

automobilismo D'EPOCA

★ SALONI
TECHNOCLASSICA ESSEN

★ PERSONAGGI
ENZO OSELLA

★ TECNICA
RESTAURO PORSCHE 356
MANUALE D'USO: AUDI 80 TD



DE TOMASO

★ IL MORSO DELLA MANGUSTA

1000 MIGLIA

STEFANO MARZOTTO, "BOLLICINE" E AURELIA B20
1956: CASTELLOTTI EMERGE DALLA PIOGGIA



- ★ SAM C 25 F (1925)
- ★ FORD FIESTA XR2i
- ★ FIAT 1100/103 GIARDINIERA
- ★ KARMANN GHIA CABRIOLET

FAUSTO & FURIO'S

IV PUNTATA
SIMBOLI
E SEGNALI



ISSN 1723-4549



9 771723 454005

AUTOMOBILISMO D'EPOCA MAGGIO 2016



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per auto storiche

e

Porsche Tribute

25 settembre - 1 ottobre 2016

www.raidetna.it



PORSCHE
Centro Porsche Catania



www.arancerosedisicilia.it



I giardini di Marzo

Maestranze all'uscita dallo stabilimento Alfa Romeo di Arese negli anni '70.



Giovedì 14 aprile 2016. Sto andando in redazione. Sono in macchina (moderna, ahimé). Alla radio locale un notiziario informa che è il giorno dell'inaugurazione del nuovo centro commerciale, il più grande d'Europa. Sorge ad Arese, dove c'era lo stabilimento Alfa Romeo. Una non-notizia: si sapeva da tempo, era tutto definito, programmato, uscita dell'autostrada fatta-quasi-ad-hoc compresa.

Ma a notizie così non si è mai del tutto preparati. Per carità, i posti di lavoro, il giro d'affari, l'economia che deve girare. Va bene tutto, però... La cosa scatena dei pensieri. Dove si costruivano auto tra le migliori e più belle del mondo, oggi ci sono boutique di vestiti, ristoranti, eccetera. All'epoca si parlava di massificazione perché lì dentro ci lavoravano migliaia di operai in catena di montaggio. Oggi

di questo centro commerciale si parla soltanto in termini positivi, ma probabilmente qualche sociologo mi spiegherebbe che la massificazione si è trasferita dalla produzione al consumo.

Basta, cambio stazione. Lucio Battisti, "I giardini di Marzo". Un capolavoro della canzone italiana; del 1972, anno in cui fu presentata l'Alfetta. Il testo è una metafora delle difficoltà di quel periodo, in cui l'Italia era all'alba degli anni di piombo, e che erano gli stessi problemi, o molto simili, di 40 anni prima. Penso che oggi ci sono molte difficoltà che assomigliano a quelle di 40 anni fa: il terrorismo, ora internazionale; la Crisi economica; le guerre in giro per il mondo; l'Italia senza una linea politica adeguata ai tempi in cui si vive.

Una cosa certo è cambiata: ci sono meno negozi e molti centri commerciali. Anche un'altra cosa è cambiata: nelle difficoltà degli anni '70, c'era qualche speranza che veniva dagli ideali oggi scomparsi, come la fabbrica delle Alfa Romeo. Mi metto nei panni di tanti nostri giovani lettori che amano le Giulia e le Alfette con le quali, chissà, forse cercano di vivere le sensazioni che non hanno potuto vivere negli anni Settanta, quando c'era meno omologazione.

Voglio dire che si stava meglio quando si stava peggio?

Io vorrei... non vorrei... ma se vuoi...

AUTOMOBILISMO D'EPOCA

via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)
tel. 02/38.085.1 - fax 02/38.01.03.93
www.automobilismodepoca.it
automobilismodepoca@edisport.it

Direttore responsabile
PIERO BACCHETTI

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

Hanno collaborato
MICHELE DI MAURO - ATTILIO FACCONI
LUCA GASTALDI - FRANCESCO GUGLIELMI
UMBERTO LACCHETTI - DARIO MELLA
GIACOMO MONTANARI - EUGENIO MOSCA

Segreteria di redazione
LAURA GARZULANO

Fotografie
ARCHIVIO OSELLA - MATTEO BOEM
SIMONA CAVALLARI - MICHELE DI MAURO
ALESSIO FALZONE - LUCA GASTALDI
PIERPAOLO ROMANO - CRISTIAN TORRACCHI
ORAZIO TRUGLIO



Direttore di produzione
PAOLO CIONTI

Coordinamento tecnico
ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

Servizio grafico
BARBARA ZALTIERI, SABRINA BRAMBILLA,
MARIA CELICO, PATRIZIA CIVATI,
VINCENZO PALMIERI, 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

(C) Copyright 2016 Edisport Editoriale S.r.l. - Milano
Tutti i diritti di proprietà letteraria e artistica riservati.
Manoscritti e foto anche se non pubblicati non si restituiscono.

SOMMARIO

IN QUESTO NUMERO ANNO 14 - N. 05 - MAGGIO 2016



In copertina: la Mangusta è una bellissima Gran Turismo dalla linea filante disegnata da Giugiaro per Ghia. Parliamo di lei, del suo restauro e di Alejandro. (Foto Pierpaolo Romano)

IN PISTA CON NOI Scheda di iscrizione	4
LETTERE E CONSULENZA LEGALE	6
LE CLASSICHE DA LEGGERE	9
FATTI&NOTIZIE	10
PUNTA-TACCO Vita di Club	34
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	102
PUNTA-TACCO Classic Sport News	108
AGENDA D'EPOCA	122
COMPRO-VENDO Le occasioni dei lettori	142
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE	149

ATTUALITÀ

TECHNOCLASSICA ESSEN / Locomotiva Germania	22
MOSTRA-SCAMBIO REGGIO EMILIA / Voglia di circuito	30
VALLI E NEBBIE / Omaggio a Ettore e Ferruccio	32



IN COPERTINA

DE TOMASO MANGUSTA *Marso letale* 62

STORIE D'AUTO

LA 1000 MIGLIA DEI MARZOTTO *Il carburante della vita* 40
LA 1000 MIGLIA DEL 1956 *Vittoria in vista* 48

ANTEGUERRA

SAM C 25 F *Utilitaria da corsa* 54

BELLISSIME IERI&OGGI

FORD FIESTA XR2i *Amica mia* 74
FIAT 1100 FAMILIARE *L'auto in grembiule* 82
KARMANN GHIA CABRIOLET *Destino celeste* 90

SERIE SPECIALI

PEUGEOT "ROLAND GARROS" *Tennis club* 98

SPORT

FAUSTO&FURIO'S *Il linguaggio dei segni* 112
PERSONAGGI / ENZO OSELLA *L'ultimo degli sportivi* 116

TECNICA

RESTAURO PORSCHE *Chirurgia metallica* 128

LO SPECIALISTA DEL MESE

POWER MOTORSPORT *Là sulla collina* 134

MANUALE D'USO

AUDI 80 CD 1.6 TURBODIESEL *Senza complessi* 136



90

116

MONACO

LE SPORTING, MONACO, 14 MAGGIO 2016



1964 Ferrari 250 GT/L Berlinetta Lusso Carrozzeria Scaglietti; Telaio no. 5681 GT

1982 Lancia 037 Stradale Telaio no. ZLA151AR00000063

1949 Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Cabriolet Carrozzeria Pinin Farina; Telaio no. 915.766

1930 Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport Telaio no. 8513048

ISCRIVETEVI PER PARTICIPARE ALL'ASTA



Sotheby's

www.rmsothebys.com/monaco

ITALIA +39 02 9475 3812

EUROPA +44 (0) 20 7851 7070

CANADA +1 519 352 4575

Tornano i NOSTRI raduni!



