completa, Euro 25.000 trattabili o permuta-tel 336-259241

Montreal-1974, rossa interni neri, km 43.000 dopo restauro totale circa 15 anni indietro, gomme nuove, ferma da 5 anni, prezzo a richiesta-tel 339-6086969

Nuova super 1.6-1974, azzurro Le Mans, fondo di magazzino, incredibile stato di auto nuova di fabbrica-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

SZ ES 30-1991, omologata tatga oro, completa di tutti i libretti service, 53.000 km, vernice originale dalla fabbrica, serie numerata, visibile su www.stilemotori.it-tel 339-8128181 / stilemotori@alice.it

AUTOBIANCHI

A112 Abarth 58 HP-1972, prima serie, rosso-nera, conservata, targhe originali, ASI targa oro, Euro 12.500-tel 346-7296850

A112 Abarth 70 HP-1982, bianca, restaurata, targhe originali TO, fiche Csaì-ASI, fari profondità, Euro 7.500-tel 346-7296850

A112 Elite-1982, rossa, maquillage, GPL, 56.584 km, Euro 2.400 trattabili-tel 335-7847203 / enricoferraris62@gmail.com

BMW

320 i cabrio-1988, blu pelle chiara, accessori d'epoca, visibile Casale Monferrato, Euro 5.800-tel 0142-944734

CITROËN

Mehari-1984, completamente ripristinata da smontata, capotta, selleria,

gomme, impianto frenante e tutta l'accessoristica nuove, ASI-tel 320-9652050 / beachlife1962@libero.it



Special 2CV-1984, conservata, unico proprietario, 27.000 Km originali, fondi sanissimi, perfetta di carrozzeria, unica in Italia, no perditempo-tel 320-9652050 / beachlife1962@libero.it



FIAT

127-1980, ASI, uniproprietario, perfetta, visibile Ancona, Euro 2.100-tel 349-0740351

128-1975, bronzo metallizzato interno cuoio, 4 porte berlina, 49.950 km originali, unico proprietario, conservata, ASI targa oro-tel 347-9674755

128-1150cc-1972, prontissimo per campionati auto storiche, stupenda, passato storico, scocca come nuova con htp e passaporto tecnico, preparazione 2014-tel 339-1700501 / chianuccis@aruba.it

1100D-1965, da riverniciare, targa originale, meccanica revisionata, Euro 2.250-tel 349-0740351

1100 103-1966, bianco, conservato, documenti regolari, GPL-tel 333-2348087

1500 B 6C-1938, vendo per mancanza spazio, perfetta di meccanica e buona carrozzeria, prezzo dopo visione (Merate, LC)-tel 333-3411260 / fgambini@live.it

1500 C-1965, conservata, documenti regolari, 96.000 km, visibile Ancona, Euro 3.200-tel 349-0740351

500 L-1972, marciante, documenti e tar-

AFRA
 DAL 1946
 RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO
 REPLICHE PER VETTURE STORICHE
 40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
 VIA CARDUCCI 36/38
 TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
 E-mail: afra@afra.it
 Internet www.afra.it

ga originali, da restaurare, Euro 1.400-tel 349-0740351

R 595 replica Abarth-1973, affidabile, tenuta maniacale, targa epoca, ASI, no ruggine, motore ok, pelle, cerchi in lega-tel 348-5113854

INNOCENTI

Mini Cooper 1300-1974, rosso-bianco, targhe originali TO, monocarburatore Weber, assetto Yokohama, cerchi in lega, sedili anatomici, tripmaster, Euro 10.500-tel 346-7296850

Mini 3, 500 LS-1989, libretto e targhe originali, motore 548 cc, 5 marce, bassi consumi, da privato, Euro 1.250-tel 0432-853079

Turbo De Tomaso-1984, prima serie, rossa, uniproprietario, ASI targa oro, targhe nere, come nuova in tutto, molti ricambi di carrozzeria, meccanica, gomme, Euro 10.000-tel 329-9622579

LANCIA

Flavia 2000 coupè-1972, grigio Lancia interno in buono stato, servosterzo, aria condizionata, buono stato, conservata, targa (MO), gommata, marciante, revisionata, solo intenditori, quotazione Ruote-

classiche, prezzo trattabile Euro 9.500-tel 333-8228461

Beta HPE 2000-1979, grigio metallizzato interni come nuovi, ASI targa oro, targhe e documenti originali, condizionatore, idroguida, vetri elettrici, cerchi in lega, autoradio, fendinebbia, in condizioni eccellenti, molti ricambi-tel 328-3376800

Delta 1300 -1981, blu Antibes, targhe doppie, omologata registro Lancia e ASI, stacca batteria, ottima, conservata, 75.000 km, alcun lavoro da effettuare, Euro 3.000-tel 388-1936066

Delta integrale 16v turbo-1990, bianca con livrea Martini 5, tetto apribile, abs, restauro totale documentato, ASI, Euro 24.000 trattabili-tel 0524-572418 ore ufficio

Delta integrale evoluzione 1-1991, verde derby metalliscente, km 47.000 reali, iscritta registro storico Lancia, perfetta come nuova, visibile prov. Torino, Euro 32.000-tel 329-6873729

Flaminia coupè 2500-1961, conservata, con targhe e documenti originali, Euro 17.000 trattabili o permuta-tel 336-

259241

Fulvia Montecarlo-pessime condizioni, senza documenti, motore funzionante per ricambi o restauro, Euro 1.800-tel 388-1936066

Fulvia sport 1.3 Zagato-1972, bianca interni neri, motore originale, gommata Michelin 165-14, omologata registro storico Lancia, registro Zagato e ASI, borsa attrezzi, accessori, sterzo originale e Personal, cerchi cromodora e originali gommati, stacca batteria, fendinebbia, Euro 15.000 trattabili-tel 388-1936066

MASERATI

Biturbo iniezione-1987, completa, senza documenti, radiata, vendesi per ricambi, visibile Ancona, Euro 1.600-tel 349-0740351

MERCEDES-BENZ

200 TE-1994, verde metallizzato, benzina-GPL, 172.150 km, uso quotidiano, perfetta, Euro 4.000 trattabili-tel 335-7847203 / enricoferraris62@gmail.com

220 serie W 111-1960, originale, molto bella, ex ispettore Mercedes, visibile a Perugia, Euro 11.000-tel 349-4199950

230 E-1987, rosso Tiziano, cambio auto-

matico 3 rapporti, full optional, perfetta-tel 333-3204135

300 SL serie R 107-1989, nera interni pelle grigia, hard top, tagliandi, euro 22.000-tel 336-472746 / gianandrea-guarneri@email.it

320 SL serie R 129-1999, blu metallizzata interni pelle beige, full optional, tagliandata, Euro 18.000-tel 336-472746 / gianandrea-guarneri@email.it

420 SE-1988, antracite metallizzato, gas-gpl, ASI, tagliandata, ben conservata, Euro 6.500 trattabili-tel 0524-572418 ore ufficio

Classe G 230-1980, verde metallizzato interni beige nuovi, meccanica nuova, con fattura mercedes di 8.000 Euro, gancio, visibile su www.stilemotori.it, Euro 8.900-tel 339-8128181 / stilemotori@alice.it

MG

A 1600 spider-1960, rossa interni neri, restauro da concorso con documentazione fotografica e fatture, ASI, targhe nuove, cerchi a raggi, radio originale, portapacchi cromato, tetto rigido e capotte, visibile Milano sud, Euro 38.000-tel 339-7411103 / gio760@gmail.com

WWT
water works technology

INTERVENTI IDRODINAMICI

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO

SEDE OPERATIVA: Via del Mescolino 4 Z.I - 31016 Cordignano (TV)
cell.+39 331 5327042 - cell.+39 348 3368917
www.wwtsrl.it - mail: info@wwtsrl.it

visitateci a

AUTOMOTORETRO



a Torino il 13-14-15 febbraio

per la nuova apertura WWT ad ALBA (CN)

A 1600 spider-1961, nera interni rossi, restauro da concorso nel 2014, come nuova, motore in rodaggio, cerchi a raggi cromati, visibile Varese, Euro 39.000-tel 338-7258514 / gio760@gmail.com

NISSAN

Datsun 2800 ZX targa-1981, nero-argento metallo, iniezione Yamaha, tenuta maniacale, motore ok, carrozzeria e interni nuovi, Euro 5.900-tel 348-5113854

RENAULT

Spider-rarissimo esemplare versione frangivento, introvabili condizioni, 11.000 Km da nuova, ancora con gomme originali 1998, regolarmente targata, Euro 26.000-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

TRIUMPH

MG TF del 53-1966, esemplare non di serie, replicato in UK nel '66, perfettamente marciante, da collezione, cabrio 2 posti, targa inglese, soli Euro 7.000-tel 333-6934881



TR3 A-1960, rossa, ASI, ottime condizioni sia di meccanica che di carrozzeria, per veri amatori e intenditorie-tel 366-1991552

CERCO AUTO

PORSCHE

Pre bumper 2.0 - 2.2 - 2.4 anni 60-70 anche da restauro o aggiornate, massima serietà tel 338-4899173 / davide.classico@gmail.com

VENDO MOTO

BIANCHI

Aquilotto-1960, completo, buono stato, libretto originale, Euro 1.500 trattabili-tel 338-3391744

Mendola GT125-1957, radiata con cronologico, da restauro, completa di tutto, Euro 700-tel 338-3391744

GILERA

Saturno sport 500 cc parallelogramma-1947, nera serbatoio rosso, motore originale, targa e foglio complementare, sempre civile, omologata FMI e ASI, stesso proprietario dal 1970, documenti per passaggio con sidecar Longhi, Euro 20.000-tel 388-1936066

GUZZI

Airone Astorino-1951, motore rifatto nuovo, serbatoio a goccia, carburatore SS, conta km jagger, qualsiasi prova, tutta originale-tel 347-3151188

HONDA

CB350 Four-1974, rossa, ASI, conservata, ottime condizioni, Euro 3.300-tel 388-1936066

CB500 Four-1977, nero-azzurro, targa e libretto originali, ASI, con salvamotore, due sellini, documenti in ordine, ottime condizioni, Euro 3.000-tel 388-1936066

LAVERDA

75 cc Sport 3 marce-1954, completo, con documenti e targa -tel 338-3146038

VENDO VARIE

per ALFA ROMEO

Alfetta-iniezione Spica Euro 600, parabrezza Euro 120, pompa olio Euro 80, camicie Euro 100, testa motore Euro 250-

Cromatura Petranzan
di Petranzan Massimo
Cromatura e Nichelatura
Sabbatura e Decapaggio
Lucidatura di tutti i metalli

Sromatura elettrolitica

Saldobrasatura ottone e argenta
Saldature Tig-Mig per ferro e alluminio
Restauro di serbatoi, paraurti e minuterie di cicli, moto, auto e barche d'epoca e non

Via Boscato, 20 35030 Rubano PD
tel. 049 630525 - Cell. 348 6126628
info@cromaturapetranzan.it
www.cromaturapetranzan.it

tel 333-3204135

GT junior-mozzo Personal-Nardi-tel 388-1936066

Giulia, Giulia GT, Giulietta-1960/70, motori, cambi, ponti testate complete di alberi a canne, motorini, diname, alternatori ed altro-tel 338-2340826

Giulia-3 radiatori, buono stato, invio foto su richiesta, Euro 150-tel 338-3391744

Giulia GT-cerchi lega Stilauto e BWA 6x14 Euro 350, cerchi ferro da 14 e 15 Euro 200, cassonetto aspirazione e vaschetta alluminio Euro 200-tel 339-3205230 / salumicorsi@libero.it

75 turbo quadrifoglio verde-1992, motore, tappezzeria, cofano posteriore, pezzi di meccanica, cerchi in lega sabbati e verniciati-tel 340-3937715 / dino.orso-linigit@gmail.com

per AUTOBIANCHI

112 Abarth-2 motori 70 hp-tel 335-5315434 no sms

per BMW

1602-2002-1802-2002 automatica-2002 ti-libretto uso e manutenzione, logo portiere cromato per 2002 ti, Euro

ORAM
s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta
Dal 1951...
- specializzati in revisioni di impianti frenanti, tamburi, ganasce, cilindretti, pompe, dischi, pastiglie, tubi
- revisione, ricostruzione e costruzione di ammortizzatori anche a campione
- revisione gruppi frizione dischi frizione, cuscinetti
- ammortizzatori regolabili per uso competizione per auto e moto, nazionali ed estere

ORAM s.n.c. Via Rasori, 2 - 20145 Milano
Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052
www.oramitalia.com
e-mail: moto@oramsospensioni.it
info@oramitalia.com

60-tel 388-1936066

per FIAT

126-vendo ricambi o scambio con modelli auto scala 1:43 o libretti uso e manutenzione originali-tel 329-1332341

500 C Topolino-materiale per impianto elettrico nuovo, non utilizzato, prezzo da svendita Euro 50-tel 388-1936066

500 e derivate-pistoncini Borgo nuovi diametro 73,5, ancora nella scatola, Euro 80-tel 348-0358524

600 I serie-manuale officina completo di tutto, Euro 25-tel 338-3391744

1100 103-manuale officina completo, 200 pagine, Euro 25-tel 338-3391744

1100-cambio e motore per modello 103 (1953), accessori e ricambi vari, anche per altre versioni 1100 (fine anni 50 e anni 60)-tel 331 112 8762 / ricambi-fiat1100@gmail.com

1300-motore completo, da revisionare, Euro 350-tel 339-4070270 / flavio.chiesa@alice.it

15006c Musone/1100B-E-1935/50, parafranghi anteriori e posteriori, portiere, cofani, fari, vetri porte, alzacetri ed altro-

INTERNI AUTO MAIELI
MANTOVA ITALY
TEL 0376 695105
FAX + 39 0376 695300
www.interniautomaieli.com
maieli@inwind.it

Sintoflon
Tel. 0438 470354
www.sintoflon.com - info@sintoflon.com
www.facebook.com/sintoflon

SBF
Silicone Brake Fluid DOT 5
Liquido freni non igroscopico:
La soluzione definitiva contro i problemi agli impianti freni dovuti ai periodi di inattività prolungata.



- Nessuna aggressione a gomme, plastiche o metalli.
- Non tossico né irritante.
- Non attacca le superfici verniciate.
- Omologato DOT 5 (FMVSS 116)
- Non richiede sostituzioni periodiche.

tel 338-2340826

Panda 30-carburatore Solex C30 did usato, Euro 50-tel 388-1936066

Vari modelli-carburatore Solex C26 wi e Weber 26 imb4, Euro 50-tel 388-1936066

per FORD

Anglia-specchietto retrovisore esterno nuovo, Euro 70-tel 338-3391744

per LANCIA

Appia III serie-calandra, Euro 200-tel 388-1936066

Ardea-calandra, Euro 400-tel 388-1936066

Ardea IV serie-portacenere usato Euro100, cerchio bordo vivo nuovo da verniciare Euro 100, carburatore Solex 32 biu revisionato, carburatore Solex 26 aic revisionato, maniglia batteria, tappeto anteriore sinistro-tel 388-1936066

Aurelia B20-24 ed altre-sterzo diametro 41cm, peso 700 gr, corona in legno, Euro 600-tel 388-1936066

Fulvia coupè-cofani anteriori e posteriori e sportelli in alluminio-tel 339-1700501

Fulvia sport Zagato-cofano anteriore e sportelli in alluminio-tel 339-1700501

per Maserati

Biturbo e derivate-dal 1981 al 2001, depliant, libretto uso e manutenzione originali, nuovi, a partire da Euro 5-tel 342-3277825

per OPEL

Commodore berlina o coupè-1967-69, 2 sedili anteriori sky nero, ottimi, più guide al pavimento, visibili a Bologna, Euro 150 l'uno-tel 333-

6467893

per PORSCHE

356 PRE A e At1-2 sedili anteriori in ottime condizioni, Euro 2.200-tel 339-4070270 / flavio.chiesa@alice.it

VARIE

Alzacofano-posteriori 500-595-695 Abarth nuovi, 40 Euro a coppia-tel 348-0358524

Automodelli-Osi Scarabeo 1/25 Politoys, Euro 25-tel 388-1936066

Biciletta Olmo-1940, uomo, ruote 28, freni a bacchetta, visibile Ancona, Euro 350 o permutato con moto o scooter d'epoca-tel 349-0740351

Bolli d'epoca-dal 1923 al 1985, da fedeli originali, con portabollo, solo Euro 5-tel 342-3277825 / wolfen62@tiscali.it

4 cerchi in lega-5 1/2 x 13, attacco Fiat, marchiati Abarth, Cromodora, Pininfarina, perfetti, restaurati, stemma nuovo, modello usato su Fiat 127 gr. A Alitalia squadra corse Fiat 1977-tel 339-6086969

Cuneo per arresto vettura-originale Fiat in dotazione attrezzi Fiat del passato, nero, ottime condizioni, Euro 30-tel 388-1936066

Libretti uso e manutenzione-originali, diverse marche e modelli-tel 329-1332341

Libro-Le Zagato Fulvia Sport e Junior, nuovo celofanato, Euro 40-tel 388-1936066

Autocollezione magazine + libri e poster-anni 70-80 in blocco, collezione completa da 2002 a 2009-tel 335-5315434 no sms

WWW
MOTOCICLISMO FUORI ARMATI
MOTO UCLIVIO Automobilismo D'EPOCA Gli speciali di MOTOCICLISMO
RUNNERS TENNIS CICLISMO
Men's Health BARCA per tutti Vela-MOTORE
www.edisport.it
La tua passione, ogni mese è in edicola, tutti i giorni è sul web

Riviste-Ruoteclassiche dal 1987 al 2013 (anche annate singole) Autosprint 1964/2013, Rombo 1981/2001, Auto Italiana 1954/1969, Quattroruote 1956/2013, Auto d'Epoca, La Manovella 1975/2013 e altre-tel 333-2493694
Volante-Personal Corona in pelle nera, anni 60 (vedere pubblicità dell'epoca), diametro 39 cm, nuovo, per Alfa, Fiat, Lancia, Euro 60*tel 388-1936066

6800367 / mariosala62@libero.it
Automodelli-anni 60/90 Dinky, Minichamps, BBR... scala 1/43, 1/24 cerco sempre. Obsoleti, kit, intere collezioni-tel 02-2367505 / e.sard@libero.it
Automodelli-Politoys, Dinky, Mercury, Mebetoys, Icis-tel 333-8970295
Libro -"Alfa Romeo Zagato: Giulietta SZ e Giulia TZ" di Minerbi-tel 340-4839620 / mitia.quagliano@gmail.com

CERCO VARIE

ALFA ROMEO

Duetto America-1987, idroguida completa (servosterzo)-tel 349-3169920 / marybra@virgilio.it

VARIE

Automodelli-Dinky Toys, Corgi Toys, Mercury, Schuco e altri, vecchi trenini elettrici Marklin e Rivarossi, giocattoli in latta di ogni tipo e periodo-tel 346-

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, Tam di Quattroruote e Speciali Domus. Libri, riviste e annuali sulla Ferrari, vecchi libri e riviste sulle auto ante e dopo guerra-tel 347-2303761
Riviste-di auto d'epoca anni 1984-1987 in blocco o singolarmente-tel 329-133234

PRINA
Cambi ravvicinati
Diff. autobloccanti
Coppie coniche
Scatole guida dirette
Semiasse rinforzati
Pulegge e particolari
in ERGAL
Via Buozzi, 10 - 13895 Ponderano (BI)
Tel/Fax 015.541.355 - Mobile 348.16.999.60

... dal 1937 PAPURELLO
www.innocentistore.com
RICAMBI PER INNOCENTI
... dal 1960 al 2000
Tutti i tipi di Mini: mini 90 - 120 - DE TOMASO
3 cilindri - 990 - small - TURBO - DIESEL
VIA TRENTO 4 - SETTIMO TORINESE - TEL 011.800.01.49

LANCIA VINTAGE
RICAMBI LANCIA D'EPOCA
AFRA sas www.lanciovintage.it
info@lanciovintage.it Fax 0232861150

il primo, il vero e l'unico
prodotto originale
CICLO ANTICORROSIVO
PER LA BONIFICA
DI SERBATOI
ARRUGGINITI
E AMMALORATI
FACILE UTILIZZO - RISULTATO GARANTITO
WWW.TANKERITE.COM
Visita il sito
"OLDTIMER-PHARMACY"
con oltre 100 prodotti a catalogo
per la manutenzione, cura e restauro
@FRAMA
Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY
Telefono e Fax +39 0437 941203
mail@tankerite.com

evo

IL BRIVIDO DELLA GUIDA

OGNI MESE IN EDICOLA

TUTTI I GIORNI ON LINE

WWW.EVO-MAGAZINE.IT



LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

In queste pagine Automobilismo d'Epoca presenta il listino delle automobili più significative vendute in Europa dal dopoguerra fino agli anni '80. Le quotazioni sono state messe a punto da un gruppo di esperti e consulenti che hanno fatto riferimento, modello per modello, agli effettivi valori di acquisto e di vendita registrati nel corso degli ultimi 12 mesi. Per corrispondere al valore indicato, la vettura deve essere marciante, in possesso di targa e documenti originali e in condizioni di conformità sia meccanica, sia di carrozzeria e interni, rispetto al modello d'origine. In caso di difformità da quanto sopra indicato o di necessità di interventi impegnativi e costosi la quotazione può scendere fino a valori prossimi a zero, mentre per esemplari in condizioni di particolare conservazione il valore può aumentare anche del 50%.