A grande richiesta tornano gli appuntamenti "In pista con noi", i raduni in circuito organizzati da Automobilismo d'Epoca. Per gli appuntamenti 2016 resta disponibile Cervesina (4 settembre).

In questa occasione, il nostro partner Ticino Classic metterà in palio il "Trofeo Ticino Classic", che consiste in una **iscrizione all'edizione 2017** del bellissimo evento Ticinese (www.ticinoclassic.ch)!

La formula, per tutti i due appuntamenti, sarà quella tradizionale che è sempre stata la più gradita dai partecipanti: quella del raduno non competitivo, con la possibilità di girare tanto in libertà, senza i vincoli della strada aperta al traffico, e della convivialità, con un ricco catering e premi per tutti. Il raduno è aperto alle sole auto targate, immatricolate non oltre il 31 dicembre 1995.

Seguitemi su Facebook/automobilismodepoca e su www.automobilismodepoca.it (dove trovate anche la scheda di iscrizione) per novità e aggiornamenti relativi alle singole date.



GEMELLATO CON



PROGRAMMA

Lo schema dei raduni sarà quello collaudato nelle edizioni precedenti, che di seguito riportiamo schematicamente. Il ritrovo in pista sarà tra le 7.30 e le 8.30, con la registrazione e le operazioni preliminari, seguite da benvenuto e colazione, il briefing dell'autodromo e dell'organizzatore tra le 8.30 e le 9, dopodiché si comincerà con i turni in pista fino alle 12.30. Dalle 12.30 alle 14 ci sarà il pranzo con eventuali premiazioni, poi riprenderà l'attività in pista che si concluderà inderogabilmente entro le ore 17.30. Ogni turno durerà circa 25 minuti ma potrà essere abbreviato per esigenze dell'organizzatore o del gestore della pista.

Ogni auto iscritta avrà a disposizione almeno tre turni nel corso dell'evento, per un totale di oltre un'ora di pista. Come per le precedenti edizioni, la manifestazione sarà aperta ad auto con più di trent'anni (fa fede la data di immatricolazione); auto più recenti di particolare interesse storico o tecnico potranno essere ammesse a discrezione dell'organizzatore. La manifestazione **NON** è competitiva. Ricordiamo che è **OBBLIGATORIO** indossare il **CASCO** per tutti gli occupanti di ciascuna auto, dunque bisogna arrivare in circuito muniti del casco.

COME PARTECIPARE

La quota di partecipazione è fissata in 150 Euro per auto con pilota, 50 euro per ogni accompagnatore. Per ogni auto è ammesso un totale di quattro persone. Nella pagina a fianco, su www.automobilismo.it e sulla pagina Facebook di Automobilismo d'Epoca trovate la scheda di iscrizione che va compilata in ogni sua parte e spedita: per fax allo 02-38010393; per e-mail a eventi@automobilismodepoca.it. La scheda ha validità soltanto se accompagnata dalla distinta di pagamento.

"IN PISTA CON NOI" 2016

GEMELLATO CON



SCHEDA DI ADESIONE

Inviare a: Edisport - Automobilismo d'Epoca - Fax 02 - 38.01.03.93 - E-mail: eventi@automobilismodepoca.it

Per una corretta adesione vanno compilati **TUTTI i campi**

NON SI ACCETTANO SCHEDE NON ACCOMPAGNATE DAL PAGAMENTO DELLA QUOTA DI ISCRIZIONE

IL TUO EVENTO



► Generalità pilota

Nome:

Cognome:

Luogo e data di nascita:

Indirizzo:

Codice fiscale:

Indirizzo e-mail / fax:

Recapito telefonico:

► Autovettura

Marca:

Modello:

Cilindrata:

Tipo di carrozzeria: berlina coupé cabriolet spider

Colore:

Anno di costruzione:

Targa:

► Composizione equipaggio

N. 1 pilota + n.....accompagnatori

Nome, cognome e data di nascita accompagnatori:

.....

.....

.....

► Costo totale

Vettura + pilota: € 150 -1 giornata

€ 280 -2 giornate

Accompagnatori: € 50 - cad 1per evento

Totale: euro.....

► Modalità di pagamento

Bonifico bancario - Banca Popolare Milano,
IBAN IT32A0558401603000000012380,
intestato a Edisport Editoriale Srl (causale: raduno

Carta di credito (utilizzare il modulo sotto)

► Restituzione quota adesione

**In caso di rifiuto della presente domanda di iscrizione,
indicare i dati per la restituzione della quota di adesione:**

.....
.....
.....
.....

c. cred.



Importo Euro:

Pagherò con carta di credito n°:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

CV2

--	--	--

codice di 3 cifre
sul retro della carta

scadenza

--	--	--	--

mese anno

data di nascita

--	--	--	--	--	--

giorno mese anno

**Nome e Cognome
del titolare**.....

Firma

REGOLE GENERALI - LEGGERE CON ATTENZIONE

- Il numero minimo di auto per la realizzazione dell'evento è di 100.
- Prima dell'ingresso in pista verrà richiesta la compilazione e la sottoscrizione di un modulo di scarico di responsabilità verso gli organizzatori e i proprietari della pista per eventuali danni provocati a se stessi, a terzi, a persone o attrezzature dell'autodromo o del circuito ospitante.
- L'ingresso alla pista è riservato a maggiorenni in possesso di patente di guida. Non sono ammesse auto a ruote scoperte e prototipi. La vettura deve avere cinture di sicurezza omologate e tutti dovranno indossare il casco omologato. Passeggeri a bordo della vettura in pista devono essere maggiorenni. La manifestazione non è competitiva. Non sono ammessi animali.
- Si raccomanda di arrivare alla manifestazione con il pieno di benzina. Non sono previste assistenze meccaniche durante la manifestazione.
- La manifestazione si svolgerà anche in caso di maltempo.

**► LE DISDETTE SARANNO RIMBORSATE SE COMUNICATE
ENTRO 15 GIORNI DALLA DATA DI OGNI EVENTO
► NON SI RIMBORSANO LE QUOTE IN CASO
DI MANCATA PARTECIPAZIONE**

I VALORI DELLE PORSCHE 911 PER NOI SONO FUORI CONTROLLO

Buon giorno, vorrei segnalarvi che di recente ho acquistato una Porsche Carrera 3.0 versione 200 CV presso un'officina specializzata in Porsche in Lombardia (tra l'altro presente nella vostra lista di specialisti al fondo della rivista). L'ho pagata 100.000 Euro; trattasi di vettura perfetta, con soli 3 proprietari e "matching numbers". In giro si trovano in vendita, dello stesso modello, esemplari quotati dai 60mila ai 140mila Euro.

Nelle vostre quotazioni sulla rivista indicate, per questa vettura, il valore totalmente errato di 24.000 Euro. Con questi soldi non si compera neppure una SC che ne hanno prodotte 25 volte di più!

Per la Carrera 2.7 RS del 1973 indicate 125.000 Euro ma sono state vendute nel 2014 e 15 a 600-800.000 Euro. Le Carrera

2.7 da 210 CV del 1974-1976 sono state vendute nel 2014-2015 tra i 170mila e i 330mila Euro ma indicate 32.000 Euro.

Come mai i valori sono così diversi dalla realtà?

Lettera firmata, arrivata via e-mail

Gentile lettore, sul prossimo numero di Giugno troverà quotazioni aggiornate (non soltanto quelle Porsche). Premesso questo, il caso delle Porsche (come quello delle Ferrari) è un caso spinoso all'interno di un... mercato spinoso. Secondo noi in giro ci sono quotazioni che non hanno senso. Prendiamo l'esempio della 911 Carrera 2.7 RS: grandissima macchina, senza dubbio, con una storia intrigante e peculiarità proprie. Tuttavia, resta pur sempre, in sostanza, un'evoluzione delle 2.2/2.4 S; queste ultime, a

loro volta, senza dubbio eccellenti automobili. Una 911 2.4 S a sua volta, sulla scia della 2.7 RS, ha superato i 300.000 Euro in alcune aste. Aste dove, peraltro, c'è la continua ricerca dell'esemplare con una storia che porti alla quotazione che "fa notizia" (la 911 di Steve McQueen, quella con la dotazione top e pochissimi km, la prima o l'ultima prodotta di una serie specifica, eccetera). Tutto ciò senza dimenticare, nel caso di Zuffenhausen, che buona parte della produzione complessiva è ancora circolante, dunque l'incremento delle quotazioni dei singoli modelli aumenta a dismisura il valore totale della produzione.

Questo per dire che da anni ormai è in atto una speculazione che mira ad accrescere il valore di alcune automobili. Una speculazione a cui una rivista specializ-

zata non può assoggettarsi e non deve dare credito, pena perdere credibilità. Qualche anno fa decidemmo di non pubblicare più le nostre quotazioni, ritenendo che il mercato fosse ormai fuori controllo. Ma i lettori poi ci scrivevano o telefonavano per chiedere i valori delle proprie auto. Allora abbiamo deciso di ripristinarle. Ma restano le "nostre" quotazioni. Che, come detto, sul prossimo numero adegueremo perché non si può far finta che il mercato non sia cambiato; ma resteranno i valori che secondo noi le automobili dovrebbero avere, in base alla loro storia, rarità eccetera. Perciò, venendo al suo caso, se lei ha ritenuto di spendere quella cifra ha certo avuto le sue buone ragioni: ma per noi 100mila euro per la Carrera 3.0 sono troppi comunque. Non parliamo delle cifre che lei riporta per le "SC".



VIPER, LA MUSCLE-CAR DEI NOSTRI TEMPI

Gentile redazione, mi piacerebbe vedere sulla vostra rivista un bell'articolo sulla leggendaria Dodge Viper. Penso infatti che pochi ne conoscano le qualità e la storia, che secondo me è molto interessante. In particolare il fatto che sia nata da una collaborazione della Casa con Carroll Shelby. Andrea Lussana (BS)

Caro Andrea, ha ragione: la Viper, che superato di slancio i vent'anni, è un'automobile senza dubbio interessante, che ha avuto anche un'importante carriera sportiva. Nata come interpretazione moderna delle "muscle car" anni '60, nella prima edizione del 1992 (RT/10) aveva un motore V10 di ben 8 litri, per una potenza di 400 CV e coppia di quasi 70 kgm. Era una macchina molto impegnativa nella guida, brutale, non alla portata di tutti. Ciononostante vinse parecchio nelle corse per auto GT, dove mise in scacco per qualche anno Ferrari e Porsche. Dopo varie evoluzioni, è arrivata fino a oggi, ancora con V10 di 8,4 litri da 645 CV.





La rubrica di consulenza è a Vostra disposizione per chiarire aspetti di legge controversi, legati all'uso dell'auto d'epoca. Il dott. Giacomo Montanari, laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Ferrara (Diritto Tributario) è a Vostra disposizione gratuitamente per rispondere ai Vostrì quesiti. Potete indirizzare le richieste a: *Automobilismo d'Epoca - Consulenza legale, via don Sturzo, 7; Pero (MI); oppure, più semplicemente, via e-mail all'indirizzo automobilismodepoca@edisport.it specificando "Consulenza legale" nell'oggetto della mail.*



ACQUISTO DELL'AUTO: FONDAMENTALI I NUMERI DI TELAIO E MOTORE

Egr. Dott. Montanari, vorrei sapere, da un punto di vista legale, quali sono i controlli e le verifiche che vanno effettuati su un'automobile prima di procedere all'acquisto, per evitare di avere brutte sorprese. Cordiali saluti. Eugenio Piccinocchi - Urbino

Gentile sig. Piccinocchi, nel caso da lei ipotizzato è molto importante effettuare scrupolose verifiche quando si acquista un'automobile.

Preliminarmente, inserendo il numero di targa o di telaio sul sito internet del Ministero dell'Interno, nelle pagine della direzione centrale della polizia, è possibile controllare che il veicolo non sia rubato.

L'automobile va, quindi, esaminata per rilevare il numero di telaio e di motore, magari con la consulenza di un esperto che sappia individuare eventuali manomissioni delle cifre punzonate, in assenza di sbavature, abrasioni o segni di lavorazione.

Successivamente, è opportuno verificare la corrispondenza con la carta di circolazione, il certificato di proprietà, nonché le targhe (che devono essere due e metalliche).

La carta di circolazione riporta tutte le informazioni che riguardano il proprietario attuale e chi l'ha preceduto, oltreché le caratteristiche tecniche del veicolo, incluse le integrazioni di accessori o sistemi che ne modificano quelle originarie. Così si possono individuare il numero dei proprietari, la corrispondenza di targa e telaio, la data dell'ultima revisione periodica e gli aggiornamenti annotati dalla motorizzazione.

Per le automobili d'epoca, è frequente che il vecchio libretto sia stato sostituito; in questo caso, siccome sulla nuova carta di circolazione non compaiono tutti i precedenti proprietari, sarà bene rivolgersi al PRA (Pubblico Registro Automobilistico) richiedendo il certificato cronologico (costo di 6 Euro senza valore legale, 25 Euro con valore legale).

Questo documento, chiamato anche estratto, riporta tutte le annotazioni della prima iscrizione, aggiornate in ordine cronologico alla data della richiesta: dati tecnici del veicolo (marca, modello, numero di telaio, cilindrata, CV, tipo di carburante, eccetera) e anagrafici dei proprietari. Altre importanti indicazioni su questo certificato sono eventuali ipoteche o gravami, ma pure il prezzo di acquisto e le operazioni effettuate.

È, inoltre, fondamentale verificare che sul veicolo non sia stato iscritto un fermo amministrativo, chiedendo una visura della targa del veicolo all'ufficio provinciale ACI.

MODENA
MOTOR GALLERY
24 e 25 SETTEMBRE 2016
Modena, Capitale dei Motori

MOSTRA/MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA

Commercianti
La Strada degli Artigiani
Editoria - Automobilia - Ricambi
Oggettistica - Incontri

La Grande Mostra del 2016:
"Straordinaria Motor Valley"
Emilia Romagna - Italy

Eventi:
Anniversario Ducati/Maserati
100 anni BMW
Performance degli artigiani

Le Microcar in Galleria (Museo Ames)

La Piazza dei privati
vendi la tua auto o la tua moto d'epoca!
Area vigilata - Prenotazione obbligatoria

Pacchetti speciali per i club
ModenaFiere
www.motorgallery.it
Info e prenotazioni:
Tel. +39 059/4924794
commerciale@motorgallery.it
Organizzazione e promozione:
Vision Up srl - ModenaFiere srl

SEGUICI
SUI SOCIAL!