LEGENDA

PER OGNI MODELLO SONO INDICATI:

- ✓ **Periodo di produzione**
- ✓ **Cilindrata e potenza**
- ✓ **Valore di mercato**
- ✓ **Interesse tecnico:** indica il valore del modello e la sua importanza relativamente all'introduzione o al miglioramento di specifiche caratteristiche tecniche, all'avanguardia nel periodo di produzione
- ✓ **Interesse storico:** indica l'importanza che lo specifico modello ha rivestito nel costume dell'epoca e la sua maggiore o minore appetibilità oggi sul mercato dei veicoli da collezione
- ✓ **Tendenza:** ovvero stima dell'andamento delle quotazioni per i prossimi 6 - 12 mesi

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€
ABARTH (Italia)						
MONOMILLE						
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	38.000	***	**	=
Monomille GT	1962/65	982/60	40.000	***	**	=
DERIVATE FIAT 500						
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	18.000	***	***	+
595 D/F/L	1963/71	594/27	18.000	***	**	+
595 D/F/L SS	1964/71	594/32	20.000	***	***	+
595 F/L Competizione	1969/71	594/27	22.000	***	***	+
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	24.000	***	***	+
695 D/F	1964/66	689/30	20.000	***	**	+
695 D/F/L SS	1964/71	689/38	22.000	***	***	+
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	24.000	***	***	+
695 F/SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	26.000	***	***	+
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	34.000	***	**	+
DERIVATE FIAT 600						
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	24.000	***	***	+
850 TC	1960/66	847/52	32.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring	1962/66	847/55	36.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring Corsa	1962/66	847/57	38.000	***	***	+
1000 TC	1962/66	982/60	40.000	***	***	+
1000 TC Corsa	1962/66	982/68	42.000	***	***	+
750 coupé/spider Zagato	1956/62	747/44	48.000	***	**	+
DERIVATE FIAT 850						
OT 850	1964/68	847/52	14.000	***	**	+
OT 1000	1964/68	982/60	16.000	***	**	+
OT 850 coupé	1965/68	847/52	16.000	***	**	+
OT 1000 coupé/spider	1965/71	982/60	22.000	***	**	+
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	24.000	***	***	+
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	30.000	***	***	+
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	30.000	***	***	+
OT 1300 coupé	1966/71	1290/75	30.000	***	***	+
DERIVATE SIMCA						
Simca 1300	1961/66	1288/125	90.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	120.000	**	**	=
AC (Regno Unito)						
2-LITRE						
2-Litre 2p/4p	1947/58	1991/75	26.000	*	*	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=
ACE E DERIVATE						
Ace/Aceca	1953/56	1991/90	40.000	*	**	=
Ace/Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	75.000	*	**	=
Ace/Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	40.000	*	**	=
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	42.000	*	**	=
COBRA E DERIVATE						
Cobra 260	1962/63	4261/265	325.000	***	***	+
Cobra 289	1963/68	4727/270	570.000	***	***	+
Cobra 427	1964/65	6984/425	490.000	***	***	+
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	250.000	***	**	=
Cobra 428	1965/66	6997/390	250.000	***	**	=
427 coupé/convertibile	1965/67	6997/350	50.000	***	***	=
428 coupé/convertibile	1967/73	7016/345	60.000	***	**	=
ACMA (Francia)						
Vespa 400	1958/64	393/12	7.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€
ALFA ROMEO (Italia)						
1900 E DERIVATE						
1900	1951/54	1884/80	20.000	**	**	+
1900 TI	1952/54	1884/90	24.000	**	**	+
1900 Super	1954/59	1975/90	22.000	**	**	+
1900 TI Super	1954/59	1975/115	26.000	**	**	+
1900 Sprint 1a/2a serie	1952/54	1884/90	90.000	***	***	+
1900 Super Sprint 2a/3a serie	1954/56	1975/115	100.000	***	***	+
1900 M AR/51/AR/52 Matta	1951/59	1884/65	15.000	**	**	+
GIULIETTA E DERIVATE						
Giulietta	1955/59	1290/50	12.000	**	**	=
Giulietta TI	1957/59	1290/65	13.500	**	**	=
Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	11.000	**	**	=
Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	12.500	**	**	=
Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	10.000	**	**	=
Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	11.500	**	**	=
Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	32.000	***	***	+
Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	36.000	***	***	+
Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	30.000	***	***	+
Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	34.000	***	***	+
1300 Sprint	1964/65	1290/79	28.000	**	**	+
Giulia Sprint	1962/65	1570/91	32.000	***	**	+
Giulietta Spider	1956/59	1290/65	42.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce	1956/59	1290/80	46.000	***	***	+
Giulietta Spider 2a serie	1959/61	1290/79	40.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	44.000	***	***	+
Giulietta Spider 3a serie	1961/62	1290/79	38.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	42.000	***	***	+
Giulia Spider	1962/64	1570/90	36.000	***	**	+
Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	48.000	***	***	+
Giulietta SS	1958/62	1290/100	100.000	***	***	+
Giulietta SZ	1960/61	1290/100	180.000	***	***	+
Giulietta SZ coda tronca	1961/63	1290/100	220.000	***	***	+
Giulia SS	1962/65	1570/112	100.000	***	***	+
2000 / 2600 E DERIVATE						
2000 berlina	1957/62	1975/105	10.000	**	*	=
2000 Sprint	1959/62	1975/115	23.000	**	**	+
2000 Spider	1957/62	1975/115	44.000	**	**	+
2600 berlina	1962/68	2584/130	12.500	*	*	=
2600 Sprint	1962/66	2584/145	32.000	**	**	+
2600 Spider	1962/66	2584/145	55.000	**	**	+
2600 SZ	1963/66	2584/145	125.000	***	***	+
GIULIA BERLINA E DERIVATE						
Giulia TI	1962/66	1570/90	12.000	**	**	+
Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	10.000	***	**	+
Giulia Super	1965/72	1570/96	12.000	***	**	+
Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	10.000	***	**	+
Giulia TI Super	1963/64	1570/112	34.000	***	***	+
Giulia 1300	1964/72	1290/80	7.500	**	**	+
Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	8.000	***	**	+
Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	8.500	***	**	+
Giulia Super 1.3	1972/74	1290/88	7.000	**	**	+
Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	7.500	**	**	+
Nuova Super 1.3	1974/77	1290/88	5.500	**	*	+
Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	6.000	**	*	+
Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	3.500	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€
GIULIA TI giardinetta Colli						
1750	1968/74	1779/114	7.000	**	**	+
2000	1971/74	1962/131	9.000	**	**	+
2000 2a serie	1974/76	1962/128	8.000	**	**	+
DERIVATE GIULIA						
Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	20.000	**	**	+
Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	21.500	**	**	+
Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	120.000	***	***	+
GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	100.000	***	***	+
Giulia GTC	1965/66	1570/106	34.000	**	**	+
Giulia GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	12.000	**	**	=
1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	20.000	**	**	+
1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	18.500	**	**	+
GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	10.000	**	**	=
GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	11.000	**	**	=
GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	9.000	**	**	=
GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	9.500	**	**	=
2000 GTV	1971/76	1962/132	22.000	***	**	+
Giulia TZ	1963/65	1570/113	350.000	***	***	+
Giulia T22	1965/67	1570/113	800.000	***	***	+
Montreal	1970/77	2983/197	32.000	***	**	+
DUETTO E DERIVATE						
Duetto	1966/69	1570/110	18.000	**	**	=
1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	15.000	**	**	=
1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	18.500	**	**	=
1300 Spider Junior coda tronca	1969/77	1290/88	10.000	**	**	=
1600 Spider Junior coda tronca	1972/77	1570/109	11.000	**	**	=
1750 Spider Veloce coda tronca	1969/73	1779/114	14.000	**	**	=
2000 Spider Veloce coda tronca	1971/77	1962/131	15.000	**	**	=
1600 Spider Veloce unificato	1977/82	1570/104	10.000	**	**	=
2000 Spider Veloce unificato	1977/82	1962/128	12.000	**	**	=
Spider 1.6 aerodinamica	1982/86	1570/104	6.500	*	**	=
Spider 2.0 aerodinamica	1982/86	1962/128	7.500	*	**	=
Spider 1.6 aerodinamica 2a serie	1986/89	1570/104	7.000	**	**	=
Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	8.000	**	**	=
Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	8.500	**	**	=
Spider 1.6 V serie	1989/93	1570/109	8.500	**	**	=
Spider 2.0 V serie	1989/93	1962/128	10.000	**	**	=
Spider 2.0 IE V serie	1989/95	1962/128	10.000	**	**	=
Junior 2	1969/76	1290/88	16.500	**	**	=
1600 Z	1972/76	1570/109	20.000	**	**	=
ALFASUD BERLINA						
Alfasud	1971/75	1186/63	3.500	**	**	=
Alfasud ti	1973/76	1186/68	5.000	**	**	=
Alfasud N/L/L5m	1975/80	1186/63	1.500	**	**	=
Alfasud ti 1.3	1978/78	1286/76	5.000	**	**	=
Alfasud Super 1.2	1978/80	1186/68	1.500	*	*	=
Alfasud Super 1.3	1978/79	1286/76	1.500	*	*	=
Alfasud Super 1.3 1350 cc	1979/80	1351/79	1.500	*	*	=
Alfasud Super 1.5	1979/80	1490/85	1.500	*	*	=
Alfasud ti 1.3	1978/80	1351/79	3.500	**	**	=

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
Alfasud 1.2 Valentino	1980/82	1186 / 68	1.200	*	*	=
Alfasud 1.3 rst	1980/82	1351 / 79	1.300	*	*	=
Alfasud 1.5 rst	1980/82	1490 / 85	1.300	*	*	=
Alfasud ti 1.3 rst	1980/81	1351 / 86	3.200	**	**	=
Alfasud ti 1.5 rst	1980/81	1490 / 95	3.500	**	**	=
Alfasud 1.2 5m rst 3p	1981/82	1186 / 68	1.200	*	*	=
Alfasud 1.3 rst 3p	1981/82	1351 / 79	1.300	*	*	=
Alfasud 1.5 rst 3p	1981/82	1490 / 85	1.300	*	*	=
Alfasud ti 1.3 rst 3p	1981/82	1351 / 86	3.200	**	**	=
Alfasud ti 1.5 rst 3p	1981/82	1490 / 95	3.500	**	**	=
Alfasud 1.2 4p	1982/84	1186 / 63	1.200	*	*	=
Alfasud 1.2 Junior 4p	1982/84	1186 / 68	1.200	*	*	=
Alfasud 1.2 S / SC 3p / 5p	1982/84	1186 / 68	1.300	*	*	=
Alfasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351 / 79	1.300	*	*	=
Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490 / 95	1.500	*	*	=
Alfasud 1.3 ti 3p	1982/84	1351 / 86	4.000	**	**	=
Alfasud ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490 / 105	5.000	**	**	=
ALFASUD SPRINT						
Alfasud Sprint	1976/78	1286 / 76	3.500	**	**	=
Alfasud Sprint 1.3	1978/80	1351 / 79	3.500	**	**	=
Alfasud Sprint 1.5	1978/80	1490 / 84	4.000	**	**	=
Alfasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351 / 86	4.000	**	**	=
Alfasud Sprint Veloce 1.5	1980/82	1490 / 95	4.500	**	**	=
Alfasud Sprint V. 1.5 Trofeo / Plus	1980/82	1490 / 95	4.500	**	**	=
Sprint 1.3	1982/87	1351 / 86	3.000	*	*	=
Sprint 1.5	1982/87	1490 / 95	3.000	*	*	=
Sprint 1.5 Quadrifoglio Verde	1982/87	1490 / 105	3.500	*	*	=
Sprint 1.7 Quadrifoglio Verde	1987/89	1712 / 114	3.500	*	*	=
ALFETTA						
Alfetta	1972/75	1779 / 122	8.500	***	***	=
Alfetta 1.6	1975/77	1570 / 109	6.000	**	**	=
Alfetta 1.8	1975/77	1779 / 118	6.500	**	**	=
Alfetta 1.6 unificata	1977/82	1570 / 109	5.000	**	**	=
Alfetta 1.8 unificata	1977/82	1779 / 122	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0	1977/78	1962 / 122	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0 L	1978/82	1962 / 130	6.500	**	**	=
Alfetta 2.0 LI America	1981/82	1962 / 128	5.000	**	**	=
Alfetta 2.0 OEM	1981/82	1962 / 128	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0 Turbo D	1979/82	1995 / 82	3.500	*	*	=
Alfetta 1.6 rst	1982/84	1570 / 109	3.500	*	*	=
Alfetta 1.8 rst	1982/84	1779 / 118	3.500	*	*	=
Alfetta 2.0 iniezione rst	1982/84	1962 / 130	5.000	**	**	=
Alfetta 2.0 OEM rst	1982/84	1962 / 128	5.000	**	**	=
Alfetta 2.0 iniezione Quad. Oro	1982/84	1962 / 130	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0 turbodiesel rst	1982/84	1995 / 82	3.500	*	*	=
Alfetta 2.4 turbodiesel rst	1982/84	2393 / 110	3.500	**	**	=
ALFETTA GT						
Alfetta Gt 122 Cv	1974/75	1779 / 122	6.500	***	***	=
Alfetta Gt 118 Cv	1975/77	1779 / 118	6.000	**	**	=
Alfetta Gt 1.6	1976/80	1570 / 109	4.500	*	*	=
Alfetta GtV 2.0	1976/78	1962 / 122	6.500	**	**	=
Alfetta GtV 2.0 L	1978/80	1962 / 130	7.000	**	**	=
Alfetta GtV Turbodelta	1979/80	1962 / 150	14.000	***	***	+
GtV 2.0	1980/83	1962 / 130	5.000	*	*	=
GtV 2.0 Grand Prix	1981/83	1962 / 130	5.000	*	*	=
GtV 6 2.5	1980/83	2492 / 158	6.500	**	**	=
GtV 2.0 rst	1983/87	1962 / 130	5.500	**	**	=
GtV 6 2.5 rst	1983/87	2492 / 160	7.000	**	**	=
ALFA 6						
Alfa 6	1979/83	2492 / 158	6.500	***	***	=
Alfa 6 2.0	1983/87	1996 / 135	5.000	**	**	=
Alfa 6 Quadrifoglio Oro	1983/87	2492 / 158	6.000	***	***	=
Alfa 6 turbodiesel 5	1983/87	2494 / 105	3.000	*	*	=
NUOVA GIULIETTA						
Giulietta 1.3	1978/83	1357 / 95	2.000	*	*	=
Giulietta 1.6	1978/83	1570 / 109	2.500	**	**	=
Giulietta 1.8	1979/83	1779 / 122	3.000	**	**	=
Giulietta 2.0 Super	1980/81	1962 / 130	3.500	**	**	=
Giulietta 2.0 Ti	1981/83	1962 / 130	3.800	**	**	=
Giulietta 1.6 2a serie	1983/86	1570 / 109	2.000	*	*	=
Giulietta 1.8 2a serie	1983/86	1779 / 122	2.500	*	*	=
Giulietta 2.0 2a serie	1983/86	1962 / 130	3.500	**	**	=
Giulietta 2.0 Turbo Autodelta	1983/84	1962 / 170	12.500	***	***	=
Giulietta 2.0 Turbo D	1983/86	1995 / 82	1.500	*	*	=
ARNA						
Arna 1.2 L / SL 3p / 5p	1983/87	1186 / 68	1.000	*	*	=
Arna ti	1984/87	1351 / 86	1.500	*	*	=
ALFA 33 BERLINA						
Alfa 33 1.3	1983/86	1351 / 79	1.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
Alfa 33 1.3 S	1984/86	1351 / 86	1.000	**	**	=
Alfa 33 Quadrifoglio Oro	1983/86	1490 / 95	1.000	**	**	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde	1984/86	1490 / 105	2.000	**	**	=
Alfa 33 1.5 4x4	1984/86	1490 / 95	1.500	**	**	=
Alfa 33 1.3 rst	1986/90	1351 / 79	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.3 S rst	1986/90	1351 / 86	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.5 TI rst	1986/90	1490 / 105	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.7 IE	1988/90	1712 / 110	1.500	*	*	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde rst	1986/90	1712 / 118	2.500	**	**	=
Alfa 33 1.5 4x4 rst	1986/90	1490 / 105	1.500	**	**	=
Alfa 33 1.8 TD rst	1986/90	1779 / 74	1.000	*	*	=
ALFA 33 GIARDINETTA / SPORT WAGON						
Alfa 33 1.5 Giardinetta	1984/86	1490 / 95	1.000	**	**	=
Alfa 33 1.5 4x4 Giardinetta	1984/86	1490 / 95	1.500	***	***	=
Alfa 33 1.3 S Giardinetta rst	1988/90	1351 / 86	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.5 Giardinetta rst	1986/90	1490 / 105	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.5 4x4 Giardinetta rst	1986/90	1490 / 105	1.500	**	**	=
Alfa 33 1.7 Q. Verde Giardinetta rst	1988/90	1712 / 118	2.000	**	**	=
Alfa 33 1.8 TD Giardinetta rst	1986/90	1779 / 74	1.000	*	*	=
ALFA 75 E DERIVATE						
Alfa 75 1.6	1985/88	1570 / 110	2.500	**	**	=
Alfa 75 1.8	1985/88	1779 / 120	2.500	**	**	=
Alfa 75 2.0	1985/88	1962 / 128	3.000	**	**	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark	1987/88	1962 / 146	5.000	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo America	1986/88	1779 / 155	7.500	***	***	=
Alfa 75 1.8 turbo Evoluzione	1987/88	1782 / 155	12.500	***	***	=
Alfa 75 2.5 V6 Quadrifoglio Verde	1985/88	2492 / 156	10.000	***	***	=
Alfa 75 3.0 V6 America	1987/88	2959 / 185	12.000	***	***	=
Alfa 75 2.0 TD	1985/88	1995 / 95	1.500	*	*	=
Alfa 75 1.6 rst	1988/92	1570 / 110	2.500	**	**	=
Alfa 75 1.6 IE rst	1989/93	1570 / 107	3.000	**	**	=
Alfa 75 1.8 IE rst	1988/92	1779 / 122	3.000	**	**	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark rst	1988/92	1962 / 148	3.500	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo rst	1988/90	1779 / 155	7.500	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo Q. V. rst	1990/92	1779 / 165	8.000	**	**	=
Alfa 75 3.0 V6 rst	1988/90	2959 / 186	12.000	***	***	+
Alfa 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde rst	1990/92	2959 / 192	12.500	***	***	+
Alfa 75 2.0 TD	1988/92	1995 / 95	1.500	*	*	=
Alfa 75 2.4 TD rst	1988/92	2393 / 112	1.500	*	*	=
Alfa 75 2.4 TD Super	1989/94	2959 / 192	36.000	***	***	=
SZ	1991/94	2959 / 192	40.000	***	***	=
RZ						
ALFA 90						
Alfa 90 1.8	1984/86	1779 / 120	1.500	*	*	=
Alfa 90 2.0	1984/86	1962 / 128	1.500	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione	1984/86	1962 / 128	1.800	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione	1985/86	1996 / 132	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Quadrifoglio Oro	1984/86	2492 / 158	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.4 TD	1984/86	2393 / 110	2.000	*	*	=
Alfa 90 1.8 Super	1986/88	1779 / 120	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione Super	1986/88	1962 / 128	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione Super	1986/88	1996 / 132	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492 / 158	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.4 TD Super	1986/88	2393 / 110	1.500	*	*	=
ALTRI MODELLI						
Dauphine	1960/64	845 / 27	2.500	*	*	=
33 stradale	1967/69	1995 / 240	1.000.000	***	***	=
ALPINE RENAULT (Francia)						
A106						
A106 berlina	1955/60	747 / 43	32.000	**	**	=
A106 cabriolet	1957/63	747 / 43	28.000	**	**	=
A108						
A108 berlina	1959/65	845 / 59	28.000	**	**	=
A108 cabriolet	1959/65	845 / 59	24.000	**	**	=
A110						
A110 berlina	1962/65	956 / 50	40.000	**	**	=
A110 cabriolet	1962/65	956 / 50	34.000	**	**	=
A110 GT4	1964/65	1108 / 60	42.000	***	***	=
A110 berlina Super	1967/69	1255 / 95	46.000	***	***	=
A110 cabriolet Super	1967/69	1255 / 95	44.000	***	***	=
A110 1.6	1969/73	1565 / 83	65.000	***	***	=
A110 1.6 S	1969/73	1565 / 138	75.000	***	***	=
A310						
A310 1.6	1971/77	1605 / 125	10.000	**	**	=
A310 V6	1977/84	2664 / 150	12.000	**	**	=
ASA (Italia)						
1000						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	***	***	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
ASTON MARTIN (Regno Unito)						
DB1						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	**	**	=
DB2						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580 / 105	100.000	**	**	=
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580 / 125	120.000	**	**	=
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580 / 125	100.000	**	**	=
DB2 / 4 2.9 coupé / drophead	1954/55	2922 / 140	110.000	**	**	=
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922 / 160	120.000	**	**	=
DB MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	**	**	=
DB MkIII Weber coupé / drophead	1958/59	2922 / 195	140.000	**	**	=
DB4						
DB4 coupé / convertibile	1958/60	3670 / 240	150.000	**	**	=
DB4 MkII coupé / convertibile	1960/61	3670 / 240	180.000	**	**	=
DB4 MkIII coupé / convertibile	1961/62	3670 / 240	160.000	**	**	=
DB4 MkIV coupé / convertibile	1962/63	3670 / 240	160.000	**	**	=
DB4 Vantage	1962/63	3670 / 285	240.000	***	***	=
DB4 GT	1959/63	3670 / 300	260.000	***	***	=
DB4 GT Zagato	1960/63	3670 / 310	750.000	***	***	=
DB5						
DB5 coupé / convertibile	1963/65	3996 / 280	150.000	**	**	=
DB5 Vantage	1963/65	3996 / 310	200.000	**	**	=
DB6						
DB6	1965/69	3996 / 280	70.000	**	**	=
DB6 Vantage	1965/69	3996 / 320	80.000	**	**	=
DB6 MkII	1969/70	3996 / 280	70.000	**	**	=
DB6 Vantage MkII	1969/70	3996 / 320	80.000	**	**	=
DB6 Volante	1969/70	3996 / 280	90.000	**	**	=
DB6 Vantage Volante	1969/70	3996 / 320	100.000	**	**	=
DBS						
DBS	1967/70	3996 / 280	30.000</			