Main Partner

Partner

Partner



Nuove tessere ASI

Offerta **Formula**



Formula **base** EURO 41,32 + tessera Club

- Abbonamento alla rivista "La Manovella"
- Vantaggi e sconti RCA per veicoli storici e di uso quotidiano, attraverso l'agenzia **Per Te srl** con condizioni uniche sul mercato
- **Sconto sull' Acquisto di merchandising ASI**



Formula **in** EURO 50,00 + tessera Club

- Oltre ai servizi della formula base
- Copertura **Europ Assistance Italia S.p.A. numero verde dedicato 800 400 070**: assistenza seguito guasto o incidente riferito a qualsiasi tipologia di mezzo terrestre iscrivibile all'Ente, purché di proprietà dell'associato con traino presso officina autorizzata più vicina; se il cliente indicasse altro luogo, entro la percorrenza di **50 Km.**
- **Assistenza H 24**
- **Sconto 5% sulle polizze Viaggio di Europ Assistance Italia S.p.A.**



Formula **full** EURO 80,00 + tessera Club

- Oltre ai servizi della formula base
- Copertura **Europ Assistance Italia S.p.A. numero verde dedicato 800 400 070**: oltre alle coperture presenti nella tessera intermedia, la percorrenza indicabile dall'assicurato è sino a **500 Km**; massimale 2.000,00 Euro per il rientro dall'estero in caso di guasto o incidente. Consulenza medica in viaggio e rientro sanitario. **Assistenza H 24**
- **Sconto 10% sulle polizze Viaggio di Europ Assistance Italia S.p.A.**



europ assistance
you live we care

Per ogni informazione rivolgiti al tuo club.

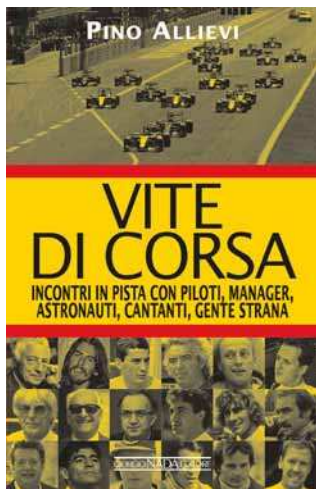
Troverete tutto il materiale informativo sul sito www.asifed.it

PILOTI E NO, MA SEMPRE... VELOCI

Pino Allievi, oltre a essere la prima firma della Gazzetta dello Sport, è certamente tra i giornalisti più noti nell'ambiente della F1, che ha vissuto, nel senso più vero del termine, per oltre quarant'anni. In questo periodo ha potuto conoscere i protagonisti dei box delle gare, spesso anche entrando in confidenza con loro. Ma ha anche conosciuto anche personaggi dal forte carisma, come Enzo Ferrari, Bernie Ecclestone, Flavio Briatore, Sergio Marchionne, e altri anche al di fuori del mondo delle corse, capitani d'industria come Gianni Agnelli, star della musica come George Harrison, uno tra i più grandi calciatori e personaggio controverso come Diego Armando Maradona, e perfino capi di stato come Carlos Menem e l'astronauta Pete Conrad, che dopo essere andato sulla Luna ha indossato la tuta da pilota. Dall'incontro con questi personaggi, Allievi ha selezionato una carrellata di interviste e storie molto diverse tra loro. Non le classiche interviste, ma analisi dei personaggi di turno attraverso testimonianze dirette raccolte anche al di fuori del paddock, nel corso di incontri a volte fugaci ma sempre molto profondi. Ne escono ritratti talvolta esilaranti, drammatici o addirittura surreali. Insomma un libro che si legge... di corsa.

(mosca)

Pino Allievi
VITE DI CORSA
Giorgio Nada Editore
Formato 14x22, pag. 129,
foto 10 in b/n e 25 a colori
Prezzo 24 Euro



QUINTESSENZA BRITANNICA SU 4 RUOTE

Questo bel volume pubblicato dalla Crowood tratta le splendide berline Jaguar Mk I e Mk II, nonché le imponenti S-Type e 420, tutte automobili che incarnano al meglio l'inimitabile stile britannico degli anni '50 e '60, un mirabile concentrato di classe, sportività e, perché no, irrazionalità da cui nacquero modelli entrati nella leggenda.

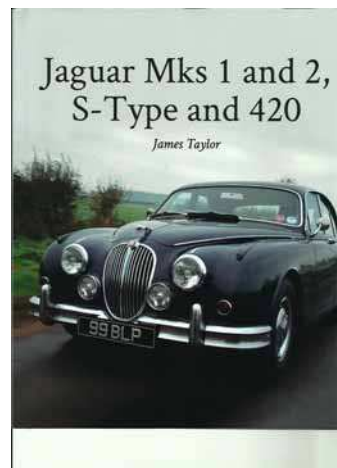
L'autore James Taylor è un esperto sull'argomento e ha lavorato a stretto contatto con la Heritage Division di Jaguar Land Rover e molti collezionisti per ricreare l'affascinante epopea di queste vetture uniche. Nate per ampliare la gamma dei prodotti Jaguar e aumentare di molto il fatturato, queste berline sin dalla loro comparsa nel 1955 all'Earls Court Motor Show di Londra diventarono il riferimento per tutti i concorrenti. Al primo modello con motore a 6 cilindri da 2,4 litri seguì poco dopo un più prestante 3,4 litri che consacrò la MkI come una vera sportiva di razza. Nel corso degli anni il modello si evolse nella II serie e nelle derivate S-Type e nelle lussuose 420 e Daimler Sovereign, le ultime discendenti di questa stirpe gloriosa.

Il libro tratta dettagliatamente la lunga evoluzione dei vari modelli, la loro tecnica, la carriera sportiva, l'impiego con le forze dell'ordine e le varie fuoriserie, opere di Bertone, Coombs, Frua, Roadford.

Ottima integrazione le numerose tabelle coi numeri di telaio, le caratteristiche tecniche, i dati di produzione e dulcis in fundo una superba sezione iconografica con ottime foto che mettono in risalto lo splendore delle linee e degli interni.

(De Montis)

James Taylor
Jaguar MKs 1 and 2, S-Type and 420
Crowood Publishing
176 pagine, 21,5 x 26 cm, foto colori e B/N
Prezzo 25 sterline, circa 40 Euro in Italia
(a richiesta da Libreria Gilena, Brescia)
www.crowood.com





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



PARATA DI STELLE ALL'ASTA RM SOTHEBY'S NEL PRINCIPATO DI MONACO

Il Gran Prix Historique di Monaco del 15 maggio avrà un contorno con i fiocchi con l'asta indetta nel Principato da RM-Sotheby's. Sabato 14, alle ore 18, ben 87 lotti saranno battuti nella Salle de les Etoiles dello Sporting Club di Monte-Carlo, sul lungomare a est del Principato. La proposta più clamorosa è il lotto 254: una Ferrari 275 GTS/4 NART del 1968 (a destra), che gli esperti della casa d'aste canadese stimano di un valore tra 19 e 23 milioni di euro! Si tratta di una delle 10 Ferrari 275 GTS/4 che Ferrari fece realizzare a Scaglietti su sollecitazione della NART (North American Racing Team).

Il modello ebbe grande notorietà perché un esemplare fu impiegato per le riprese del film "Il caso Thomas Crown" con Steve McQueen e Faye Dunaway. Per la cronaca, al termine delle riprese, Steve McQueen acquistò la vettura. L'esemplare proposto all'asta di Monaco ha il telaio numero 11057; il motore è il classico 12 cilindri a V di 3.286 cc.

Il catalogo della vendita del 14 maggio comprende diversi altri pezzi "milionari", tra cui spicca la Ferrari 340 America barchetta Touring del 1952, stimata tra 7,5 e 9

milioni di euro. Chicca in particolare sintonia con il contesto del GP Historique è infine il lotto 228: la monoposto di F1 March 711 del 1971, telaio numero 711-02 (a fianco). La March 711 è stata tra le monoposto più originali nella storia della F1. Il suo progettista Robin Herd sviluppò al massimo il concetto di aerodinamica. La vettura in vendita fu pilotata da Ronnie Peterson ed è ricordata per essere stata la prima mo-



noposto di F1 affidata a Niki Lauda, per il GP d'Austria del 15 agosto 1971.

E a proposito di Peterson, il caso vuole che lo stesso 14 maggio, a Ginevra, in un'altra asta di Sotheby's venga messo in vendita un orologio Heuer Carrera che il titolare

della casa orologiaia Jack Heuer omaggiò al pilota svedese quando sottoscrissero il contratto di sponsorizzazione che li legò. www.rmsothebys.com

(fiorucci)

ALFA ROMEO RL: IN VENDITA IN GERMANIA UN ESEMPLARE "SPAGNOLO"

Ogni tanto sul web spuntano occasioni da non perdere, anche se alcune di queste non sono proprio per tutti.

Come questa favolosa Alfa Romeo RL Sedanca de Ville. Una configurazione insolita per un modello, la RL, noto ai più per i successi sportivi conquistati negli anni Venti grazie ad assi del volante come Antonio Ascari, Ugo Sivocci o lo stesso Enzo Ferrari.

Questa vettura in particolare è nota perché offerta all'asta a Parigi da Bonhams lo scorso anno, dove è rimasta invenduta a fronte di una richiesta minima di 135.000 euro; si tratta di un esemplare unico realizzato tra il 1924 e il 1925 da Farrè, carrozziere di Barcellona, con pregiati legni intarsiati all'interno. Quest'Alfa, tra le

poche RL esportate fuori dai confini italiani, e probabilmente l'unica in Spagna da nuova, ha avuto tre soli proprietari, tutti spagnoli; ha partecipato al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del 2006.

Sotto il cofano il consueto 6 cilindri di 2,9 litri (2916 cc per la precisione) che in questa versione "da passeggio" eroga 65 CV, matching number col seriale 7946 per telaio e motore. La richiesta, oggi, è di 275.000 euro, presso un venditore germanico: è in vendita sul sito www.prewarcar.com.

(di mauro)

PANE E RALLY: ADDIO AD ARNALDO CAVALLARI

Arnaldo Cavallari (a sinistra nella foto) si è spento ad 84 anni di età, il 2 aprile scorso, dopo essere stato ricoverato all'ospedale di Adria per una decina di giorni a causa di una caduta accidentale nella sua abitazione.

Quattro volte campione italiano di rally, la prima volta nel 1962 con la Giulietta Ti col motore Facetti. Proseguì a vincere il tricolore nel '63 e '64, al volante di Alfa Giulia Quadrifoglio e poi con la Lancia Fulvia del Jolly Club, che aveva subito creduto in lui, nel 1968. Ancora nel 1971 conquista il tricolore in Gr.3.

Viaggiatore per passione e per amore, ha vissuto una vita sempre al massimo. Era nato a Fiesse Umbertiano (RO) da padre mugnaio e aveva vissuto tra le farine e le macine, poi dagli studi universitari in Economia e Commercio alle sue nozze con Bianca Poli, figlia del commendator Raffaele Poli di Bologna. All'inizio degli anni '70, dopo i successi del decennio precedente, fa da maestro al pilota di Cavarzere Sandro Munari. Chiude la carriera nel 1976 vincendo la classe delle auto di serie con l'Alfasud, alla Abidjan-Nizza.

Ritornato al grande amore della sua carriera lavorativa, il... pane, Arnaldo inventò la Ciabatta Polesana e tutta una serie di farine speciali e adattissime alle nuove generazioni, scoprendo qualità particolari e tenendo aperto, fino agli ultimi suoi giorni, un forno sperimentale attiguo alla sua casa-museo ai Molini Adriesi.

Ci ha lasciati un uomo che ha saputo inventare i "veri rally" ed il "vero pane", due grandi iniziative che lo fanno appartenere alla storia, sia come sportivo sia come imprenditore.

(biasioli)





II EDIZIONE AXIM TICINO CLASSIC
WWW.TICINOCCLASSIC.CH

Seguiteci su Facebook: [ticinoclassic](#)



Axim Ticino Classic

11 | 12 GIUGNO 2016

Segreteria organizzativa: Corso Elvezia 4, CH-6900 Lugano T. +41 (0)91 921 09 30 - info@ticinoclassic.ch

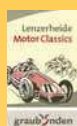
Main sponsor:



Sponsor:



In collaborazione con:



Con il patrocinio di:



CAMERA
DI COMMERCIO
ITALIANA
PER LA SVIZZERA

Evento organizzato da:



SAPORE DI STORIA E QUARTI DI NOBILTÀ: LA MITTELEUROPEAN RACE

C'è una "new entry" nel panorama della Regolarità italiana: la Mitteleuropean Race, che si disputerà il fine settimana del 14-16 ottobre prossimi, nella zona di Trieste.

La formula sarà quella della Regolarità Classica per vetture storiche fino al 1971, evento Acisport che punta a diventare un grande evento del Friuli Venezia Giulia come la leggendaria "Barcolana", la regata che si svolge il fine settimana precedente.

Mitteleuropean Race riporta in auge nell'automobilismo nazionale il nome di Trieste, che fino ai primi anni Settanta era noto agli appassionati per la difficile salita che portava a Opicina, nota anche come "gara in salita più veloce d'Italia".

La Trieste-Opicina prese il via il 4 giugno 1911, con 54 iscritti. Dopo la pausa bellica, tra tutti i nomi dei partecipanti spiccano quelli di Achille Varzi e Tazio Nuvolari, vincitore quest'ultimo nel 1930, prima vittoria assoluta ottenuta dalla Scuderia Ferrari.

Dal 1950, a parte la sospensione degli anni 1956 e 1968, la gara visse il suo miglior periodo fino al 1971. Ogni anno cresceva il numero di partecipanti italiani ed esteri arrivando nel 1970 a 250 iscritti. Vi parteciparono i grandi specialisti delle cronoscalate (Edoardo Lualdi Gabardi, "Noris", Franco Patria, Johannes Ortner, Franco Pilone, Giampiero Moretti) e piloti che poi primeggiarono in altre categorie (Jochen Rindt, Jonathan Williams, vittima di un incendio in prova, che divenne poi pilota ufficiale Ferrari) ed uno stuolo di

protagonisti dello sport automobilistico e non solo: il futuro cronista Mario Poltronieri, Elio Zagato, Andrea De Adamich, Cesare Fiorio, sino all'ultimo vincitore, il triestino Alessandro Moncini.