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
80 1.8 GTE / GTE quattro	1984/86	1781 / 112	1.500	••	••	=
80 B3						
80 1.6	1986/89	1585 / 75	1.000	•	•	=
80 1.8 E / 1.8 E quattro	1986/91	1781 / 112	1.200	•	•	=
80 2.0 E / 2.0 E quattro	1989/91	1984 / 113	1.000	•	•	=
80 2.0 E 16v / 2.0 E 16v quattro	1989/91	1984 / 140	1.000	•	•	=
90 B2						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	•	•	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	•	•	=
90 B3						
90 1.8 E	1989/91	1781 / 112	1.000	•	•	=
90 2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1987/91	1994 / 160	1.200	•	•	=
90 2.3 E 20v / 2.3 E 20v quattro	1987/91	2309 / 170	1.000	•	•	=
COUPE B2						
GT	1980/87	1781 / 90	1.000	•	•	=
GT SS	1980/87	1921 / 115	1.200	•	•	=
GT SE	1980/87	1994 / 115	1.500	•	•	=
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	••	••	=
COUPE B3						
1.8 E	1988/92	1781 / 112	1.000	•	•	=
2.0 E / 2.0 E quattro	1988/92	1984 / 115	1.200	•	•	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1988/92	1994 / 160	1.200	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1988/92	2309 / 136	1.200	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1990/92	2598 / 150	1.500	•	•	=
2.0	1992/96	1984 / 115	1.000	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.000	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	1.500	•	•	=
S2 quattro	1992/93	2226 / 220	3.500	••	••	=
S2 quattro 230 Cv	1993/96	2226 / 230	3.500	••	••	=
CABRIOLET B3						
1.8 E	1991/92	1781 / 112	1.500	•	•	=
2.0 E / 2.0 E quattro	1991/92	1984 / 115	2.000	•	•	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1991/92	1994 / 160	2.000	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1991/92	2309 / 136	2.000	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1991/92	2598 / 150	2.500	•	•	=
2.0	1992/96	1984 / 115	1.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.500	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	2.500	•	•	=
100 C1 E DERIVATE						
100 1.8	1968/71	1760 / 80	1.000	•	•	=
100 GL	1971/76	1871 / 112	1.000	••	•	=
100 coupé S	1971/72	1871 / 115	1.500	••	••	=
100 coupé S 112 Cv	1972/75	1871 / 112	1.500	••	••	=
100 C2 E DERIVATE						
100 LS	1976/81	1585 / 85	1.000	•	•	=
100 GL 5E / CD 5E	1977/81	2144 / 136	1.200	•	•	=
100 GL 5D / CD 5D	1978/81	1994 / 70	1.000	•	•	=
100 LS Avant	1977/79	1585 / 85	1.200	•	•	=
100 GL 5E / CD 5E Avant	1977/81	2144 / 136	1.500	•	•	=
100 GL 5D / CD 5D Avant	1978/81	1994 / 70	1.200	•	•	=
200	1979/81	2144 / 170	1.500	•	•	=
200 Avant	1979/81	2144 / 170	2.000	•	•	=
100 C3 E DERIVATE						
100 1.8 CC	1981/88	1781 / 90	1.000	•	•	=
100 2.1 CD / 2.1 quattro CD	1981/88	2144 / 136	1.000	•	•	=
100 2.2 CD / 2.2 quattro CS	1988/89	2226 / 165	1.000	•	•	=
100 1.8 CC Avant	1983/88	1781 / 90	1.000	•	•	=
100 2.1 CD / 2.1 quattro CD Avant	1983/88	2144 / 136	1.200	•	•	=
100 2.2 CD / 2.2 quattro CS Avant	1988/89	2226 / 165	1.500	•	•	=
200 / 200 quattro	1981/88	2144 / 182	1.500	•	•	=
200 quattro Avant	1983/88	2144 / 182	1.800	•	•	=
200 2.2 quattro	1988/89	2226 / 200	1.500	•	•	=
200 2.2 quattro Avant	1988/89	2226 / 200	1.800	•	•	=
200 2.2 cat quattro	1989/90	2226 / 220	1.500	•	•	=
200 2.2 cat quattro Avant	1989/90	2226 / 220	1.800	•	•	=
V8 3.6 quattro	1988/92	3562 / 250	2.000	•	•	=
V8 4.2 quattro	1992/94	4172 / 280	2.400	•	•	=
QUATTRO E DERIVATE						
quattro 2.1	1980/88	2144 / 200	22.000	•••	•••	+
quattro 2.2	1988/89	2226 / 200	24.000	•••	•••	+
quattro 2.2 20v	1989/91	2226 / 220	26.000	•••	•••	+
quattro 1000	1984/86	2133 / 306	100.000	•••	•••	+
AUSTIN (Regno Unito)						
SEVEN / MINI E DERIVATE						
Seven / De Luxe	1959/62	848 / 34	3.500	••	••	=
Mini / De Luxe	1962/67	848 / 34	3.200	••	••	=
Mini MkII / De Luxe	1967/69	848 / 34	3.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	3.400	••	••	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.000	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Mini MkII Cooper S 1.0	1966/69	998 / 65	16.000	•••	•••	+
Mini MkII Cooper S 1.3	1966/69	1275 / 76	17.500	•••	•••	+
Seven / De Luxe Countryman	1960/62	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini / De Luxe Countryman	1962/67	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini MkII / De Luxe Countryman	1967/69	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe Countrym.	1967/69	998 / 38	4.500	••	••	=
Mini Moke	1964/67	848 / 34	3.500	••	••	=
MAXI						
Maxi 1500	1969/79	1485 / 75	1.000	•	•	=
Maxi 1750 HL	1973/81	1748 / 85	1.200	•	•	=
Maxi 1750 HLS	1973/81	1748 / 90	1.200	•	•	=
1100 / 1300						
1100 4p	1963/67	1098 / 48	1.000	•	•	=
1100 MkII 2p / 4p	1967/71	1098 / 48	1.000	•	•	=
1100 MkII Countryman	1967/71	1098 / 48	1.600	•	•	=
1300 MkII 2p / 4p	1967/71	1275 / 66	1.200	•	•	=
1300 MkII GT 4p	1969/71	1275 / 70	1.500	••	••	=
1300 MkII Countryman	1967/71	1275 / 66	2.000	•	•	=
1100 MkIII 2p / 4p	1971/74	1098 / 50	1.000	•	•	=
1100 MkIII Countryman	1971/74	1098 / 50	1.600	•	•	=
1300 MkIII 2p / 4p	1971/74	1275 / 66	1.200	•	•	=
1300 MkIII GT 4p	1971/74	1275 / 70	1.500	••	••	=
1300 MkIII Countryman	1971/74	1275 / 66	2.000	•	•	=
1800 / 2200 / 3 LITRE						
1800 / 1800 MkII	1964/74	1798 / 80	1.000	•••	•••	=
1800 MkII S	1969/74	1798 / 90	1.200	•••	•••	=
2200	1972/75	2227 / 110	1.500	•••	•••	=
3 Litre	1967/72	1275 / 125	2.000	•••	•••	=
18-22 SERIES						
1800 / HL	1975/76	1798 / 85	1.200	•	•	=
2200 HL	1975/76	2227 / 110	1.500	•	•	=
Princess 1.8 / 1.8 HL	1976/78	1798 / 85	1.200	•	•	=
Princess 2.2 HL / 2.2 HLS	1976/78	2227 / 110	1.500	•	•	=
Princess II 1.7 L / 1.7 HL / 1.7 HLS	1979/82	1695 / 83	1.200	•	•	=
Princess II 2.0 HL	1979/82	1993 / 92	1.500	•	•	=
Princess II 2.2 HL / 2.2 HLS	1979/82	1993 / 110	1.500	•	•	=
Ambassador 1.7 L / 1.7 HL	1982/84	1695 / 83	1.500	•	•	=
Ambassador 2.0 HL / 2.0 HLS	1982/84	1993 / 92	1.800	•	•	=
Ambassador Vanden Plas	1982/84	1993 / 100	2.000	•	•	=
ALTRI MODELLI						
Metro MG turbo	1980/86	1275 / 93	3.500	•	••	=
Maestro MG	1982/84	1598 / 150	1.500	•	•	=
Montego MG	1984/90	1994 / 150	1.200	•	•	=
AUSTIN HEALEY (Regno Unito)						
100						
100 BNI	1953/55	2660 / 90	60.000	••	•••	+
100 S BNI	1955/56	2660 / 130	70.000	•••	••	+
100 4 BNI	1956/57	2660 / 90	54.000	•••	••	+
100 6 BNI	1956/57	2639 / 115	58.000	••	•••	+
100 6 BNI SU	1957/59	2639 / 120	58.000	•••	••	+
100 6 BNI 6	1958/59	2639 / 120	54.000	•••	••	+
3000						
3000 BNT MkI	1959/61	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BNT MkI 2+2	1959/61	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BNT MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	••	+
3000 BJT MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	••	+
3000 BJT MkII 2+2	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	••	+
3000 BJT MkIII	1962/64	2912 / 150	46.000	•••	••	+
3000 BJB MkIII	1964/67	2912 / 150	46.000	•••	••	+
SPRITE						
Sprit AN5 MkII Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	••	••	=
Sprit AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	••	••	=
Sprit AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	••	••	=
Sprit AN8 MkII	1964/66	1098 / 59	10.000	••	••	=
Sprit AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	••	••	=
Sprit AN10 MkV	1969/71	1275 / 65	8.500	••	••	=
AUTOBIANCHI (Italia)						
BIANCHINA						
Bianchina berlina 4 posti D / F	1962/69	499 / 18	4.500	••	•	=
Bianchina ber. 4 posti D / F Special	1962/69	499 / 21	5.000	••	•	=
Bianchina Trasformabile	1957/59	479 / 15	9.000	••	•	=
Bianchina Trasformabile 2a serie	1959/60	479 / 17	8.500	••	•	=
Bianchina Trasformabile 3a serie	1960/62	499 / 18	8.000	••	•	=
Bianchina Trasn. Special 3a serie	1960/62	499 / 21	8.500	••	•	=
Bianchina cabriolet	1960/62	499 / 21	12.000	••	••	=
Bianchina cabriolet 2a serie	1962/65	499 / 21	11.500	••	••	=
Bianchina cabriolet 3a serie	1965/69	499 / 21	11.000	••	••	=
Bianchina Panoramica	1960/62	499 / 18	4.500	••	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Bianchina Panoramica 2a serie	1962/65	499 / 18	4.000	••	•	+
Bianchina Panoramica 3a serie	1965/69	499 / 18	3.500	••	•	+
PRIMULA						
Primula berlina 2p / 3p / 4p / 5p	1964/68	1221 / 60	2.500	•••	•	=
Primula 2a serie 2p / 3p / 4p / 5p	1968/70	1197 / 65	2.500	•••	•	=
Primula coupé	1965/68	1221 / 65	3.500	•••	•	=
Primula coupé S	1968/70	1438 / 75	4.000	•••	••	=
A111						
A111	1969/72	1438 / 70	1.000	•	•	=
A111 2a serie	1972/74	1438 / 70	1.000	•	•	=
A112						
A112	1969/73	903 / 44	1.500	•	••	=
A112 Elegant	1971/73	903 / 44	2.000	•	••	=
A112 Abarth	1971/73	982 / 58	7.000	•••	••	=
A112 / Elegant 2a serie	1973/75	903 / 47	1.500	••	••	=
A112 Abarth 2a serie	1973/75	982 / 58	6.500	•••	••	=
A112 / Elegant 3a serie	1975/77	903 / 47	1.500	••	••	=
A112 Abarth 58 HP 3a serie	1975/77	982 / 58	6.500	•••	••	=
A112 Abarth 70 HP 3a serie	1975/77	1049 / 70	6.000	•••	••	=
A112 4a serie	1977/79	903 / 42				

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
Europa						
BMW (Germania)						
SERIE 500						
501 2.0	1951/52	1971 / 60	16.000	•	•	=
501 2.0 coupé / cabriolet	1951/52	1971 / 60	18.000	•	•	=
501 2.1	1952/58	2077 / 65	17.000	•	•	=
501 2.1 coupé / cabriolet	1952/58	2077 / 65	19.000	•	•	=
501 2.6	1954/61	2580 / 95	18.000	•	•	=
501 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	20.000	•	•	=
502 2.6	1954/61	2580 / 95	19.500	•	•	=
502 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	21.500	•	•	=
502 3.2	1955/61	3168 / 120	19.500	•	•	=
502 3.2 coupé / cabriolet	1955/61	3168 / 120	21.500	•	•	=
502 3.2 Super	1957/61	3168 / 140	20.500	•	•	=
502 3.2 Super coupé / cabriolet	1957/61	3168 / 140	22.500	•	•	=
2600	1961/62	2580 / 100	20.500	•	•	=
2600 coupé / cabriolet	1961/62	2580 / 100	22.500	•	•	=
2600 L	1961/64	2580 / 110	20.500	•	•	=
2600 L coupé / cabriolet	1961/64	2580 / 110	22.500	•	•	=
3200 L	1961/62	3168 / 140	22.500	•	•	=
3200 L coupé / cabriolet	1961/62	3168 / 140	24.500	•	•	=
3200 S	1961/64	3168 / 160	24.000	•	•	=
3200 S coupé / cabriolet	1961/64	3168 / 160	26.000	•	•	=
3200 CS Bertone	1962/65	3168 / 160	38.000	•	•	=
DERIVATE SERIE 500						
503 coupé / roadster	1954/59	3168 / 140	60.000	•	•	+
507 roadster	1956/60	3168 / 150	350.000	•	•	+
ISETTA						
Isetta 250	1955/56	247 / 12	8.500	•	•	+
Isetta 300	1956/60	298 / 14	6.500	•	•	+
Isetta 600	1960/62	582 / 20	5.000	•	•	+
SERIE 700 E DERIVATE						
700 / 700 LS	1959/65	697 / 30	2.500	•	•	=
700 C	1959/64	697 / 32	3.500	•	•	=
700 CS	1963/64	697 / 40	5.000	•	•	=
700 LS coupé	1964/65	697 / 40	7.500	•	•	=
700 cabriolet	1961/64	697 / 40	10.000	•	•	=
700 RS	1961/62	697 / 70	18.000	•	•	=
SERIE 02						
1600	1966/69	1573 / 85	5.000	•	•	+
1600 TI	1967/69	1573 / 105	6.000	•	•	+
1502	1974/77	1573 / 75	4.500	•	•	+
1602	1969/75	1573 / 85	5.000	•	•	+
1802	1971/75	1766 / 90	5.500	•	•	+
2002 / L	1969/75	1990 / 100	6.500	•	•	+
2002 TI	1969/71	1990 / 120	7.500	•	•	+
2002 TI	1971/75	1990 / 130	8.500	•	•	+
2002 turbo	1973/75	1990 / 170	24.000	•	•	+
1802 Touring	1971/72	1573 / 85	6.000	•	•	+
1802 Touring	1972/74	1766 / 90	6.500	•	•	+
2002 Touring	1971/74	1990 / 100	7.500	•	•	+
2002 TI Touring	1971/74	1990 / 130	9.000	•	•	+
1600 cabriolet	1967/69	1573 / 85	12.000	•	•	+
2002 cabriolet	1969/77	1990 / 100	14.500	•	•	+
NEUE KLASSE						
1500	1962/64	1499 / 80	3.500	•	•	=
1600	1964/66	1573 / 83	3.500	•	•	=
1800	1963/68	1773 / 90	3.500	•	•	=
1800 TI	1963/68	1773 / 110	3.800	•	•	=
1800 TI SA	1965/66	1773 / 130	18.000	•	•	=
1800 2a serie	1968/71	1776 / 90	4.000	•	•	=
2000	1966/72	1990 / 100	4.000	•	•	=
2000 TI / TI Lux	1966/68	1990 / 120	4.500	•	•	=
2000 TI / TI Lux	1968/72	1990 / 130	5.000	•	•	=
2000 C	1965/68	1990 / 100	5.000	•	•	=
2000 CS	1965/71	1990 / 120	6.500	•	•	=
E3 BERLINE						
2500	1968/77	2494 / 150	3.000	•	•	=
2800	1969/75	2788 / 170	3.500	•	•	=
3.0 S	1971/77	2965 / 180	4.000	•	•	=
3.0 Si	1971/77	2965 / 200	4.500	•	•	=
2.8 L	1975/77	2788 / 170	3.500	•	•	=
3.0 L	1975/77	2965 / 180	3.500	•	•	=
3.3 L	1974/77	3299 / 190	3.500	•	•	=
3.3 Li	1974/77	3188 / 200	5.000	•	•	=
E9 COUPÉ						
2500 CS	1974/75	2494 / 150	7.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
2800 CS	1968/71	2788 / 170	8.500	•	•	=
3.0 CS	1971/75	2965 / 180	10.000	•	•	=
3.0 CSI	1971/75	2965 / 200	12.500	•	•	=
3.0 CSL	1971/72	2965 / 180	100.000	•	•	=
3.0 CSL 200 Cv	1972/73	3003 / 200	120.000	•	•	=
3.0 CSL 206 Cv	1973/75	3153 / 206	125.000	•	•	=
SERIE 3 E21						
315	1981/84	1573 / 75	2.500	•	•	=
316	1975/80	1573 / 90	3.000	•	•	=
316 1.8	1980/82	1766 / 90	3.500	•	•	=
318	1975/80	1766 / 98	3.500	•	•	=
318i	1980/82	1766 / 105	3.500	•	•	=
320	1975/77	1990 / 109	4.000	•	•	=
320i	1975/77	1990 / 125	4.000	•	•	=
320 M60	1977/82	1990 / 122	4.000	•	•	=
323i	1977/82	2315 / 143	8.000	•	•	+
320 M60 Cabrio Baur	1977/82	1990 / 122	6.500	•	•	=
323i Cabrio Baur	1977/82	2315 / 143	8.500	•	•	+
SERIE 5 E12						
518	1973/76	1766 / 90	2.500	•	•	=
518 rst	1976/81	1766 / 90	2.500	•	•	=
520	1972/76	1990 / 115	2.500	•	•	=
520i Kugelfischer	1972/75	1990 / 130	3.000	•	•	=
520i Bosch	1975/76	1990 / 125	3.000	•	•	=
520 M60	1976/81	1990 / 122	3.000	•	•	=
525	1973/76	2494 / 145	3.000	•	•	=
525 rst	1976/81	2494 / 150	3.000	•	•	=
528	1973/76	2788 / 165	3.000	•	•	=
528 rst	1976/79	2788 / 170	3.000	•	•	=
528i	1973/76	2788 / 177	3.500	•	•	=
528i rst	1976/81	2788 / 182	3.500	•	•	=
M 535i	1980/81	3453 / 218	6.500	•	•	=
SERIE 7 E23						
725i	1981/86	2494 / 171	2.500	•	•	=
728	1977/79	2788 / 170	3.000	•	•	=
728i	1979/86	2788 / 184	3.000	•	•	=
730	1977/79	2965 / 184	3.000	•	•	=
732i	1979/86	3210 / 197	3.000	•	•	=
733i	1977/79	3205 / 197	3.500	•	•	=
735i	1979/86	3453 / 218	3.500	•	•	=
745i	1980/86	3210 / 252	4.500	•	•	=
SERIE 6 E24						
628 CSI	1979/87	2788 / 184	5.000	•	•	=
630 CS	1975/79	2966 / 185	5.000	•	•	=
633 CSI	1975/82	3210 / 200	5.000	•	•	=
635 CSI	1977/82	3453 / 218	7.000	•	•	=
635 CSI 3.4	1982/89	3430 / 218	7.500	•	•	=
M 635i CSI	1983/89	3453 / 286	10.000	•	•	=
SERIE 3 E30						
316 2p	1982/85	1766 / 90	2.500	•	•	=
316i / Kat 2p / 4p	1985/92	1766 / 102	2.500	•	•	=
318i 2p	1982/85	1766 / 105	2.500	•	•	=
318i / Kat 2p / 4p	1985/92	1796 / 115	2.500	•	•	=
318is 2p	1989/92	1796 / 136	3.500	•	•	=
320i 2p	1982/85	1990 / 125	3.000	•	•	=
320i / Kat 2p / 4p	1985/92	1990 / 129	3.000	•	•	=
320is 2p / 4p	1988/90	1990 / 192	7.500	•	•	=
323i 2p	1982/85	2316 / 150	3.500	•	•	=
325i / Kat 2p / 4p	1985/92	2494 / 171	3.500	•	•	=
325ix / Kat 2p / 4p	1985/92	2494 / 171	3.500	•	•	=
325e 4p	1985/92	2693 / 122	3.000	•	•	=
M3	1987/88	2302 / 200	28.000	•	•	=
M3 Kat	1988/90	2302 / 195	26.000	•	•	=
M3 Kat 215 Cv	1990/92	2302 / 215	28.000	•	•	=
324d 4p	1985/92	2443 / 86	2.500	•	•	=
324td 4p	1988/92	2443 / 115	2.500	•	•	=
316i / Kat Touring	1990/94	1766 / 102	3.000	•	•	=
318i / Kat Touring	1989/94	1795 / 115	3.000	•	•	=
320i / Kat Touring	1988/92	1990 / 129	3.500	•	•	=
325i / Kat Touring	1988/92	2494 / 171	4.000	•	•	=
325ix / Kat Touring	1988/92	2494 / 171	4.000	•	•	=
324td Touring	1988/92	2443 / 115	3.000	•	•	=
323i Cabrio Baur	1983/85	2316 / 150	5.000	•	•	=
318i cabriolet	1989/93	1796 / 115	5.000	•	•	=
320i cabriolet	1985/93	1990 / 129	6.000	•	•	=
325i cabriolet	1985/93	2494 / 171	6.500	•	•	=
M3 cabriolet	1987/88	2302 / 200	28.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
M3 Kat cabriolet	1988/90	2302 / 195	26.000	•	•	=
M3 Kat 215 Cv cabriolet	1990/93	2302 / 215	28.000	•	•	=
SERIE 5 E28						
518	1981/84	1766 / 90	2.000	•	•	=
518i	1984/88	1766 / 105	2.000	•	•	=
520i	1981/88	1990 / 122	2.500	•	•	=
525i	1981/88	2494 / 150	2.500	•	•	=
528i	1981/88	2788 / 182	2.500	•	•	=
535i	1986/88	3430 / 218	3.000	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	3.500	•	•	

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
Double Six 5.3 coupé	1973/77	5345/253	15.000	***	***	=
ALTRI MODELLI						
SP 250	1959/62	2548/140	26.000	**	**	=
V8 2.5 litre	1962/67	2548/140	18.000	**	**	=
V8 250	1967/69	2548/140	17.000	**	**	=
DS 420	1968/70	4235/245	16.000	**	**	=
DE TOMASO (Italia)						
PANTERA						
Pantera / Pantera L	1970/80	5763/300	60.000	**	**	=
Pantera GTS	1972/80	5763/350	75.000	***	***	=
Pantera GT4	1973/76	5763/500	70.000	***	***	=
Pantera GT5	1980/90	5763/330	70.000	***	***	=
Pantera GT5 S	1983/90	5763/350	75.000	***	***	=
Pantera 90	1990/93	4942/305	50.000	**	**	=
ALTRI MODELLI						
Valllunga	1964/67	1498/104	32.000	**	**	=
Manugata	1967/71	4729/305	50.000	***	***	=
Deauville	1970/85	5763/300	12.000	**	**	=
Longchamp	1972/89	5763/300	18.000	**	**	=
FERRARI (Italia)						
12 CILINDRI V						
166 Inter	1948/51	1995/115	650.000	***	***	+
212 Inter	1951/53	2563/160	600.000	***	***	+
342 America	1952/53	4102/200	2.000.000	***	***	+
250 Europa	1953/54	2963/220	1.000.000	***	***	=
375 America	1953/54	4523/300	2.000.000	***	***	+
375 MM	1953/54	4523/340	5.000.000	***	***	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953/240	350.000	***	***	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953/240	400.000	***	***	=
250 GT spider California	1958/62	2953/240	6.500.000	***	***	+
250 GTL	1962/63	2953/240	650.000	***	***	=
250 Testa Posca	1958/60	2953/290	8.000.000	***	***	+
250 GTO	1962/64	2953/270	15.000.000	***	***	+
250 Le Mans	1963/66	3286/320	7.500.000	***	***	+
410 Superamerica	1955/58	4962/340	1.500.000	***	***	=
400 Superamerica	1960/64	3967/340	1.500.000	***	***	=
500 Superfast	1964/67	4962/360	1.200.000	***	***	+
275 GTB	1964/66	3286/280	750.000	***	***	+
275 GTS	1964/66	3286/280	500.000	***	***	+
275 GTB/4	1966/68	3286/300	850.000	***	***	+
330 GTC	1966/68	3967/340	250.000	***	***	=
330 GTS	1966/68	3967/340	380.000	***	***	=
365 GTC	1969/70	4390/320	260.000	***	***	=
365 GTS	1969/70	4390/320	480.000	***	***	=
365 spider California	1966/67	4390/320	1.000.000	***	***	+
365 GTB/4 Daytona	1969/73	4390/350	350.000	***	***	=
365 GTS/4 Daytona spider	1970/73	4390/350	650.000	***	***	+
12 CILINDRI V 2+2						
250 GTE 2+2	1960/64	2953/240	140.000	***	***	=
330 GT 2+2	1964/67	3967/340	110.000	***	***	=
365 GT 2+2	1967/70	4390/310	100.000	***	***	=
365 GTC/4	1971/72	4390/310	130.000	***	***	=
365 GT 4 2+2	1972/76	4390/310	45.000	***	***	=
400 GT	1976/82	4823/310	34.000	**	**	=
400i	1982/86	4823/300	30.000	**	**	=
412	1986/88	4823/340	28.000	**	**	=
12 CILINDRI CONTRAPPOSTI						
365 GT4 BB	1973/76	4390/380	135.000	***	***	=
BB 512	1976/82	4942/340	120.000	***	***	=
BB 512i	1982/84	4942/340	100.000	***	***	=
Testarossa	1984/82	4942/390	70.000	***	***	=
512 TR	1992/95	4942/428	60.000	***	***	=
F 512 M	1995/96	4942/411	65.000	***	***	=
8 CILINDRI						
308 GT4	1976/80	2927/250	24.000	***	***	=
308 poliestere	1978/80	2927/255	70.000	***	***	=
208 GTB / GTS	1980/82	1991/155	24.000	*	*	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1991/220	28.000	**	**	=
GTB / GTS Turbo	1986/88	1991/254	36.000	**	**	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927/255	30.000	***	***	=
308 GTB / GTSi	1980/82	2927/215	28.000	**	**	=
308 GTB / GTSi quattrovalvole	1982/86	2927/240	32.000	**	**	=
328 GTB / GTS	1986/89	3185/270	40.000	***	***	=
348 TB / TS	1989/93	3405/295	32.000	**	**	=
348 Spider	1992/93	3405/295	36.000	**	**	=
348 GTB / GTS	1993/95	3405/320	36.000	**	**	=
348 Spider 320 Cv	1992/96	3405/320	40.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
Mondial 8	1980/82	2927/215	20.000	**	**	=
Mondial quattrovalvole	1982/86	2927/240	22.000	***	***	=
Mondial 3.2	1986/88	3185/270	22.000	***	***	=
Mondial T	1988/94	3405/300	24.000	***	***	=
Mondial quattrovalvole cabriolet	1983/86	2927/240	26.000	***	***	=
Mondial 3.2 cabriolet	1986/88	3185/270	26.000	***	***	=
Mondial T cabriolet	1988/94	3495/300	28.000	***	***	=
ALTRI MODELLI						
288 GTO	1984/86	2855/400	650.000	***	***	+
F40	1988/90	2936/478	450.000	***	***	+
F50	1996/98	4698/520	500.000	***	***	+
DINO V6						
206 GT	1968/71	1987/180	90.000	***	***	=
246 GT	1970/74	2418/195	100.000	***	***	=
246 GTS	1970/74	2418/195	120.000	***	***	=
DINO V8						
208 GT4	1975/80	1990/180	22.000	***	**	=
308 GT4	1973/76	2927/250	24.000	***	**	=
FIAT (Italia)						
500 TOPOLINO						
500 A	1946/48	569/12	12.000	*	**	=
500 B	1948/50	569/17	11.500	*	**	=
500 B Belvedere	1948/50	569/17	13.500	*	**	=
500 C	1950/55	569/17	10.000	*	**	=
500 C Belvedere	1950/55	569/17	12.000	*	**	=
1400 / 1900 E DERIVATE						
1400 berlina	1950/54	1394/44	8.500	*	**	=
1400 cabriolet	1950/54	1394/44	18.500	*	**	=
1400 diesel	1953/54	1901/40	6.500	*	**	=
1400 A berlina	1954/56	1394/50	6.500	*	**	=
1400 A cabriolet	1954/56	1394/50	16.500	*	**	=
1400 A diesel	1954/56	1901/40	5.500	**	**	=
1400 B berlina	1956/59	1394/50	6.000	*	**	=
1400 B cabriolet	1956/59	1394/50	15.000	*	**	=
1400 B diesel	1956/59	1901/40	5.000	**	**	=
1900 berlina	1952/54	1901/58	10.000	*	**	=
1900 coupé Granluce / cabriolet	1952/54	1901/58	16.500	*	**	=
1900 A berlina	1954/56	1901/70	8.500	*	**	=
1900 A coupé Granluce / cabriolet	1954/56	1901/70	15.000	*	**	=
1900 B berlina	1956/59	1901/80	7.000	*	**	=
1900 B coupé Granluce / cabriolet	1956/59	1901/80	13.500	*	**	=
NUOVA 500 E DERIVATE						
Nuova 500	1957/58	479/14	8.500	**	**	=
Nuova 500 normale	1958/60	479/14	7.000	**	**	=
Nuova 500 Lusso	1958/60	479/14	7.500	**	**	=
Nuova 500 Sport	1958/60	499/21	7.500	**	**	=
Nuova 500 D	1960/65	499/18	6.000	**	**	=
Nuova 500 F	1965/72	499/18	5.000	**	**	=
Nuova 500 L	1968/72	499/18	5.000	**	**	=
Nuova 500 R	1972/75	594/18	3.500	**	**	=
Nuova 500 giardino	1960/66	499/18	4.000	**	**	=
Nuova 500 Gamme Vignale	1967/69	599/18	6.000	**	**	=
600 E DERIVATE						
600	1955/59	633/22	6.000	**	**	=
600 25 Cv	1959/60	633/25	6.000	**	**	=
600 D porte controvento	1960/65	767/29	3.500	**	**	=
600 D 2a serie	1965/70	767/29	3.000	**	**	=
600 Multipla	1956/60	767/22	12.000	***	***	=
600 D Multipla	1960/67	767/29	10.000	***	***	=
750 Granluce Vignati	1960/64	767/29	6.500	**	**	=
850 E DERIVATE						
850	1964/68	843/34	2.000	*	*	=
850 Idroconvert	1968/72	843/34	2.400	*	*	=
850 Super	1964/68	843/37	2.600	*	*	=
850 Special	1968/72	843/47	2.800	*	*	=
850 coupé	1965/68	843/47	6.500	**	**	=
850 Sport coupé 2a / 3a serie	1968/72	903/52	6.000	**	**	=
850 spider	1965/68	843/49	7.500	**	**	=
850 spider CL	1965/68	843/49	7.000	**	**	=
850 Sport spider 2a serie	1968/72	903/52	7.000	**	**	=
Racer berlinetta Bertone	1969/71	903/52	6.500	**	**	=
Racer convertibile Bertone	1969/71	903/52	7.000	**	**	=
Racer Team Bertone	1969/71	903/52	8.500	**	**	=
1100 E DERIVATE						
1100 / 103 A	1953/56	1089/37	8.500	*	*	=
1100 / 103 B	1953/56	1089/37	7.500	*	*	=
1100 / 103 familiare	1953/56	1089/37	7.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
1100 / 103 TV	1953/56	1089/44	8.500	**	**	=
1100 / 103 2a serie	1956/57	1089/40	7.000	*	*	=
1100 / 103 familiare 2a serie	1956/57	1089/40	7.000	*	*	=
1100 / 103 TV 2a serie	1956/57	1089/44	8.000	**	**	=
1100 / 103 3a serie	1957/62	1089/44	6.000	*	*	=
1100 / 103 familiare 3a serie	1957/62	1089/44	6.000	*	*	=
1100 / 103 TV 3a serie	1959/62	1089/52	7.000	**	**	=
1100 D	1962/66	1221/56	3.000	*	*	=
1100 D familiare	1962/66	1221/56	3.500	*	*	=
1100 R	1966/69	1089/49	2.500	*	*	=
1100 R familiare	1966/69	1089/49	3.000	*	*	=
1200 Granluce / cabriolet	1957/60	1221/56	7.500	**	**	=
1300 / 1500 E DERIVATE						
1300 berlina	1961/66	1295/65	3.500	*	*	=
1300 familiare	1962/66	1295/65	3.800	*	*	=</