Trieste dunque si presta perfettamente a ritornare madrina di un evento prestigioso, che può coinvolgere tutto il territorio regionale: una sorta di museo storico viaggiante, che passa tra le vie, nelle piazze della regione ed entra in contatto diretto con il pubblico.

E il Friuli Venezia Giulia, per la sua particolare posizione geografica, è l'ideale epicentro per accogliere da tutta Europa le vetture che hanno fatto la storia dell'automobilismo mondiale.

www.mitteleuropeanrace.it



BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX AL VIA!



Con la conferma della presenza di una perla più unica che rara, è ormai tutto pronto per l'11° Bergamo Historic Gran Prix, domenica 29 Maggio sui 2.920 metri del Circuito delle Mura. Tra le 70 auto selezionate spicca l'Alfa Romeo 6C 2500 Sport Castagna del 1939 della collezione di Corrado Lopresto (*in foto*). Il programma prevede le categorie Anteguerra Gran Premio e Sport, Formula 1 e altre monoposto, GTS e Sport fino al 1975 e, novità di quest'anno, una folta pattuglia di Ferrari costruite fino al 1990. Tra le monoposto segnaliamo la Lancia Marino F. 1 che disputò il GP di Monaco del 1954 e la Moroni F. Junior, mentre tra le Anteguerra una rarissima Diatto GP del 1922, una Delahaye GP del 1935, oltre a una schiera di Bugatti (35B, 37, 51). Tra le GTS si segnalano le Ferrari 250 SWB, 250 GTL, 365 e 246, oltre alla Porsche 911 Vaillant. Come sempre, nell'arco delle sei manche in programma (quattro per le vetture, due per le moto), spazio anche alle due ruote da Grand Prix, per rievocare le dieci edizioni delle gare motociclistiche disputate sul Circuito delle Mura. Anche tra le motociclette sono parecchi i pezzi interessanti in rappresentanza delle Case che andavano per la maggiore: MV Agusta, Moto Guzzi, Rumi, Gilera, Norton, Honda, Ducati.

www.bergamohistoricgranprix.com

TORNA IL GP DI MONTE-CARLO: ALEX CAFFI IN GARA SU ENSIGN F1


Monte-Carlo, una città costruita sul mare, un insieme di strade e vicoli che partono dalla costa per inerparsi sulle colline che circondano un luogo unico. Dici Monte-Carlo e passano per la mente immagini in bianco e nero che ritraggono macchine bellissime e personaggi straordinari: la Principessa Grace, il Principe Ranieri e poi Colin Chapman, Graham Hill, Jack Brabham, Jochen Rindt, Jackie Stewart, e poi Regazzoni, Lauda, Fittipaldi, Peterson, Ickx, Villeneuve, Senna, volti di manager e piloti che hanno contribuito a costruire il mito della F1. Ogni due anni queste immagini si materializzano in uno spettacolo straordinario: il GP Storico di Monte-Carlo.

L'edizione che andrà in scena dal 13 al 15 maggio vedrà protagonista anche Kessel Classic con una vettura dal grande fascino, vista in pista nel 1976 (*foto*): la Ensign spinta dall'otto cilindri Ford-Cosworth e pilotata in quella stagione dal neozelandese Chris Amon e dal belga Jacky Ickx. A far risuonare lungo le stradine monegasche il rombo cupo del Cosworth sarà un pilota italiano di grande talento che ha gareggiato in F1 in 59 Gran Premi, conquistando, nel 1989, uno straordinario quarto posto, in un GP nei quali i protagonisti si chiamavano Senna, Prost, Mansell, Berger, Alboreto e le vetture non erano sofisticate come quelle odierne. Anche e soprattutto per questo, per rivivere il fascino della F1 di un tempo, il Gran Premio Storico di Montecarlo è una occasione imperdibile.

www.acm.mc





Porsche consiglia


Per realizzare i vostri desideri, scegliete Porsche Financial Services Italia.

Porsche Italia Spa, Padova corso Stati Uniti 35, Telefono 049/8292911. www.porsche.it

Per chi crede nell'amore eterno.

Porsche Classic.

Ci sono auto di cui ci s'innamora per sempre. Il loro fascino ha bisogno di attenzioni, ma ricambia con emozioni senza tempo. Perché la vostra Porsche merita la cura, la conoscenza e la passione profonda di chi, come voi, sa amarla davvero. Venite a conoscere l'amore eterno dai Partner Porsche Classic, dove tecnici specializzati in vetture d'epoca sapranno coltivare la vostra storia per sempre:

Centro Porsche Milano Est - Porsche Haus S.r.l. - Via Rubattino 94, Milano - Tel. 02 21080000

Centro Assistenza Porsche Padova Est - Verardini S.r.l. - Via IX Strada, 24 - Z.I., Padova - Tel. 049 773616

Centro Porsche Roma - da giugno - Autocentri Balduina S.r.l. - Via Appia Nuova, 773 - Roma - Tel. 06 7846961



PORSCHE

ANCHE JURGEN BARTH E SIMON LE BON ALLA MODENA CENTO ORE CLASSIC

La Modena Cento Ore 2016 si svolgerà dal 7 al 12 giugno prossimi, organizzata da Scuderia Tricolore e Canossa Events. Il programma prevede quattro giorni sulle più belle strade di Emilia-Romagna e Toscana, da Rimini a Firenze, a Forte dei Marmi e a Modena, negli autodromi di Imola, Misano e del Mugello e su 12 strade in salita chiuse

al traffico. Tra gli iscritti spiccano i nomi del mitico cantante Simon Le Bon e del pilota Jürgen Barth, vincitore della 24 Ore di Le Mans nel 1977.

La Modena Cento Ore è l'unica gara in Italia, e una delle poche nel mondo, in cui i piloti devono sfidarsi sia in pista sia in prove speciali su strada: un mix vincente tra rally e ve-

locità in circuito, reso ancor più avvincente dalla partenza in griglia. La classifica viene formata sommando i tempi delle gare in pista ai tempi delle prove speciali. Al seguito della gara di velocità è inoltre prevista una sezione "regolarità" che offre lo stesso programma con un approccio meno agonistico. www.modenacentooreclassic.it

INDUSTRIAL DESIGN: QUANDO LA PASSIONE PER LE AUTOMOBILI DIVENTA PROFESSIONE

Daniele Abbate ha 30 anni, è di Torino. Da sempre è appassionato di automobili, anche d'epoca (ha un Volkswagen Maggiolino) tanto da averne fatto anche motivo di studio e ora professione. Dopo il diploma in Transportation all'Istituto Europeo di Design a Torino, ha lavorato in diversi centri stile, per case cinesi e italiane, dapprima come stilista poi come modellatore 3D, attività sempre più imprescindibile nel mondo del design, in particolare dell'automobile. Ha lavorato su modelli di produzione, su alcuni concept, dedicandosi sia a parti di carrozzeria sia di interni.

Per alcuni anni è stato anche docente allo stesso IED insegnando ai ragazzi le tecniche per illustrare al meglio un'automobile: manuali, Pantoni e gessetti, come si faceva una volta. Una formazione che recupera la tradizione dei grandi designer italiani.

Tra le passioni di Abbate c'è infatti anche il disegno, che l'ha portato a scoprire una terza "quasi professione": quelli di illustrazioni e ritratti di vetture o mezzi di trasporto in genere, su commissione. Nelle immagini allegate a queste righe, ci sono alcuni esempi: un VW Maggiolino in tinta Bahama Blue del 1965; un'Alfa Romeo Giu-

lia Super 1.3 del 1973 (che è stata anche la prima auto storica di Daniele) e una Pagani Zonda: disegno, quest'ultimo, regalato da Abbate Horacio Pagani durante il suo periodo di collaborazione presso la Casa costruttrice modenese.



TORNA L'ISETTA, E QUESTA VOLTA SPOSA LA TECNOLOGIA ELETTRICA

Quando si dice che il passato è di ispirazione per il futuro... Arriva un'Isetta elettrica! Il progetto è stato sviluppato dall'imprenditore Wim Ouboter, appassionato di mobilità sostenibile, in collaborazione con l'Università di Zurigo.

Ouboter ha rispolverato il vecchio progetto dell'Isetta, la "bubble car" sviluppata nel 1954 dall'italiana Iso e poi divenuta un successo globale con il marchio BMW e altri licenziatari (Heinkel, Velam, Romi) e prodotta in 217.000 unità fino al 1962, caratterizzata dall'insolita disposizione ad "Y" delle quattro ruote e dalla sola portiera anteriore, e da essa ha tratto ispirazione per il suo nuovo progetto di mobilità sostenibile.

Il nuovo veicolo, presentato in forma di prototipo, si chiama Microlino. Prima di realizzare il prototipo, il team di ricerca e sviluppo del progetto ha trapiantato il sistema di propulsione

elettrica a una vecchia Isetta, per provarne le caratteristiche principali. Tra i motivi che li hanno convinti a proseguire, c'è stata la reazione entusiastica del pubblico lungo le strade.

Il progetto definitivo è stato invece realizzato con l'aiuto della cinese Kandi Technologies, e presentato all'ultimo Salone di Ginevra e, trazione elettrica a parte, punta su moderni concetti di "urban mobility" che non sono cambiati dagli anni '50: ingombri ridotti, facilità di parcheggio, agilità nel traffico, uniti a un aspetto ac-

cattivante, eccentrico e moderno, capace di attrarre lo sguardo degli automobilisti (e delle ragazze...) più di una supercar, viaggiando al coperto e comodamente seduti l'uno accanto all'altro.

Microlino ha cambiato monomarcia e per rifornire l'energia basta una qualsiasi presa a 220V grazie alla tecnologia plug-in.

Al momento non sono dichiarati autonomia, tempi di ricarica e prezzo, ma dopo Ginevra la prenotazione del primo lotto di produzione di (500 esemplari) è andato completamente esaurito. **(di mauro)**



ARTCURIAL

// Motorcars



1961 FERRARI 250 GT SWB Berlinetta
#2917GT
Ex-Salone di Parigi 1961
Acquistata dal suo attuale proprietario
nel 1969
Matching numbers

Prossima asta LE MANS CLASSIC 2016

Contattateci per inserire
la vostra automobile

Asta 9 luglio 2016
Le Mans • Circuito della
24 ore

artcurial.com/motorcars

Contatti :
+33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com

"LA CORSA NEL TEMPO": A SIRMIONE MOSTRA FOTOGRAFICA PER LA 1000 MIGLIA

I leggendari piloti che hanno fatto la storia dell'automobilismo sportivo nel periodo degli Anni '20 e '30 tornano da protagonisti nella mostra fotografica a Sirmione sul Lago di Garda (BS).

Ha per titolo: "La Corsa nel tempo, 1000MIGLIA 27/38", l'interessante rassegna, allestita dal Comune di Sirmione a Palazzo Callas in piazza Carducci nel cuore del centro storico.

La mostra comprende decine di pregiate fotografie, alcune inedite e di grande formato, provenienti dalla collezione della Fondazione Negri, il più importante archivio storico sulla Mille Miglia ed è curata da Mauro Negri.

L'esposizione permette al visitatore di ammirare una cinquantina di immagini suggestive, che ben rappresentano la corsa, le auto e i piloti, ma anche il contesto sociale del tempo. È affascinante riconoscere personaggi divenuti poi dei "grandi" dell'automobilismo: negli accattivanti pannelli, i primi piani dei piloti sono volti da temerari; non mancano suggestivi filmati dell'Istituto Luce.

La rassegna, con ingresso libero, si può visitare tutti i giorni (lunedì escluso) e rimarrà aperta fino al 3 luglio.

(facconi)



DEDICATO ALLA DELTA INTEGRALE IL "TRIBUTE" DELLA SUMMER MARATHON

Old Motors Club Bergamo e Adammello Eventi Srl, organizzatori della Summer Marathon 2016, in collaborazione con il Lancia Delta Integrale Club Ufficiale di Torino, hanno concordato, in occasione del 30° anniversario del primo esemplare della berlina pluriiridata, di onorarla con un Tribute Lancia Delta Integrale inserito al seguito della V Summer Marathon, esclusivamente per le giornate di Sabato 11 Giugno e Domenica 12 Giugno prossimi.

Un itinerario che attraversa comprensori turistici di ineguagliabile bellezza, tra laghi alpini e montagne, siti culturali e storici, ricchi di tipici prodotti dell'enogastronomia locale, quali Ponte di Legno, Val di Sole, Madonna di Campiglio, Val Redena, Strada e Lago di Ledro, Riva del Garda-Lago di Garda, Molveno e il suo Lago, Andalo, Val di Non, Lago di Santa Giustina, Pellizzano, Sankt Moritz, Engadina e i suoi laghi alpini, Val Chiavenna, Berbenno in Valtellina, sponda occidentale del Lago di Como, Cernobbio (arrivo c/o Grand Hotel Como Sheraton). Per l'occasione è stata ideata una speciale quota di partecipazione di 850 Euro, riservata ai possessori di Lancia Delta che intendono prendere parte al Tribute.





Copriauto "ELITE"



Fodere "LEGGINGS 500"





Rapid Lux
FODERE, COPRIAUTO, TAPPETI E ACCESSORI PER AUTO

QUANDO IL PRESENTE
SI LEGA AL PASSATO...