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	••	••	=
126	1972/76	594 / 23	1.500	•	•	=
126 650	1976/82	652 / 24	1.200	•	•	=
126 Personal / Personal 4	1976/82	652 / 24	1.500	•	•	=
126 Black / Silver / Red / Brown	1978/82	652 / 24	1.500	•	•	=
126 unificata	1982/88	652 / 24	1.200	•	•	=
126 Bis / Up	1988/92	704 / 26	1.200	•	•	=
127 E DERIVATE						
127 2p / 3p	1971/77	903 / 47	1.500	••	••	=
127 Special 2p / 3p	1974/77	903 / 47	1.500	••	••	=
127 900 L / C2p / 3p	1977/81	903 / 45	1.200	•	•	=
127 900 CL 4p	1977/81	903 / 45	1.200	•	•	=
127 1050 CL 2p / 3p	1977/81	1049 / 50	1.500	•	•	=
127 Top 3p	1979/80	1049 / 50	1.500	•	•	=
127 Rustica	1979/81	1049 / 50	1.000	•	•	=
127 Sport 70 HP 3p	1978/81	1049 / 50	3.500	••	••	=
127 900 Special / Super 2p / 3p	1981/83	903 / 45	1.200	•	•	=
127 1050 Super 3p	1981/83	1049 / 50	1.500	•	•	=
127 Sport 75 HP 3p	1981/83	1301 / 75	3.500	••	••	=
127 1050 3p	1981/86	1050 / 50	1.000	•	•	=
127 D 3p	1981/86	1301 / 45	1.000	•	•	=
127 Panorama	1981/86	1050 / 50	1.000	•	•	=
127 D Panorama	1981/86	1301 / 45	1.000	•	•	=
128 E DERIVATE						
128 2p / 4p	1969/76	1116 / 55	2.500	••	••	=
128 familiare	1969/76	1116 / 55	2.500	••	••	=
128 Special 1100 2p / 4p	1974/76	1116 / 55	2.500	••	••	=
128 Special 1300 2p / 4p	1974/76	1290 / 60	2.500	••	••	=
128 rally	1971/76	1290 / 67	6.500	••	••	=
128 1100 / C / CL 2p / 4p	1976/83	1116 / 55	1.500	•	•	=
128 1300 CL 4p	1976/83	1290 / 60	1.500	•	•	=
128 1100 / CL Panorama	1976/83	1116 / 55	1.500	•	•	=
128 1300 Panorama CL	1976/83	1290 / 60	1.500	•	•	=
128 1100 Sport / SL coupé	1971/75	1116 / 64	3.500	••	••	=
128 1300 Sport / SL coupé	1971/75	1290 / 75	4.000	••	••	=
128 3p 1100	1975/79	1116 / 65	3.000	••	••	=
128 3p 1300	1975/79	1290 / 75	3.000	••	••	=
131 E DERIVATE						
131 Mirafiori 1300 / S 2p / 4p	1974/78	1290 / 65	1.000	•	•	=
131 Mirafiori 1600 / S 4p	1974/78	1585 / 75	1.000	•	•	=
131 familiare 1300	1974/78	1290 / 65	1.500	•	•	=
131 familiare 1600 / S	1974/78	1585 / 75	1.500	•	•	=
131 1300 L / CL 2p / 4p	1978/81	1301 / 65	1.000	•	•	=
131 1300 Super 4p	1978/81	1301 / 78	1.200	•	•	=
131 1600 CL 4p	1978/81	1585 / 75	1.000	•	•	=
131 1600 Super 4p	1978/81	1585 / 96	1.200	•	•	=
131 1300 Panorama L	1978/81	1301 / 65	1.200	•	•	=
131 1600 Panorama CL	1978/81	1585 / 78	1.200	•	•	=
131 1600 Panorama Super	1978/81	1585 / 96	2.500	••	••	=
131 1300 CL 4p 3a serie	1981/83	1301 / 65	1.000	•	•	=
131 1300 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1301 / 78	1.500	••	••	=
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585 / 75	1.000	•	•	=
131 1600 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1585 / 96	1.500	••	••	=
131 2000 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1995 / 115	1.800	••	••	=
131 1300 Panorama CL 3a serie	1981/83	1301 / 65	1.500	•	•	=
131 1600 Supermirafiori 3a serie	1981/83	1585 / 96	2.000	••	••	=
131 2000 Supermirafiori 3a serie	1981/83	1995 / 115	2.500	••	••	=
131 Marathea benzina	1982/83	1995 / 115	5.000	••	••	=
131 Racing	1978/81	1995 / 115	7.500	••	••	=
131 Abarth Volumetrico	1980/81	1995 / 135	10.000	•••	•••	=
131 Abarth rally	1976/78	1995 / 140	60.000	•••	•••	=
132						
132 1600 / 1600 Special	1972/74	1592 / 98	2.000	•	•	=
132 1800 Special	1972/74	1756 / 105	2.500	•	•	=
132 1600 GL / GLS	1974/77	1592 / 98	2.000	•	•	=
132 1800 GLS	1974/77	1756 / 105	2.200	•	•	=
132 1600 3a serie	1977/81	1585 / 98	1.800	•	•	=
132 2000 3a serie	1977/81	1995 / 112	2.000	•	•	=
132 2000 i.e. 3a serie	1979/81	1995 / 122	2.200	••	••	=
X 1/9						
X 1/9 / Special	1972/78	1290 / 75	8.500	••	••	=
X 1/9 Five Speed	1978/82	1498 / 85	8.000	••	••	=
X 1/9 Bertone	1982/89	1498 / 85	7.500	••	••	=
DINO						
Dino coupé	1966/69	1967 / 160	18.500	•••	•••	=
Dino spider	1967/69	1967 / 160	35.000	•••	•••	=
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	20.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	38.500	•••	•••	=
PANDA						
Panda 30	1980/83	652 / 30	1.000	••	••	=
Panda 30 L / CL / Super	1983/85	652 / 30	1.000	•	•	=
Panda 45	1983/85	903 / 45	1.000	••	••	=
Panda 45 Super	1980/83	903 / 45	1.000	•	•	=
Panda 4x4	1983/86	965 / 48	1.200	••	••	=
UNO						
Uno 45 / S / ES 3p	1983/85	903 / 45	1.000	•	•	=
Uno 55 / S 3p / 5p	1983/85	1116 / 55	1.000	•	•	=
Uno 70 S 3p	1983/85	1301 / 70	1.200	•	•	=
Uno SX 3p / 5p	1984/85	1301 / 70	1.200	•	•	=
Uno Turbo i.e.	1984/85	1301 / 105	6.000	•••	••	=
RITMO E DERIVATE						
Ritmo 60 L 3p / 5p 1050 cc	1979/82	1049 / 58	500	•	•	=
Ritmo 60 L / CL 3p / 5p	1978/79	1116 / 60	500	•	•	=
Ritmo 65 L / CL 3p / 5p	1978/82	1301 / 65	500	•	•	=
Ritmo 75 CL 3p / 5p	1978/82	1498 / 75	1.000	•	•	=
Ritmo Targa Oro 3p / 5p	1979/82	1301 / 65	1.000	•	•	=
Ritmo 75 Super 5p	1981/82	1301 / 75	1.200	•	•	=
Ritmo 85 Super 5p	1981/82	1498 / 85	1.000	•	•	=
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585 / 105	3.000	••	••	=
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995 / 125	6.500	•••	••	=
Ritmo D L / CL 5p	1980/82	1714 / 55	500	•	•	=
Ritmo 60 L / CL / ES 3p / 5p 2a serie	1982/88	1116 / 55	500	•	•	=
Ritmo 60 S 5p 2a serie	1982/88	1116 / 55	800	•	•	=
Ritmo 70 CL 5p 2a serie	1982/88	1301 / 68	500	•	•	=
Ritmo 70 S 5p 2a serie	1982/88	1301 / 68	800	•	•	=
Ritmo 85 S 5p 2a serie	1982/85	1498 / 82	1.000	•	•	=
Ritmo 100 S 5p	1985/87	1585 / 105	1.000	••	••	=
Ritmo 105 TC 3p 2 serie	1982/88	1585 / 105	3.500	••	••	=
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995 / 130	7.500	•••	••	=
Ritmo D L / CL 5p 2a serie	1982/88	1714 / 58	500	•	•	=
Ritmo 60 Team / Super Team 5p	1987/88	1116 / 55	500	•	•	=
Ritmo 70 Super Team 5p	1987/88	1301 / 68	800	•	•	=
Ritmo 100 Super Team 5p	1987/88	1585 / 105	800	•	•	=
Ritmo D Team 5p	1987/88	1714 / 58	500	•	•	=
Ritmo Turbo Ds 5p	1986/88	1929 / 80	1.000	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498 / 85	2.500	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498 / 82	2.500	•	•	=
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	•	•	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	••	••	=
REGATA						
Regata 70 / 70 S	1983/86	1301 / 68	1.000	•	•	=
Regata 100 S	1983/86	1565 / 100	1.000	•	•	=
Regata 100 S Weekend	1984/86	1565 / 100	1.200	•	•	=
Regata 70 / 70 S rst	1986/90	1301 / 65	1.000	•	•	=
Regata 100 i.e. S rst	1986/90	1565 / 105	1.200	•	•	=
Regata 100 i.e. S Weekend rst	1986/90	1565 / 101	1.500	•	•	=
ARGENTA						
Argenta 1600	1981/83	1592 / 98	1.000	•	•	=
Argenta 2000 i.e.	1981/83	1995 / 122	1.200	•	•	=
Argenta D	1981/83	2445 / 72	1.000	•	•	=
Argenta 100	1983/85	1592 / 98	1.000	•	•	=
Argenta 120 i.e.	1983/85	1995 / 122	1.000	•	•	=
Argenta SX	1984/85	1995 / 135	1.500	•	•	=
Argenta Ds	1983/85	2445 / 72	1.000	•	•	=
Argenta Turbo Ds	1983/85	2445 / 90	1.000	•	•	=
CROMA						
Croma i.e.	1985/91	1995 / 120	1.000	•	•	=
Croma Turbo i.e.	1985/91	1995 / 155	1.500	•	•	=
Croma i.e. S styling	1992/97	1995 / 120	1.000	•	•	=
Croma i.e. 16v rst	1992/97	1995 / 140	1.000	•	•	=
Croma Turbo i.e. rst	1991/97	1995 / 158	1.500	•	•	=
Croma 2.5 V6 rst	1992/97	2492 / 156	2.500	•••	••	=
AR / CAMPAGNOLA						
AR 51 / AR 55 / AR 59	1951/55	1901 / 53	5.000	••	••	=
Campagnola A	1955/59	1901 / 63	4.000	••	••	=
Campagnola B	1959/74	1901 / 63	4.000	••	••	=
Nuova Campagnola	1974/87	1995 / 80	3.500	••	••	=
Nuova Campagnola Diesel	1974/87	2445 / 80	3.500	••	••	=
ALTRI MODELLI						
8V	1952/54	1996 / 105	180.000	•••	•••	=
FORD (Germania - Regno Unito)						
Cordina Lotus	1967/70	1558 / 105	36.000	•••	•••	=
Escort 1300 GT	1968/74	1290 / 75	6.500	••	••	=
Escort Mexico	1970/74	1601 / 86	8.500	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
Escort RS 1600	1970/74	1601 / 120	18.000	•••	•••	=
Capri 2600 RS	1970/75	2637 / 150	18.500	••	••	=
Sierra Cosworth	1988/91	1993 / 204	6.500	••	••	

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
Fidia 350	1967/73	5359 / 350	26.000	***	**	=
Fidia IR 10	1967/73	5762 / 330	24.000	***	**	=
LELE						
Lele 300	1969/73	5359 / 300	30.000	***	***	+
Lele 350	1969/73	5359 / 350	34.000	***	***	+
Lele IR 6	1970/73	5762 / 360	36.000	***	***	+
Lele Sport	1971/73	5762 / 360	42.000	***	***	+
JAGUAR (Regno Unito)						
XX						
XX 120 FHC	1948/54	3442 / 160	80.000	***	***	+
XX 120 DHC / OTS	1948/54	3442 / 160	100.000	***	***	+
XX 120 SE FHC	1951/54	3442 / 180	85.000	***	***	+
XX 120 SE DHC / OTS	1951/54	3442 / 180	110.000	***	***	+
XX 120 SE 210 Cv FHC	1951/54	3442 / 210	100.000	***	***	+
XX 120 SE 210 Cv DHC / OTS	1951/54	3442 / 210	125.000	***	***	+
XX 140 FHC	1954/57	3442 / 190	65.000	***	***	=
XX 140 DHC / OTS	1954/57	3442 / 190	80.000	***	***	=
XX 140 SE FHC	1954/57	3442 / 210	70.000	***	***	=
XX 140 SE DHC / OTS	1954/57	3442 / 210	85.000	***	***	=
XX 150 3.4 FHC	1957/59	3442 / 190	65.000	***	***	=
XX 150 3.4 DHC / OTS	1957/59	3442 / 190	80.000	***	***	=
XX 150 3.4 S FHC	1957/59	3442 / 250	70.000	***	***	=
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442 / 250	85.000	***	***	=
XX 150 3.8 FHC	1959/60	3781 / 220	75.000	***	***	=
XX 150 3.8 DHC / OTS	1959/60	3781 / 220	90.000	***	***	=
XX 150 3.8 S FHC	1959/60	3781 / 265	80.000	***	***	=
XX 150 3.8 S DHC / OTS	1959/60	3781 / 265	95.000	***	***	=
MK BERLINE EXECUTIVE						
MK 2.4	1955/59	2483 / 115	14.000	*	***	=
MK 3.4	1955/59	3442 / 210	16.000	***	***	=
MK 2.4 / 240	1959/69	2483 / 130	14.000	*	***	=
MK 3.4 / 340	1959/69	3442 / 210	16.000	***	***	=
MK 3.8	1959/67	3781 / 220	18.000	***	***	=
S-Type 3.4	1963/68	3442 / 210	16.000	***	***	=
S-Type 3.8	1963/68	3781 / 220	18.000	***	***	=
MK BERLINE LUXURY						
MKV	1948/50	3486 / 126	42.000	**	**	=
MKVII	1950/54	3442 / 160	24.000	**	**	=
MKVIII	1956/59	3442 / 210	26.000	**	**	=
MKX	1959/61	3781 / 220	28.000	**	**	=
MKX	1961/64	3781 / 220	20.000	**	**	=
420 G	1966/70	4235 / 265	18.000	***	***	=
E-TYPE						
E type coupé	1961/64	3781 / 265	70.000	***	***	=
E type spider	1961/64	3781 / 265	85.000	***	***	=
E type coupé 4.2	1964/71	4235 / 265	65.000	***	***	=
E type spider 4.2	1964/71	4235 / 265	85.000	***	***	=
E type V12 coupé	1970/75	5345 / 275	60.000	***	***	=
E type V12 roadster	1971/75	5345 / 275	70.000	***	***	=
XJ E DERIVATE						
XJ6 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	**	**	=
XJ12 5.3	1972/73	5345 / 275	7.000	***	**	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	**	**	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345 / 275	5.000	**	**	=
XJ C 4.2 coupé	1975/78	5345 / 265	15.000	***	***	+
XJ C 5.3 coupé	1975/78	5345 / 275	15.000	***	***	+
XJ S	1980/94	5345 / 275	10.000	***	***	+
XJ S convertibile	1984/94	5345 / 275	15.000	***	***	+
XJ6 3.6	1986/90	3590 / 220	6.000	**	**	=
XJ6 4.0	1990/96	3980 / 225	7.000	**	**	=
XJ12 6.0	1992/96	5993 / 300	8.500	***	***	=
LAMBORGHINI (Italia)						
350 GT / 400 GT						
350 GT	1964/67	3464 / 320	250.000	***	***	+
350 GT 2+2	1966/67	3464 / 320	200.000	***	***	+
350 GT 4.0	1965/67	3929 / 320	220.000	***	***	+
400 GT	1966/68	3929 / 320	200.000	***	***	+
MIURA						
Miura P 400	1966/68	3929 / 350	400.000	***	***	+
Miura S	1968/71	3929 / 370	450.000	***	***	+
Miura SV	1971/72	3929 / 385	500.000	***	***	+
JSLERO						
Jslero	1968/69	3929 / 320	50.000	***	**	+
Jslero S	1969/70	3929 / 350	60.000	***	**	+
JARAMA						
Jarama	1970/72	3929 / 350	35.000	***	**	+
Jarama S	1972/76	3929 / 365	40.000	***	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
ESPADÀ						
Espada	1968/70	3929 / 325	50.000	***	**	+
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929 / 350	45.000	***	**	+
URRACO E DERIVATE						
Urraco P 200	1975/77	1973 / 182	20.000	*	**	=
Urraco P 250	1972/77	2463 / 220	26.000	**	**	=
Urraco P 300	1975/79	2996 / 250	30.000	**	**	=
Silhouette	1979/81	2996 / 265	34.000	**	**	=
Jaipa / Jaipa 2a serie	1981/88	3485 / 255	38.000	**	**	=
COUNTACH						
Countach LP 400	1974/78	3929 / 375	140.000	***	***	=
Countach LP 400 S	1978/82	3929 / 350	125.000	***	***	=
Countach LP 500 S	1982/85	4754 / 375	130.000	***	***	=
Countach Quattrovalvole	1985/88	5167 / 455	135.000	***	***	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167 / 455	135.000	***	***	=
LM 002						
LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	***	**	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	***	**	=
LANCIA (Italia)						
ARDEA E DERIVATE						
Ardea	1939/41	903 / 29	12.000	***	**	=
Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903 / 29	10.000	**	**	=
Ardea tassi Roma	1940/43	903 / 29	10.000	**	**	=
APRILIA E DERIVATE						
Aprilia 1a serie	1936/39	1351 / 47	24.000	***	**	=
Aprilia 2a serie	1939/49	1486 / 48	22.000	***	**	=
Aprilia cabriolet	1942/49	1486 / 48	38.000	***	**	=
AURELIA E DERIVATE						
Aurelia B10 / B10S 1a serie	1950/53	1754 / 56	18.000	**	***	=
Aurelia B15 / B15S 1a serie	1952/53	1991 / 65	20.000	**	**	=
Aurelia B21 / B21S 1a serie	1951/53	1991 / 70	16.000	**	**	=
Aurelia B22 / B22S 1a serie	1952/53	1991 / 90	18.000	**	**	=
Aurelia B12 / B12S 2a serie	1954/55	2266 / 87	18.000	**	**	=
Aurelia B55 / B55S 2a serie	1954/55	2266 / 87	20.000	**	**	=
Aurelia B20 1a serie	1951/52	1991 / 75	70.000	***	***	+
Aurelia B20 2a serie	1952/53	1991 / 80	65.000	***	***	+
Aurelia B20 3a serie	1953/54	2451 / 118	60.000	***	***	+
Aurelia B20 4a serie	1954/55	2451 / 118	60.000	***	***	+
Aurelia B20 5a serie	1956/57	2451 / 110	60.000	***	***	+
Aurelia B20 6a serie	1957/60	2451 / 112	60.000	***	***	+
Aurelia B24 / B24S spider	1955/56	2451 / 118	550.000	***	***	+
Aurelia B24 / B24S convertibile	1956/57	2451 / 110	300.000	***	***	+
Aurelia B24 / B24S conv. 2a serie	1957/58	2451 / 112	200.000	***	***	+
APPIA E DERIVATE						
Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089 / 38	6.000	**	***	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089 / 44	5.500	**	***	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089 / 48	3.500	**	**	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089 / 48	5.000	**	**	=
Appia GTE Zagato 812-05	1960/63	1089 / 60	50.000	***	**	=
Appia Sport	1961/63	1089 / 60	45.000	***	***	+
Appia coupé Pininfarina	1959/63	1089 / 48	30.000	***	**	=
Appia convertibile Vignale	1959/63	1089 / 48	32.000	***	**	=
Appia giardinetta Viotto 812-21	1960/63	1089 / 48	5.000	**	**	=
FLAMINIA E DERIVATE						
Flaminia 2.5 813-00	1957/61	2458 / 102	12.000	**	**	=
Flaminia 2.5 813-10	1961/63	2458 / 110	12.000	**	**	=
Flaminia 2.8	1963/64	2775 / 129	15.000	**	**	=
Flaminia 2.5 coupé	1959/63	2458 / 119	16.000	**	**	=
Flaminia 2.5 coupé 3B	1962/63	2458 / 128	17.500	**	**	=
Flaminia 2.8 coupé	1963/64	2775 / 129	18.000	**	**	=
Flaminia 2.8 coupé 3B	1963/64	2775 / 140	19.500	**	**	=
Flaminia 2.5 Sport 824-01	1959/61	2458 / 119	60.000	**	**	=
Flaminia 2.5 Sport 824-13	1961/62	2458 / 140	60.000	**	**	=
Flaminia 2.8 Sport	1962/64	2775 / 150	70.000	***	**	=
Flaminia Supersport	1964	2775 / 152	100.000	***	**	=
Flaminia 2.5 GT convertibile	1959/61	2458 / 119	75.000	**	**	=
Flaminia 2.8 GT convertibile	1961/62	2775 / 152	80.000	**	**	=
FLAVIA E DERIVATE						
Flavia 1.5 815-00	1960/63	1499 / 78	3.000	**	**	=
Flavia 1.5 815-200	1963/65	1488 / 75	3.000	**	**	=
Flavia 1.8	1963/65	1799 / 86	3.200	**	**	=
Flavia 1.8 iniezione	1965/67	1799 / 102	3.500	**	**	=
Flavia 1.5 2a serie	1967/69	1488 / 80	2.000	**	**	=
Flavia 1.8 2a serie	1967/69	1799 / 92	2.400	**	**	=
Flavia 1.8 2a serie iniezione	1967/69	1799 / 102	3.500	***	**	=
Flavia 2000	1969/72	1991 / 131	3.000	**	**	=
Flavia 2000 iniezione	1969/72	1991 / 140	3.200	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
Flavia 2000 820	1971/72	1991 / 114	3.000	**	*	=
Flavia 2000 820 iniezione	1971/72	1991 / 131	3.200	***	*	=
2000	1971/72	1991 / 115	2.500	**	*	=
2000 I.e.	1972/73	1991 / 125	2.800	**	*	=
Flavia coupé	1962/65	1799 / 88	6.500	**	**	=
Flavia coupé Sport	1962/65	1799 / 95	15.000	**	**	=
Flavia coupé iniezione	1963/68	1799 / 102	8.500	**	**	=
Flavia coupé 820	1968/71	1799 / 131	8.500	**	**	=
Flavia coupé 820 iniezione	1968/71	1799 / 140	9.500	***	**	=
2000 coupé	1971/72	1991 / 115	10.000	**	**	=
2000 coupé HF iniezione	1971/73	1991 / 125	10.000	**	**	=
Flavia convertibile	1962/65	1799 / 88	24.000	**	**	+
Flavia convertibile Sport	1962/65	1799 / 95	28.000	**	**	+
Flavia convertibile iniezione	1963/68	1799 / 102	28.000	***	***	+
FULVIA E DERIVATE						
Fulvia	1963/64	1091 / 58	2.500	*	*	=
Fulvia 2C	1964/67	1091 / 71	2.800	**	*	=
Fulvia GT 818-200	1967/68	1216 / 80	3.000	**	*	=
Fulvia GT 818-211	1967/68	1231 / 80	3.000	**	*	=
Fulvia GTE	1968/69	1298 / 87	3.500	**	**	=
Fulvia 2a serie 818-610	1969/70	1298 / 95	2.000	*	*	=
Fulvia 2a serie 818-612	1970/72	1298 / 85	2.000	*	*	=
Fulvia coupé	1965/66	1216 / 80	8.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231 / 80	7.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.2 HF	1966/67	1231 / 88	20.000	***	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69	1298 / 87	7.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye S	1968/69	1298 / 90	7.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye HF	1967/69	1298 / 101	22.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso	1969/70	1584 / 114	25.000	***	**	=
Fulvia coupé 1.3 S	1970/74	1298 / 90	6.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo	1972/74	1298 / 90	6.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1584 / 114	34.000			

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
GAMMA E DERIVATE						
Gamma 2000	1976/79	1999 / 120	1.500	••	•	=
Gamma 2500	1976/79	2484 / 140	2.000	••	•	=
Gamma 2000 coupé	1976/79	1999 / 120	5.000	••	••	=
Gamma 2500 coupé	1976/79	2484 / 140	6.000	••	••	=
Gamma 2000 2a serie	1979/82	1999 / 120	1.500	••	•	=
Gamma 2500 i.e. 2a serie	1979/82	2484 / 140	2.500	••	•	=
Gamma 2000 coupé 2a serie	1979/82	1999 / 120	6.000	••	••	=
Gamma 2500 i.e. coupé 2a serie	1979/82	2484 / 140	6.500	••	••	=
DELTA 1A SERIE						
Delta 1300	1979/84	1301 / 75	1.000	•	•	=
Delta 1300 78 Cv / 1300 LX	1984/86	1301 / 78	1.200	•	•	=
Delta 1500 automatica	1979/86	1498 / 85	1.000	•	•	=
Delta 1500 LX	1981/86	1498 / 85	1.200	•	•	=
Delta 1600 GT	1984/86	1585 / 105	1.500	•	•	=
Delta HF	1984/86	1585 / 130	2.000	••	••	=
Delta 1300 / 1300 LX 2a serie	1986/94	1301 / 78	1.500	•	•	=
Delta 1500 automatica 2a serie	1986/88	1498 / 85	1.200	•	•	=
Delta GT i.e. cat 2a serie	1986/94	1585 / 108	1.500	•	•	=
Delta GT i.e. cat 2a serie	1992/94	1585 / 90	1.200	•	•	=
Delta HF i.e. turbo 2a serie	1986/94	1585 / 140	2.000	••	••	=
Delta HF i.e. cat 2a serie	1992/94	1585 / 132	1.600	••	••	=
Delta turbo ds 2a serie	1986/92	1929 / 80	1.000	•	•	=
= Delta HF 4WD	1986/88	1995 / 165	10.000	•••	••	=
Delta HF integrale	1988/89	1995 / 185	12.500	•••	••	=
Delta HF integrale 16v	1989/91	1995 / 200	15.000	•••	••	=
Delta HF integrale evoluzione	1991/94	1995 / 200	40.000	•••	••	=
Delta HF integrale Martini	1992/94	1995 / 200	60.000	•••	••	=
Delta HF integrale Club Italia	1993/94	1995 / 200	65.000	•••	••	=
Delta HF integrale Dealers' Collection	1993/94	1995 / 200	70.000	•••	••	=
PRISMA						
Prisma 1300	1980/86	1301 / 78	1.000	•	•	=
Prisma 1500	1980/86	1498 / 85	1.000	•	•	=
Prisma 1600	1980/86	1585 / 105	1.000	•	•	=
Prisma ds	1980/86	1929 / 85	600	•	•	=
Prisma turbo ds	1980/86	1929 / 80	800	•	•	=
Prisma 1300 2a serie	1986/90	1301 / 78	1.200	•	•	=
Prisma 1500 / 1500 LX 2a serie	1986/90	1498 / 85	1.200	•	•	=
Prisma 1600 2a serie	1986/90	1585 / 100	1.200	•	•	=
Prisma 1600 i.e. 2a serie	1986/90	1585 / 108	1.500	•	•	=
Prisma 4WD 2a serie	1986/88	1905 / 115	3.000	••	••	=
Prisma integrale 2a serie	1988/90	1995 / 115	3.500	••	••	=
Prisma ds 2a serie	1986/90	1929 / 85	800	•	•	=
Prisma turbo ds 2a serie	1986/90	1929 / 80	1.000	•	•	=
THEMA E DERIVATE						
Thema i.e.	1984/88	1995 / 120	1.500	•	•	=
Thema i.e. turbo	1984/88	1995 / 165	1.800	••	••	=
Thema 6V	1984/88	2848 / 150	1.500	•	•	=
Thema 6V limousine	1987/88	2848 / 150	2.500	•	•	=
Thema 8.32	1986/88	2927 / 215	7.500	•••	••	=
Thema turbo ds	1984/88	2445 / 100	1.000	•	•	=
Thema i.e. 2a serie	1988/92	1995 / 120	1.500	•	•	=
Thema i.e. 16v 2a serie	1988/92	1995 / 150	1.600	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v 2a serie	1988/92	1995 / 185	2.000	••	••	=
Thema 6V 2a serie	1988/92	2849 / 150	1.500	•	•	=
Thema 6V limousine 2a serie	1988/90	2849 / 150	2.500	•	•	=
Thema 8.32 2a serie	1988/92	2927 / 215	8.000	•••	••	=
Thema turbo ds 2a serie	1988/92	2499 / 118	1.000	•	•	=
Thema i.e. 16v / LS 3a serie	1992/95	1995 / 155	1.500	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v LE / LS / LX 3a serie	1992/93	1995 / 205	2.000	•	•	=
Thema 3.0 V6 LE / LS / LX 3a serie	1992/93	2959 / 175	2.000	••	••	=
Thema turbo ds / LE / LS 3a serie	1992/95	2499 / 118	1.200	•	•	=
Thema i.e. turbo SW	1986/88	1995 / 165	2.000	••	••	=
Thema turbo ds SW	1986/88	2445 / 100	1.200	•	•	=
Thema i.e. 16v SW 2a serie	1988/92	1995 / 150	1.800	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v SW 2a serie	1988/92	1995 / 185	2.400	••	••	=
Thema turbo ds SW 2a serie	1988/92	2499 / 118	1.500	•	•	=
Thema i.e. 16v / LE / LS SW 3a serie	1992/95	1995 / 155	1.800	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v LE / LS / LX SW 3a serie	1992/93	1995 / 205	2.400	•	•	=
Thema 3.0 V6 LE / LS / LX SW 3a serie	1992/93	2959 / 175	2.400	••	••	=
Thema turbo ds / LE / LS SW 3a serie	1992/95	2499 / 118	1.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
Stratos HF	1974/75	2418 / 190	220.000	•••	•••	+
Rally 037	1982/85	1995 / 205	130.000	•••	•••	=
Delta S4	1985/87	1759 / 250	100.000	•••	•••	=
LAND ROVER (Regno Unito)						
80 / 88						
80	1948/54	1595 / 50	10.000	•••	••	=
86 / 88 / 88 D I serie	1954/56	1997 / 51	8.500	••	••	=
88 / 88 D II serie	1958/71	1997 / 51	5.000	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
88 / 88 D III serie	1972/84	2286 / 62	4.000	••	••	=
107 / 109						
107 / 109 / 109 D I serie	1955/58	1997 / 51	8.500	••	••	=
109 / 109 D II serie	1958/71	1997 / 51	5.000	••	••	=
109 / 109 D III serie	1972/84	2286 / 62	4.000	••	••	=
109V8	1979/85	3528 / 115	6.000	•••	••	=
RANGE ROVER						
Range Rover	1970/87	3528 / 135	5.000	•••	••	=
Range Rover TD	1986/88	2393 / 110	3.500	••	••	=
LOTUS (Regno Unito)						
SEVEN						
Seven	1957/60	1172 / 37	34.000	•••	••	=
Seven S2	1960/68	1340 / 85	30.000	•••	••	=
Seven S3	1968/70	1340 / 105	28.000	•••	••	=
Seven S4	1970/72	1558 / 128	26.000	•••	••	=
ELAN						
Elan coupé	1962/75	1558 / 128	22.000	•••	••	=
Elan spider	1962/75	1558 / 128	25.000	•••	••	=
ALTRI MODELLI						
Europa	1968/75	1558 / 128	21.500	••	••	=
Esprit	1975/85	1973 / 162	16.500	••	••	+
Esprit turbo	1978/92	2174 / 220	20.000	••	••	+
MASERATI (Italia)						
3500 GT / 5000 GT						
3500 GT	1957/61	3485 / 220	135.000	•••	••	+
3500 GT iniezione	1961/65	3485 / 235	140.000	•••	••	+
3500 GT spider	1960/61	3485 / 220	165.000	•••	••	+
3500 GT iniezione spider	1961/65	3485 / 235	180.000	•••	••	+
5000 GT	1959/60	4938 / 340	350.000	•••	••	+
5000 GT iniezione	1960/65	4938 / 340	360.000	•••	••	+
SEBRING						
Sebring 3.5	1962/64	3485 / 235	60.000	•••	••	+
Sebring 3.5 2a serie	1964/69	3485 / 235	58.000	•••	••	+
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3694 / 245	60.000	•••	••	+
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012 / 255	65.000	•••	••	+
MISTRAL						
Mistral 3.7	1963/70	3485 / 245	75.000	••	••	+
Mistral 4.0	1966/70	4012 / 255	85.000	•••	••	+
Mistral 3.7 spider	1964/70	3485 / 245	120.000	•••	••	+
Mistral 4.0 spider	1966/70	4012 / 255	135.000	•••	••	+
Mexico						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	60.000	••	••	+
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	65.000	•••	••	+
GHIBLI						
Ghibli	1966/73	4719 / 300	135.000	•••	••	+
Ghibli SS	1969/73	4930 / 335	160.000	•••	••	+
Ghibli spider	1969/73	4719 / 300	220.000	•••	••	+
Ghibli SS spider	1969/73	4930 / 335	250.000	•••	••	+
INDY						
Indy 4.2	1969/76	4136 / 260	36.000	••	••	=
Indy 4.7	1970/76	4719 / 290	40.000	••	••	=
Indy 4.9	1973/76	4930 / 335	42.000	•••	••	=
BORA						
Bora 4.7	1971/78	4719 / 310	120.000	•••	••	=
Bora 4.9	1975/78	4930 / 335	125.000	•••	••	=
MERAK						
Merak GT	1976/83	1999 / 170	24.000	••	••	=
Merak 3.0	1973/75	2965 / 190	30.000	••	••	=
Merak SS	1975/82	2965 / 220	34.000	•••	••	=
KYALAMI						
Kyalami 4.2	1976/84	4136 / 255	26.000	••	••	=
Kyalami 4.9	1980/84	4930 / 320	28.000	•••	••	=
KAMSHIN						
Kamshin	1973/83	4930 / 320	65.000	•••	••	=
QUATTROPORTE						
Quattroporte I	1963/66	4136 / 280	24.000	•••	••	=
Quattroporte I 2a serie	1966/69	4136 / 290	26.000	•••	••	=
Quattroporte II	1974/75	2965 / 180	14.000	•	•	=
Quattroporte III 4.2	1979/87	4136 / 255	8.500	••	••	+
Quattroporte III 4.9	1982/87	4930 / 280	10.000	••	••	+
Quattroporte Royale	1987/91	4930 / 280	12.000	••	••	+
BITURBO COUPÉ E DERIVATE						
Biturbo	1982/86	1995 / 180	4.000	••	••	=
Biturbo S	1984/86	1995 / 205	5.000	•••	••	=
Biturbo i	1986/88	1995 / 185	4.500	••	••	=
Biturbo Si	1986/88	1995 / 220	6.500	•••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
222	1988/92	1996 / 220	5.000	••	••	=
2.24v	1989/92	1996 / 245	6.500	•••	••	=
2.24v cat	1991/93	1996 / 245	6.500	•••	••	=
228i	1987/92	2790 / 250	6.500	•••	••	=
Racing	1990/92	1996 / 283	12.000	•••	••	=
Karif	1988/91	2790 / 285	12.000	•••	••	=
Shamal	1989/96	3217 / 325	50.000	•••	••	+
Ghibli 2.0 / Primitist	1992/98	1996 / 306	10.000	•••	••	=
Ghibli 2.0 Cup	1996/98					