Rapid Lux
FODERE, COPRIAUTO, TAPPETI E ACCESSORI PER AUTO

zona industriale, 7 - 28891 Nonio (VB)
tel. + 39 0323 889013 - Assist. Privati 342 6303535
e-mail: rapidluxshop@yahoo.it - www.rapidlux.it

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

VIENI A TROVARCI PRESSO IL

PAD 4 • STAND B5

VERONA
LEGEND
CARS



13-14-15
MAGGIO 2016
FIERA DI VERONA



Una Carezza per la Tua PASSIONE



FOLLOW US



IN VENDITA SU www.autospa.it



VERONA
LEGEND
CARS

FA BATTERE IL CUORE

Tra il 13 e il 15 Maggio
la Fiera di Verona stupisce
con contenuti eccezionali: le
grandi Lancia da competizione,
la mostra delle Lamborghini
Miura e il raduno delle Fiat
500; i gioielli della Touring
Superleggera, l'arte del
restauro e l'asta Maison
Bibelot. Senza dimenticare
le auto in vendita, ricambi,
libri e modellismo.
Una grande Fiera a tutto tondo
sul mondo dell'auto d'epoca



GLI... AMIKI DI BIASION E ALTRI 7 RADUNI

Anche il campione del mondo Miki Biasion (foto Alessandro Faticchi 2016) sceglie Verona Legend Cars. Durante Amiki Miei, domenica 15 Maggio, i possessori di Lancia Delta e Lancia da competizione potranno parcheggiare in fiera e assistere alle esibizioni in area test drive dell'unico italiano



ad essersi aggiudicato il Campionato del Mondo Rally - e per ben due volte - al volante della sua leggendaria Delta e di altri modelli a sorpresa. Miki sarà con Lancisti anche a tavola, chiacchierando in completo relax di gare e di macchi-

ne di ieri e di oggi. Parteciperanno anche alcuni esperti di Lancia Delta, per offrire preziosi consigli sui ricambi e la manutenzione. Per tutti gli appassionati del marchio, le iscrizioni chiudono il 29 aprile 2016.

E quello di Biasion non sarà il solo evento. Verona Legend Cars ne ospita ben 7 durante la fiera: alle Lancia e Lancia da competizione; 20 supercar del Lamborghini Club Italia; auto da competizioni inglesi della Scuderia Britannia -da Venerdì a Domenica-; un inedito raduno di auto americane anni '50 e '60; le auto italiane del Club Peschiera -sempre anni '50/'60- e le Mercedes oldtimer a partire dal 1950 del Club Stelle Cadenti.



FIAT 500: LA PICCOLA, GRANDE MAGIA DI REGALARE UN SORRISO

C'è una magia nella minuta, tenace, instancabile 500: riesce a regalare sempre un sorriso. Non è mai esistita un'auto che abbia espresso in maniera così universale la gioia delle piccole cose: la libertà di una gita al mare, il rito quotidiano di portare i bambini a scuola, la spesa che diventa una gita, il divertimento di raggiungere gli amici e stare bene assieme a loro.

Gli oltre 21mila soci del Fiat 500 Club Italia, sparsi in tutto il mondo, sono lo specchio della loro paladina e, sabato 14 Maggio, saranno proprio loro ad "invadere" il quartiere fieristico di Verona Legend Cars. «Fate attenzione - avverte il presidente Stelio Yannoulis - perché da un incontro di cinquecentisti c'è da aspettarsi di tutto».

Tutti, però, sono uniti dalla stessa filosofia: amano appassionatamente la loro piccola '500 e, ancora di più, la libertà di esprimere il loro amore in tutte le fogge immaginabili. E lo fanno in famiglia, tra amici e con grande leggerezza.

«Aggiungeremo a Verona Legend Cars la bellezza e il buonumore delle 500 condividendo con i nostri iscritti - il 25 per cento dei quali ha meno di quarant'anni - l'esperienza di un salone che ci ha convinti dalla prima edizione e che siamo felici di aiutare a crescere ancora».



Marcos 1650 GT



Abarth 1000



Volkswagen "Bulli"



Porsche 914

OLTRE 1000 AUTO IN VENDITA

Tante le auto da ammirare, perciò. E tantissime quelle da comprare. Con un più 50 per cento di commercianti rispetto all'edizione 2015, Verona Legend Cars offre oltre 1000 modelli in vendita tra i più belli sul mercato. Auto di ogni tipo, periodo e modello e a prezzi vantaggiosi. Chiunque può trovare esposto il suo sogno nel cassetto: Triumph e Jaguar dell'immediato dopoguerra, Ferrari dagli anni '70 al 2006; l'intero arco Porsche anni '50-'90; berline, cabrio e coupé Bmw, Abarth e Mercedes.



VERONA
LEGEND
CARS

LANCIA DA CORSA, I 90 ANNI DI TOURING E I 50 ANNI DELLA MIURA

In vetrina anche le grandi Lancia da competizione; tutti i modelli della Miura Lamborghini e una mostra monotematica per i 90 anni della Carrozzeria Touring Superleggera di Milano: una delle più alte scuole di design automobilistico, cui si devono fra le altre le prime Ferrari e le prime Lamborghini. Tra le anteprime della mostra attese l'Alfa Romeo 6C 2500 SS Villa d'Este, una Maserati 3500 GT, un'Alfa Romeo 1900 CSS e le Aston Martin DB4 e DB5 rese famose da James Bond.



RICAMBI, AUTOMOBILIA, MODELLISMO E... VESPA!

Verona Legend Cars rappresenta un'occasione imperdibile per gli appassionati che necessitano di ricambi introvabili e originali per il proprio gioiellino d'epoca. Arriveranno da tutta Europa ricambisti specializzati nelle Case più prestigiose.

Come Mercedes: sarà disponibile un vasto assortimento di "pezzi" oldtimer originali. Il mondo Porsche sarà rappresentato da tutti i componenti: carrozzeria, meccanica, restauro. Per Alfa Romeo ci saranno numerosi specialisti in possesso di ricambistica che va dagli anni '30 ai '70. Folta la rappresentanza anche di ricambisti Lancia e di quelli specializzati nella Fiat 500 e nella Citroën 2CV.

Grossa presenza della sempre più ricercata automobilia. Dai manuali originali delle vetture più amate, ai volantini fatti a mano, ai poster, alle foto.



L'ARTE DEL RESTAURO, "GIOIELLO DEL MADE IN ITALY"

"Il restauro dell'auto d'epoca è un'arte e l'Italia ha la filiera migliore d'Europa. Non è più un settore di nicchia ed è venuto il momento di creare un network che formi le nuove generazioni e faccia conoscere una delle punte del made in Italy all'estero". Lo dice il presidente di CNA Autoriparazione Italia Franco Mingozzi e lo ribadiranno i meccanici, carrozzieri e tappezzieri a Verona Legend Cars il 13, 14 e 15 maggio 2016.

Il salone scaligero dedicato a tutte le anime dell'auto d'epoca è la vetrina scelta per lanciare un nuovo network di artigiani specializzati sotto il patrocinio di CNA Veneto.

"Il Villaggio del Restauro - spiega il responsabile del progetto Nicola Verdicchio - è una finestra aperta su una professionalità che unisce sensibilità artistica, tecnica e manualità ad altissima specializzazione. La nostra partecipazione è un'anteprima: a giugno Padova vedrà nascere il centro di formazione per il restauro dell'auto d'epoca".





ASTA DI MAISON BIBELOT: MERAVIGLIA DI AUTOMOBILIA!

Per la prima volta, infine, la casa d'asta Maison Bibelot espone a Verona Legend Cars centinaia di lotti con prezzi unici e rarissimi: come la Brough Superior SS80 del 1939, lo stesso modello di moto che appartenne a Lawrence d'Arabia e un grande manifesto di Codognato del 1923.



LE AUTO DEL FAVOLOSO MUSEO NICOLIS

Il Museo Nicolis di Villafranca, una delle istituzioni heritage più importanti d'Europa, svela i contenuti della sua partecipazione: gli anni '50, con le carrozzerie e i marchi emblema del made in Italy. In mostra vetture uniche: Maserati A6 1500 1947, un prototipo a firma Pinin Farina e la seconda costruita della serie; Fiat 1100 E 1950 della Carrozzeria