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
230	1965/68	2281/105	5.000	•	•	=
230 S	1965/68	2281/120	7.500	•	•	=
190 D / 200 D	1962/68	1998/55	3.000	•	•	=
220 b	1960/65	2195/105	5.000	•	•	=
220 S	1960/65	2195/110	7.500	•	•	=
220 SE	1960/65	2195/120	8.500	••	•	=
220 SE coupé	1961/67	2195/120	38.000	••	••	=
220 SE cabriolet	1961/67	2195/120	58.000	••	•••	=
300 SE	1961/62	2996/160	11.500	••	•	=
300 SE 170 Cv	1962/65	2996/170	12.000	••	•	=
300 SE coupé	1961/67	2996/170	44.000	••	••	=
300 SE cabriolet	1961/67	2996/170	62.000	••	•••	=
190 Universal	1964/65	1897/80	5.000	•	•	=
190 D Universal	1964/65	1998/55	5.000	•	•	=
200 Universal	1965/68	1998/95	7.500	•	•	=
230 Universal	1965/68	2281/105	8.500	•	•	=
230 S Universal	1965/68	2281/120	10.000	•	•	=
200 D Universal	1965/68	1998/55	6.500	•	•	=
W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE						
250 S	1965/69	2496/130	3.500	••	•	=
250 SE	1965/69	2496/150	4.000	••	•	=
280 S	1967/72	2778/140	4.000	••	•	=
280 SE / SEL	1967/72	2778/160	5.000	••	•	=
300 SE / SEL	1965/69	2996/170	6.500	••	•	=
280 SE / SEL 3.5	1969/72	3499/200	7.000	•••	•	=
280 SE / SEL 4.5	1971/72	4520/225	8.500	•••	•	=
300 SE / SEL 3.5	1969/72	3499/200	7.500	•••	•	=
300 SEL 4.5	1971/72	4520/225	9.500	•••	•	=
300 SEL 6.3	1968/72	6330/250	18.000	•••	•	=
250 SE coupé	1965/68	2496/150	32.000	••	••	+
250 SE cabriolet	1965/68	2496/150	40.000	••	•••	=
280 SE coupé	1968/72	2778/160	34.000	••	••	+
280 SE cabriolet	1968/72	2778/160	42.000	••	•••	=
300 SE coupé	1965/68	2996/170	36.000	••	••	+
300 SE cabriolet	1965/68	2996/170	44.000	••	•••	=
280 SE 3.5 coupé	1968/72	3499/200	38.000	•••	••	+
280 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499/200	48.000	•••	•••	=
300 SE 3.5 coupé	1969/72	3499/200	40.000	•••	••	+
300 SE 3.5 cabriolet	1969/72	3499/200	50.000	•••	•••	=
W 100						
600	1963/61	6330/250	130.000	•••	•••	=
600 Pullman	1963/61	6330/250	150.000	•••	•••	=
600 Landalette	1963/61	6330/250	160.000	•••	•••	=
W 114/8 / W 115/8 BERLINE						
200	1968/76	1998/95	3.500	•	•	=
220	1967/73	2197/105	4.000	•	•	=
230.4	1973/76	2277/110	4.500	•	•	=
230.6 / 230.6 Lunga	1968/73	2292/120	5.000	•	•	=
250	1967/72	2496/130	5.000	•	•	=
250 2.8	1970/76	2778/130	5.500	•	•	=
280	1973/76	2746/160	6.000	•	•	=
280 E	1972/76	2746/185	6.500	•	•	=
200 D	1968/76	1998/55	2.500	•	•	=
240 D / 220 D Lunga	1967/76	2197/60	3.500	•	•	=
240 D / 240 D Lunga	1973/76	2404/65	3.500	•	•	=
240 D 3.0	1975/76	2971/80	4.500	•	•	=
W 114/8 / W 115/8 COUPÉ						
250 C	1969/72	2496/130	8.500	•	••	=
250 C 2.8	1969/76	2778/140	9.000	•	••	=
250 CE	1969/72	2496/150	9.500	••	••	=
280 C	1972/76	2746/160	10.000	••	••	=
280 CE	1972/76	2746/185	11.000	••	••	=
W 123 BERLINE E DERIVATE						
200	1975/60	1998/94	1.800	•	•	=
200 109 Cv	1979/85	1997/109	2.000	•	•	=
230 E	1979/85	2299/136	2.500	•	•	=
250 / 250 Lunga	1975/79	2525/129	2.500	•	•	=
250 140 Cv / 250 140 Cv Lunga	1979/85	2525/140	2.800	•	•	=
280 E	1975/79	2746/177	3.500	•	•	=
280 E 185 Cv	1979/85	2746/185	3.600	••	•	=
200 D	1975/79	1998/55	1.500	•	•	=
200 D 60 Cv	1979/85	1998/60	1.500	•	•	=
240 D / 240 D Lunga	1975/78	2399/65	2.000	•	•	=
240 D 72 Cv / 240 D 72 Cv Lunga	1978/85	2399/72	2.000	•	•	=
300 D / 300 D Lunga	1975/78	3005/80	2.500	•	•	=
300 D 88 Cv / 300 D 88 Cv Lunga	1978/85	3005/88	2.800	•	•	=
200 T	1976/80	1998/94	2.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
200 T 109 Cv	1979/86	1997/109	2.800	•	•	=
230 TE	1979/86	2299/136	3.200	•	•	=
280 TE	1976/79	2746/177	5.000	••	•	=
280 TE 185 Cv	1979/86	2746/185	5.000	••	•	=
240 TD	1976/86	2399/72	3.000	•	•	=
300 TD	1976/78	3005/80	3.500	•	•	=
300 TD 88 Cv	1978/86	3005/88	4.000	•	•	=
300 TD Turbo	1980/86	2998/125	6.000	••	•	=
230 C	1977/79	2299/109	3.500	•	••	=
230 CE	1979/84	2299/136	4.000	•	••	=
280 C	1977/80	2746/156	4.000	•	••	=
280 CE	1977/79	2746/177	5.000	••	••	=
280 CE 185 Cv	1979/84	2746/185	5.500	••	••	=
W 116 SERIE S						
280 S	1972/79	2746/160	3.000	•	•	=
280 SE / SEL	1972/79	2746/185	3.500	•	•	=
350 SE / SEL	1972/79	3499/200	4.500	•	•	=
450 SE / SEL	1972/79	4520/225	5.000	•	•	=
450 SEL 6.9	1975/79	6834/286	10.000	••	••	=
300 SD	1977/79	2998/125	5.000	•	•	=
W 201 BERLINE						
190	1982/86	1997/90	1.500	•	•	=
190 105 Cv	1986/91	1997/105	1.800	•	•	=
190 E	1982/91	1997/122	2.500	•	•	=
190 E 2.3 - 16	1984/88	2299/185	8.000	•••	••	+
190 E 2.5 - 16	1988/91	2498/195	10.000	•••	••	+
190 E 2.6	1986/91	2599/166	3.500	••	•	=
190 D	1982/91	1998/72	1.500	•	•	=
190 D 2.5 Turbo	1988/91	2497/122	2.000	•	•	=
190 E 2.0 rst	1991/94	1997/122	2.800	•	•	=
190 E 2.5 - 16 rst	1991/94	2498/195	6.500	•••	••	+
190 E 2.6 rst	1991/94	2599/166	3.800	••	•	=
190 D rst	1991/94	1997/72	1.800	•	•	=
190 D 2.5 Turbo rst	1991/94	2497/122	2.400	•	•	=
W 124 BERLINE E DERIVATE						
200	1984/92	1997/109	1.000	•	•	=
200 E	1984/92	1997/122	1.000	•	•	=
200 E - 16	1991/92	1996/136	1.200	•	•	=
260 E / 260 E Limousine / 4-Matic	1984/92	2599/170	1.500	•	•	=
300 E / 4-Matic	1984/92	2962/188	2.500	•	•	=
300 E - 24	1989/92	2962/231	3.000	••	•	=
500 E	1991/92	4973/326	10.000	•••	•••	+
200 D	1984/92	1997/72	1.000	•	•	=
250 D / 250 D Limousine	1984/92	2497/90	1.000	•	•	=
250 D Turbo	1988/92	2497/126	1.500	•	•	=
300 D / 4-Matic	1984/92	2996/109	2.000	•	•	=
300 D Turbo / 4-Matic	1988/92	2996/143	2.500	•	•	=
200 T	1986/92	1997/109	2.000	•	•	=
200 TE	1988/92	1997/122	2.500	•	•	=
200 TE - 16	1991/92	1997/136	2.500	•	•	=
300 TE / 4-Matic	1986/92	2962/188	3.000	•	•	=
300 TE - 24	1989/92	2962/231	3.500	•	•	=
250 TD	1986/92	2497/90	2.000	•	•	=
300 TD Turbo / 4-Matic	1986/92	2996/143	2.500	•	•	=
200 CE	1990/92	1997/122	5.000	•	••	=
200 CE - 16	1991/92	1996/136	6.000	•	••	=
300 CE	1987/92	2962/188	6.500	••	••	=
300 CE - 24	1989/92	2962/231	6.500	••	••	=
300 CE - 24 cabriolet	1990/92	2962/231	8.000	••	••	=
W 126 SERIE S						
280 S	1979/85	2746/156	2.500	•	•	=
280 SE / SEL	1979/85	2746/185	3.500	•	•	=
380 SE / SEL	1979/81	3818/218	4.500	•	•	=
380 SE / SEL 204 Cv	1981/85	3818/204	4.500	•	•	=
500 SE / SEL	1979/81	4973/240	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 231 Cv	1981/85	4973/231	5.500	•	•	=
260 SE 2a serie	1985/92	2599/166	3.000	•	•	=
300 SE / SEL 2a serie	1985/92	2962/188	4.000	•	•	=
420 SE / SEL 2a serie	1985/92	4196/218	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 2a serie	1985/92	4973/245	6.000	•	•	=
560 SE / SEL 2a serie	1985/92	5547/300	6.500	•	•	=
W 121 ROADSTER						
190 SL	1955/63	1897/105	100.000	••	•••	=
300 SL	1954/56	2996/215	460.000	•••	••	+
300 SL roadster	1957/63	2996/215	400.000	•••	•••	+
W 113 ROADSTER PAGODA						
230 SL	1963/66	2306/150	45.000	••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
250 SL	1966/71	2496/150	48.000	••	•••	=
280 SL	1968/71	2778/170	52.000	••	•••	=
R 107 COUPÉ E ROADSTER						
280 SLC	1972/81	2746/185	12.000	•	••	=
350 SLC	1972/79	3499/200	14.000	•	••	=
380 SLC	1979/81	3839/218	15.000	•	••	=
450 SLC	1972/79	4520/225	16.500	••	••	=
450 SLC 5.0 / 500 SLC	1978/81	4973/231	20.000	••	••	=
280 SL	1972/86	2746/185	15.000	•	•••	=
300 SL	1986/89	2962/188	16.500	•	•••	=
350 SL	1972/79	3499/200	18.500	•	•••	=
380 SL	1979/86	3839/204	20.000	•	•••	=
420 SL	1986/89	4196/218	21.500	••	••	=
450 SL	1972/79	4520/225	22.500	••	••	=
500 SL	1979/86	4973/231	25.000	••	••	=
500 SL 245 Cv	1986/89	4973/245	26.000	••	••	=
W 126 SEC COUPÉ						
380 SEC	1981/86	3839/204	5.000	•	•	=
420 SEC	1986/91	4196/218	5.500	•	•	=
420 SEC 224 Cv	1991/93	4196/224	5.500	•	•	=
500 SEC	1981/86	4973/231	7.500	•	•	=
500 SEC 245 Cv	1986/91	4973/245	7.500	•	•	=
500 SEC 252 Cv	1991/93	4973/252	8.000	•	•	=
560 SEC	1986/91	5547/299	8.500	••	•	=
560 SEC 279 Cv	1991/93	5547/279	8.500	••	•	=

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
Mini Cooper S	1962/64	1071 / 70	15.000	***	***	=
Mini Cooper S 1.0	1964/67	998 / 65	13.500	***	***	=
Mini Cooper S 1.3	1964/67	1275 / 76	16.000	***	***	=
Mini / De Luxe MkII	1967/69	848 / 34	3.000	**	**	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	3.400	**	**	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.200	**	**	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1967/69	998 / 65	13.500	***	***	=
Mini MkII Cooper S 1.3	1967/69	1275 / 76	15.000	***	***	=
Mini / De Luxe MkII Traveller	1967/69	848 / 34	4.000	**	**	=
Mini MkII Traveller Super De Luxe	1967/69	998 / 38	4.500	**	**	=

NISSAN-DATSUN (Giappone)

240 Z	1969/75	2393 / 150	12.000	**	**	=
260 Z	1975/78	2565 / 160	7.500	*	*	=
280 ZX	1978/81	2753 / 165	6.000	*	*	=

NSU (Germania)

PRINZ E DERIVATE						
Prinz	1957/59	583 / 20	3.000	*	*	=
Prinz II	1959/60	583 / 20	2.000	*	*	=
Prinz 30	1959/60	583 / 30	2.000	*	*	=
Prinz III	1960/62	583 / 23	2.000	*	*	=
Prinz 4 / 4S / 4L	1961/73	598 / 30	2.500	*	*	=
Prinz Sport	1959/61	583 / 30	4.500	**	**	=
Prinz Sport 600	1961/67	598 / 30	4.500	**	**	=
Prinz spider Wankel	1964/67	496 / 50	7.500	***	***	=
Prinz 1000 / L / S	1964/67	996 / 43	2.500	*	*	=
Prinz 1000 TT	1965/67	1085 / 55	5.000	**	**	=
Prinz 1000 TTS	1967/71	1085 / 70	6.500	**	**	=
110	1965/67	1085 / 53	3.500	*	*	=
110 S	1965/67	1177 / 60	3.500	*	*	=
110 SC	1965/67	1177 / 55	4.000	*	*	=
1000 C	1967/73	994 / 40	4.000	*	*	=
1200 C	1967/73	1177 / 55	4.000	*	*	=
1200 TT	1967/73	1177 / 65	6.000	**	**	=

ALTRI MODELLI						
K 70	1969/70	1567 / 90	2.500	*	*	=
Ro 80	1967/77	2x438 / 115	8.500	***	***	=

OPHEL (Germania)

Kadett GT/E	1976/79	1897 / 115	5.000	***	***	=
GT 1900	1968/73	1897 / 102	10.000	**	**	=
Ascona 400 / Mantia 400	1980/84	2410 / 145	28.000	***	***	=
Calibra 2.0i 16v Turbo 4x4	1990/94	1998 / 204	3.500	**	**	=
Omega Lotus	1990/92	3615 / 377	26.000	***	***	=

OSCA (Italia)

1600 GT Zagato	1961/66	1568 / 140	100.000	***	***	+
----------------	---------	------------	---------	-----	-----	---

PANHARD (Francia)

PL 17	1959/63	851 / 42	5.000	**	**	=
PL 17 Tigre	1959/63	851 / 50	6.000	**	**	=
PL 17 cabriolet	1959/63	851 / 42	10.000	**	**	=
PL 17 Tigre 848	1963/65	848 / 60	6.500	**	**	=
24 C Tigre	1964/67	848 / 50	8.500	**	**	=
24 B Tigre	1965/67	848 / 50	8.000	**	**	=

PEUGEOT (Francia)

404 E DERIVATE						
404	1960/75	1618 / 72	2.000	**	**	=
404 coupé	1962/68	1618 / 85	8.500	***	***	=
404 cabriolet	1962/68	1618 / 85	12.000	***	***	=
DERIVATE 204						
204 coupé	1966/70	1130 / 53	5.000	*	**	=
204 cabriolet	1966/70	1130 / 53	7.500	*	**	=
DERIVATE 304						
304 coupé	1971/75	1288 / 65	6.000	**	**	=
304 cabriolet	1971/75	1288 / 65	8.500	*	**	=
DERIVATE 504						
504 coupé	1969/82	1971 / 103	7.500	*	**	=
504 coupé V6	1975/83	2664 / 136	10.000	**	**	=
504 cabriolet	1969/82	1971 / 103	8.500	**	**	=
504 cabriolet V6	1975/77	2664 / 136	12.000	**	**	=

205	1984/86	1580 / 105	6.500	*	*	=
205 GTI 1.6	1986/94	1905 / 130	8.500	*	*	=
205 GTI 1.9	1984/86	1775 / 200	80.000	***	***	=
205 T16	1984/86	1775 / 200	80.000	***	***	=

PORSCHE (Germania)

356	1948/50	1086 / 40	180.000	***	***	=
356 Gmuend	1948/50	1086 / 40	200.000	***	***	=
356 Gmuend cabriolet	1948/50	1086 / 40	200.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
356	1950/55	1086 / 40	55.000	**	***	=
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	**	***	=
356 1.3 / cabriolet	1950/55	1286 / 44	58.000	**	***	=
356 1.3 55 Cv / cabriolet	1954/55	1290 / 55	56.000	**	***	=
356 1.5 / cabriolet	1952/55	1488 / 60	56.000	**	***	=
356 America roadster	1952/53	1488 / 70	90.000	**	***	=
356 1.3 Speedster	1963/55	1290 / 55	95.000	**	***	=
356 1.5 Speedster	1953/55	1488 / 70	100.000	**	***	=

356 A

356 A 1.3 / cabriolet	1955/57	1290 / 44	46.000	**	***	=
356 A 1.3 60 Cv / cabriolet	1955/59	1290 / 60	48.000	**	***	=
356 A 1.3 Speedster	1955/57	1290 / 44	80.000	**	***	=
356 A 1.3 60 Cv Speedster	1955/59	1290 / 60	82.000	**	***	=
356 A 1.6 / cabriolet	1955/57	1582 / 60	48.000	**	***	=
356 A 1.6 75 Cv / cabriolet	1955/59	1582 / 75	50.000	**	***	=
356 A 1.6 Speedster	1955/57	1582 / 60	82.000	**	***	=
356 A 1.6 75 Cv Speedster	1955/59	1582 / 75	86.000	**	***	=
356 A Carrera / cabriolet	1966/57	1498 / 100	80.000	***	***	=
356 A Carrera Speedster	1966/57	1498 / 100	125.000	***	***	=
356 A Carrera De Luxe / cabriolet	1957/59	1498 / 100	130.000	***	***	=
356 A Carrera De Luxe Speedster	1957/59	1498 / 100	135.000	***	***	=
356 A Carrera GT / cabriolet	1957/59	1498 / 110	140.000	***	***	=
356 A Carrera GT Speedster	1957/59	1498 / 110	150.000	***	***	=

356 B

356 B coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 60	38.000	**	***	=
356 B 75 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 75	40.000	**	***	=
356 B 90 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 90	42.000	**	***	=
356 B Roadster	1959/63	1582 / 60	50.000	**	***	=
356 B 75 Cv Roadster	1959/63	1582 / 75	52.000	**	***	=
356 B 90 Cv Roadster	1959/63	1582 / 90	54.000	**	***	=
356 B Carrera GT coupé	1959/61	1588 / 115	110.000	***	***	=
356 B Carrera 2 coupé / cabriolet	1961/63	1966 / 130	125.000	***	***	=

356 C

356 C coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 75	42.000	**	***	=
356 C 95 Cv coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 95	44.000	**	***	=
356 C Carrera 2 coupé / cabriolet	1963/65	1966 / 130	120.000	***	***	=

911 / 912 1A SERIE

911	1963/68	1991 / 130	34.000	**	***	+
911 Targa	1966/68	1991 / 130	36.000	**	***	=
912 / Targa	1966/69	1582 / 90	28.000	**	**	=
911 S / Targa	1966/69	1991 / 160	30.000	**	**	=
911 T / Targa	1968/69	1991 / 110	22.000	**	**	=
911 L / Targa	1968/69	1991 / 130	24.000	**	**	=
911 R	1967/68	1991 / 210	200.000	***	***	=
911 2.2 T / Targa	1969/72	2195 / 125	34.000	**	***	=
911 2.2 E / Targa	1969/72	2195 / 155	38.000	**	***	=
911 2.2 S / Targa	1969/72	2195 / 180	45.000	***	***	=
911 2.4 T / Targa	1972/74	2341 / 130	38.000	**	***	=
911 2.4 E / Targa	1972/74	2341 / 165	40.000	**	***	=
911 2.4 S / Targa	1972/74	2341 / 190	50.000	***	***	=
911 2.7 Carrera RS	1972/74	2687 / 210	125.000	***	***	=
911 2.7 Carrera RS Touring	1972/74	2687 / 210	125.000	***	***	=
911 2.7 Carrera RS Sport	1972/74	2687 / 210	140.000	***	***	=
911 2.8 Carrera RSR	1973/74	2808 / 300	200.000	***	***	=

911 2A SERIE

911 2.7 / Targa	1974/76	2687 / 150	20.000	**	**	+
911 2.7 S / Targa	1974/76	2687 / 175	22.000	**	**	+
911 2.7 Carrera / Targa	1974/76	2687 / 210	32.000	***	**	=
911 2.7 165 Cv / Targa	1976/78	2687 / 165	16.500	**	**	=
911 3.0 Carrera / Targa	1976/78	2994 / 200	24.000	**	**	=
911 3.0 turbo	1975/78	2994 / 260	36.000	***	***	=
911 SC / Targa	1978/80	2994 / 180	18.000	**	**	=
911 SC 188 Cv / Targa	1980/81	2994 / 188	18.500	**	**	=
911 SC 204 Cv / Targa	1981/84	2994 / 204	20.000	**	**	=
911 SC cabriolet	1983/84	2994 / 204	22.000	**	**	=
911 3.3 turbo / Targa	1978/89	3299 / 300	40.000	***	***	=
911 3.3 turbo cabriolet	1987/89	3299 / 300	44.000	***	***	=
911 3.2 Carrera / Targa	1984/89	3164 / 231	20.000	**	**	=
911 3.2 Carrera cabriolet	1984/89	3164 / 231	22.000	**	**	=
911 Speedster	1988/89	3164 / 231	44.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1988/89	3164 / 231	50.000	**	**	=
959	1986/88	2884 / 450	200.000	***	***	=

911 / 964

911 Carrera 2 / Targa	1988/93	3600 / 250	24.000	**	**	=
911 Carrera 4 / Targa	1988/93	3600 / 250	20.000	**	**	=
911 Carrera 2 cabriolet	1990/93	3600 / 250	26.000	**	**	=
911 Carrera 4 cabriolet	1990/93	3600 / 250	22.000	**	**	=
911 RS	1990/92	3600 / 260	75.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
911 3.3 turbo	1990/92	3299 / 320	36.000	***	***	=
911 3.3 turbo cabriolet	1990/92	3299 / 320	40.000	***	***	=
911 3.6 turbo	1992/93	3600 / 360	38.000	***	***	=
911 3.6 turbo S	1992/93	3600 / 360	42.000	***	***	=
911 3.6 turbo cabriolet	1992/93	3600 / 360	44.000	***	***	=
911 Speedster	1992/93	3600 / 250	38.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1992/93	3600 / 250	42.000	**	**	=

924 / 944 / 968

924	1975/85	1984 / 125	3.500	*	*	=
924 S	1985/88	2479 / 150	4.000	*	*	=
924 S 160 Cv	1988/89	2479 / 160	4.000	*	*	=
924 turbo	1979/81	1984 / 170	4.500	**	**	=
924 turbo 177 Cv	1981/84	1984 / 177	5.000	**	**	=
924 Carrera GT	1981/84	1984 / 210	20.000	**	***	=
944 / 944 rst	1982/89	2479 / 163	3.500	**	**	=
944 S	1986/89	2479 / 190	5.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
95V4 / 96V4	1966/79	1498 / 65	4.000	•	•	=
Sonett	1967/74	1498 / 65	8.500	•	•	=
99 / 900						
99	1971/80	1965 / 118	1.500	•	•	=
99 turbo	1977/78	1965 / 145	3.000	•	•	=
900 turbo	1978/83	1965 / 145	1.500	•	•	=
900 cabriolet	1980/86	1965 / 145	3.000	•	•	=
SIATA (Italia)						
750 E DERIVATE						
750 berlina / GT	1957/61	735 / 30	2.800	•	•	=
750 coupé / S coupé	1957/59	735 / 30	3.800	•	•	=
750 spider	1959/61	735 / 30	5.000	•	•	=
COUPE SPORT						
Coupé Sport 1.3	1961/63	1295 / 78	2.500	•	•	=
Coupé Sport 1.5	1963/65	1481 / 67	2.600	•	•	=
Coupé Sport 1.5 S	1961/65	1481 / 80	2.800	•	•	=
Coupé Sport 1.5 S94 Cv	1965/66	1481 / 94	3.200	•	•	=
Coupé 1.5 TS	1964/65	1481 / 80	3.000	•	•	=
Coupé 1.6 TS	1964/67	1579 / 90	3.400	•	•	=
850 SPRING						
850 Spring	1967/69	843 / 37	5.000	•	•	=
850 Spring 2a serie	1969/70	903 / 47	6.000	•	•	=
SIMCATA/LBOL (Francia - Regno Unito)						
1000 Rallye 1	1971/76	1294 / 60	7.000	•	•	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294 / 62	9.000	•	•	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1596 / 100	6.000	•	•	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174 / 155	14.000	•	•	=
STEYR PUCH (Austria)						
DERIVATE FIAT						
500 D	1957/66	493 / 16	8.500	•	•	=
500 / S	1967/72	493 / 20	10.000	•	•	=
650 T	1962/68	643 / 20	6.500	•	•	=
650 TR	1962/68	643 / 27	8.000	•	•	=
650 TR Europa	1962/68	643 / 30	8.500	•	•	=
700 C	1960/68	643 / 25	6.500	•	•	=
700 E	1962/64	643 / 20	6.500	•	•	=
126	1973/76	645 / 25	1.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
700 AP Handling	1958/75	643 / 25	7.500	•	•	=
Pinzgauer 710	1971/85	2499 / 84	10.000	•	•	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2499 / 90	12.000	•	•	=
TRIUMPH (Regno Unito)						
HERALD						
Herald	1959/61	948 / 38	3.500	•	•	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948 / 38	6.000	•	•	=
Herald 1200	1961/70	1147 / 42	3.000	•	•	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147 / 42	3.500	•	•	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147 / 42	7.000	•	•	=
Herald 12/50	1963/67	1147 / 51	3.500	•	•	=
Herald 13/60	1967/71	1296 / 61	4.000	•	•	=
TR						
TR2	1952/56	1991 / 90	38.000	•	•	=
TR3 / A / B	1956/62	1991 / 95	34.000	•	•	=
TR4	1961/65	2138 / 102	24.000	•	•	=
TR4 IRS	1965/67	2138 / 102	26.000	•	•	=
TR5 PI	1967/69	2498 / 150	20.000	•	•	=
TR6	1969/73	2498 / 150	18.500	•	•	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498 / 125	16.500	•	•	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998 / 105	5.000	•	•	=
TR8	1978/82	3532 / 147	7.500	•	•	=
SPITFIRE E DERIVATE						
Spitfire	1962/64	1147 / 63	12.500	•	•	=
Spitfire MkII	1965/67	1147 / 67	11.500	•	•	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296 / 75	10.000	•	•	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296 / 75	8.000	•	•	=
Spitfire 1500	1974/80	1493 / 75	6.500	•	•	=
GT6 coupé MkII	1966/68	1998 / 95	8.000	•	•	=
GT6 coupé MkI	1968/71	1998 / 104	7.500	•	•	=
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998 / 98	7.000	•	•	=
ALTRI MODELLI						
Dolomite Sprint	1973/79	1998 / 127	3.500	•	•	=
Stag	1970/77	2997 / 145	12.500	•	•	=
VOLKSWAGEN (Germania)						
MAGGIOLINO						
Maggiolino Std / Export due vetri	1946/53	1131 / 25	8.500	•	•	=
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131 / 25	16.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Maggiolino cabriolet Hebmueller	1949/53	1131 / 25	28.000	•	•	=
Maggiolino Std / Export ovalino	1953/57	1192 / 30	6.500	•	•	=
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192 / 30	15.000	•	•	=
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192 / 30	5.000	•	•	=
Maggiolino Export rst 34 Cv	1959/64	1192 / 34	5.000	•	•	=
Maggiolino cabriolet rst	1957/59	1192 / 30	13.500	•	•	=
Maggiolino cabriolet rst 34 Cv	1959/65	1192 / 34	13.500	•	•	=
Maggiolino 1200 A	1964/65	1192 / 30	3.500	•	•	=
Maggiolino 1200 A / Economy 34 Cv	1965/66	1192 / 34	4.000	•	•	=
Maggiolino 1300 A	1966/70	1285 / 34	3.500	•	•	=
Maggiolino 1300 / L	1965/70	1285 / 40	3.500	•	•	=
Maggiolino 1500	1966/70	1493 / 44	4.000	•	•	=
Maggiolino 1300 cabriolet	1965/70	1285 / 40	12.500	•	•	=
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493 / 44	13.000	•	•	=
Maggiolino 1302	1970/72	1285 / 34	3.500	•	•	=
Maggiolino 1302 40 Cv	1970/72	1285 / 40	3.500	•	•	=
Maggiolino 1302 S	1970/72	1285 / 50	3.500	•	•	=
Maggiolino 1302 40 Cv cabriolet	1970/72	1285 / 40	11.500	•	•	=
Maggiolino 1302 S cabriolet	1970/72	1285 / 50	10.500	•	•	=
Maggiolino 1302 A / Jeans	1972/73	1285 / 44	3.500	•	•	=
Maggiolino 1303 50 Cv	1972/78	1285 / 50	3.500	•	•	=
Maggiolino 1303 S	1972/78	1584 / 54	3.500	•	•	=
Maggiolino 1303 cabriolet	1972/79	1285 / 50	9.500	•	•	=
Maggiolino 1303 S cabriolet	1972/79	1584 / 54	10.500	•	•	=
Maggiolino Mexico / Silver Bug	1978/92	1192 / 34	2.500	•	•	=
KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34						
1200 coupé	1955/59	1192 / 30	15.000	•	•	=
1200 cabriolet	1957/59	1192 / 30	16.000	•	•	=
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192 / 34	9.500	•	•	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285 / 40	10.000	•	•	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493 / 44	10.500	•	•	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192 / 34	12.500	•	•	=
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285 / 40	13.000	•	•	=
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493 / 44	13.500	•	•	=
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493 / 44	10.000	•	•	=
1600 coupé 3a serie	1969/74	1584 / 50	10.500	•	•	=
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493 / 44	13.000	•	•	=
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584 / 50	13.500	•	•	=
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493 / 45	8.500	•	•	=
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493 / 54	9.000	•	•	=
1600 / L / E coupé Typ 34	1965/69	1584 / 54	9.000	•	•	=
TYP 3						
1500 / Variant	1961/63	1493 / 45	2.500	•	•	=
1500 N / Variant	1963/66	1493 / 45	2.000	•	•	=
1500 S / Variant	1963/66	1584 / 54	2.500	•	•	=
1600 L / Variant	1966/69	1584 / 54	2.500	•	•	=
1600 L / Variant 2a serie	1969/73	1584 / 54	2.500	•	•	=
1600 TL / 1600 TL 2a serie	1965/73	1584 / 54	5.000	•	•	=
TYP 4						
411 2p / 4p / Variant / 2a serie	1968/72	1679 / 68	1.000	•	•	=
411 LE 2p / 4p / Variant	1969/72	1679 / 80	1.500	•	•	=
412 LE 2p / 4p / Variant	1972/74	1679 / 80	1.500	•	•	=
412 L 2p / 4p / Variant	1973/74	1679 / 85	2.000	•	•	=
412 L 2p / 4p / Variant	1973/74	1795 / 85	2.000	•	•	=
K70						
K70 / K70 L	1970/75	1605 / 75	1.000	•	•	=
K70 / K70 L 90 Cv	1970/75	1605 / 90	1.200	•	•	=
K70 LS	1973/75	1807 / 100	2.000	•	•	=
PESCACCIA TYP 181						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493 / 44	4.000	•	•	=
Pescaccia 1.6	1970/78	1584 / 48	4.000	•	•	=
POLO I / DERBY I						
Polo L / rst	1975/81	895 / 45	500	•	•	=
Polo L / LS / GLS / rst	1975/81	1095 / 50	500	•	•	=
Polo GT	1979/81	1272 / 60	1.000	•	•	=
Derby LS / rst	1977/81	1272 / 60	500	•	•	=
POLO II / DERBY II						
Polo 1.1 C / CL / GL	1981/83	1095 / 50	500	•	•	=
Polo 1.3 CL / GL	1981/90	1272 / 60	500	•	•	=
Polo 1.3 GT coupé	1985/90	1272 / 75	1.000	•	•	=
Polo G40 coupé	1988/90	1272 / 115	3.500	•	•	=
Derby 1.3 GL	1985/94	1272 / 60	500	•	•	=
GOLF I						
Golf 1.1 / L / 3p / 5p	1974/81	1095 / 50	1.500	•	•	=
Golf 1.5 LS 3p / 5p	1974/81	1457 / 70	1.500	•	•	=
Golf diesel L 3p / 5p	1976/81	1471 / 50	1.500	•	•	=
Golf GTI	1976/79	1588 / 110	8.500	•	•	=
Golf GTI 5m	1979/81	1588 / 110	6.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Golf 1.1 GL 3p / 5p rst	1981/83	1095 / 50	1.500	•	•	=
Golf 1.3 GL 3p / 5p rst	1981/83	1272 / 60	1.500	•	•	=
Golf GTI rst	1981/83	1588 / 110	8.000	•	•	=
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781 / 112	7.000	•	•	=
Golf 1.6 diesel GL 3p / 5p rst	1981/83	1588 / 54	1.500	•	•	=
Golf 1.6 turbodiesel GL 3p / 5p rst	1981/83	1588 / 70	1.500	•	•	=
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588 / 70	2.000	•	•	=
Golf 1.1 GL cabriolet	1979/84	1095 / 50	3.000	•	•	=
Golf 1.3 GL cabriolet	1979/84	1272 / 60	3.000	•	•	=
Golf 1.5 GL cabriolet	1979/84	1457 / 70	3.000	•	•	=
Golf 1.6 GLI cabriolet	1979/84	1588 / 110	3.500	•	•	=
Golf 1.8 GLI cabriolet	1983/84	1781 / 112	3.500	•	•	=
JETTA						
Jetta 1.1 L / GL	1979/84	1095 / 50	500	•	•	=
Jetta 1.6 GLI	1979/84	1588 / 110	500	•	•	=
PASSAT B1						
Passat 1.3 L 4p	1973/77	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat TS 4p	1974/77	1588 / 85	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L Familiar	1974/77	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L 4p rst	1977/81	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat TS 4p rst	1977/81	1588 / 85	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L Familiar rst	1977/81	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat 1.5 L Familiar rst	1977/81	1471 / 75	1.000	•	•	=
PASSAT B2						
Passat 1.6 CL / GL / Formel E	1981/88	1588 / 75	1.000	•	•	=
Passat 2.0 GL	1983/88	1994 / 112	1.000	•	•	=
Passat turbodiesel GL	1983/88	1588 / 70	1.000	•	•	=
Passat 1.6 CL / GL / Formel E Familiar	1981/88	1588 / 75	1.500	•	•	=
Passat 2.0 GL Familiar	1983/88	1994 / 112	2.000	•	•	=
Passat Syncro Familiar	1983/88	2226 / 115	2.500	•	•	=
Passat turbodiesel GL Familiar	1983/88	1588 / 70	1.500	•	•	=
SCIROCCO						
Scirocco 1.1 / 1.1 L	1974/79	1095 / 50	1.500	•	•	=
Scirocco 1.5 TS	1974/7					

Compilate in **stampatello** e spedite in busta chiusa o via fax **allegando la ricevuta del pagamento** a:
Edisport Editoriale s.r.l. - Ufficio Annunci, Arretrati e Abbonamenti - Via Don Luigi Sturzo 7 - 20016 Pero (MI).

SERVIZIO CORTESIA
Tel. 02 38085402 - fax 02 38010393
E-mail: assistenza.clienti@edisport.it

Dati richiedente: (Si prega di scrivere in stampatello - Tutti i campi sono obbligatori)

Nome/Cognome
Indirizzo e n. CAP Città Prov.
Tel. E-mail

ABBONAMENTI

L'abbonamento per 10 numeri decorrerà dal primo numero raggiungibile dopo il ricevimento della richiesta completa. Il prezzo indicato comprende le spese di spedizione.

Italia €46.80 POSTA ORDINARIA **Unione Europea** €89.00 **Resto del Mondo** €139.00

Inviare abbonamento a (se diverso dai dati del richiedente):

Nome/Cognome
Indirizzo e n. CAP Città Prov.
Tel. E-mail

ARRETRATI

Il prezzo di ogni singolo arretrato è di €13,00, Unione Europea e €15,00, resto del mondo e €20,00.
Se il fascicolo è esaurito, invieremo la fotocopia del servizio che vi interessa.

SI RICHIEDONO I SEGUENTI ARRETRATI

ANNO MESE SERVIZIO

ANNO MESE SERVIZIO

ANNUNCI

La richiesta deve pervenire entro l'ultimo giorno del mese precedente quello di pubblicazione. Oltre tale limite saranno pubblicate sul numero successivo. Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola auto o moto; in caso di inserzioni multiple sarà pubblicata la prima. Lunghezza massima del testo 100 caratteri (compresi spazi, punteggiatura, numeri). Le fotografie inviate non saranno restituite e dovranno essere inviate nuovamente a ogni richiesta di ripetizione. Le foto grandi saranno pubblicate in testa alla sezione Compro Vendo in una zona apposita.

Barrare la casella **VENDO AUTO** **COMPRO AUTO** **VENDO VARIE** **COMPRO VARIE**

	senza foto	foto standard	foto grande (1/8 di pag.)
<input type="checkbox"/> TESTO NORMALE	<input type="checkbox"/> gratis	<input type="checkbox"/> 5 euro	
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	<input type="checkbox"/> 40 euro
<input type="checkbox"/> GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO + GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 8 euro	<input type="checkbox"/> 15 euro	

Marca..... anno.....

Modello.....

TESTO:.....

Telefono..... E-mail.....

Importo Euro:

- con assegno intestato a: Edisport Editoriale s.r.l.
 c/c/p n.492207 intestato a: Edisport Editoriale s.r.l.
 c. cred.



Pagherò con carta di credito n°:

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

CV2
codice di 3 cifre sul retro della carta

scadenza
mese anno

data di nascita
giorno mese anno

Nome Cognome del titolare..... Firma.....

Edisport Editoriale s.r.l., in qualità del Titolare del trattamento, garantisce la massima riservatezza dei dati da Lei forniti ed il rispetto del Codice Privacy Digs 196/03 e Le garantisce tutti i diritti di cui all'art. 7 (in particolare origine, aggiornamento e cancellazione). L'interessato può richiedere l'elenco completo ed aggiornato dei responsabili del Trattamento Dati. I Suoi dati personali saranno trattati manualmente ed elettronicamente e verranno utilizzati per l'Abbonamento/Richiesta d'Arretrati/Richiesta Annunci, oltre che per l'invio di Materiale Informativo, d'Inviti e di Informazioni Commerciali, Analisi statistiche e di mercato (anche a mezzo di soggetti terzi quali Gestori di abbonamenti, Distributori, Corrieri altre società del Gruppo Edisport, ecc) sia a mezzo posta che e-mail. Letta l'informativa e consapevole che il trattamento dei dati è necessario per ottenere il servizio descritto nell'offerta, consento al trattamento dei dati, con le modalità precisate e dichiaro di

CONCESSIONARIA DELLA PUBBLICITÀ



SEDE MILANO
Via Don Luigi Sturzo, 7
20016 Pero (MI) -
Tel. 02.380.85.501/502
Fax 02.380.10.393
E-mail: comedi@edisport.it

segui automobilismodepoca.it su



RUNNER'S WORLD Automobilismo
MOTOCICLISMO Moto D'EPOCA FUORI
TENNIS MensHealth
Vela-MOTORE Ciclismo



è una pubblicazione EDISPORT EDITORIALE s.r.l.

Direzione - Redazione - Amministrazione
Via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)
Tel. 02.380.85.1 - Telefax 02.380.10.393
Iscritta al R.O.C. n° 6603/10-12-2001

Copyright by EDISPORT EDITORIALE s.r.l.

Socio effettivo:

ANES
ASSOCIAZIONE NAZIONALE EDITORIALE
PERIODICA SPECIALIZZATA

associata al sistema
CONFINDUSTRIA

AUTOMOTORETRO®

33° Salone Internazionale

Torino - Lingotto Fiere

13 • 14 • 15 febbraio 2015



asessepi.com

TORINO 2015
CAPITALE EUROPEA DELLO SPORT

Con il Patrocinio di



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



In contemporanea



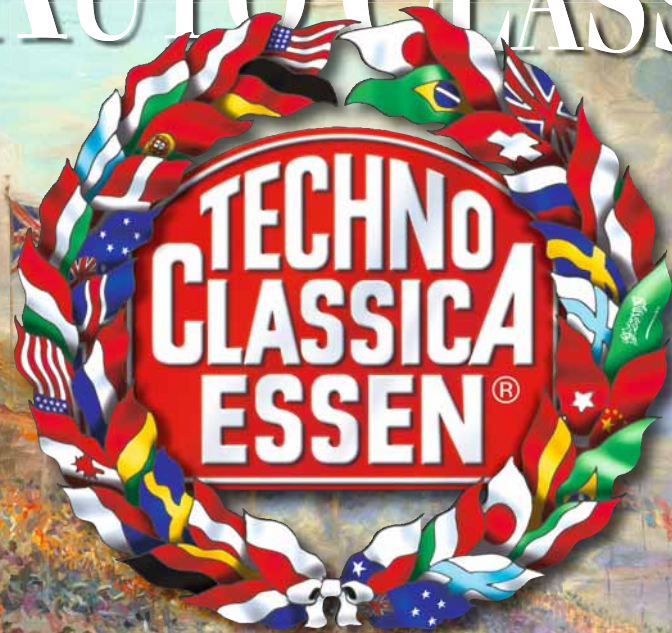
Bartolini & Mauri
assicuratori



FUNTOYS



IL SALONE MONDIALE PER AUTO CLASSICHE



Artist: Alfredo De la Marfa, www.cckunst.de

TICKET Risparmio e biglietto assicurato
già da adesso sotto
www.technoclassica-tickets.de

**27° FIERA MONDIALE DI AUTOMOBILI CLASSICHE E PRESTIGIOSE, MOTORSPORT, MOTO-
CICLETTE, ACCESSORI E RESTAURO - L'INCONTRO PER I CLUB DI TUTTO IL MONDO**

ESSEN, 15* - 19 APRILE 2015

MESSE
ESSEN

* Mercoledì, 15 aprile, ore 14:00 - 20:00, Happy View Day / Anteprema Preview
Giovedì ore 9:00 - 18:00, Venerdì ore 9:00 - 19:00, Sabato + Domenica ore 9:00 - 18:00

SIHA
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
VERANSTALTER / ORGANISER

INFO PER INFORMAZIONI: S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Postfach 3164, 52118 Herzogenrath, Germany,
Tel.: +49(0)2407-17300, Fax: +49(0)2407-17711, info@siha.de • Hotel e informazioni turistiche: Tel.: +49(0)201-8872046
touristikzentrale@essen.de, www.essen.de • 20 minuti dall'aeroporto
di Rhein/Ruhr di Düsseldorf • Prevendita biglietti: www.technoclassica-tickets.de

www.siha.de

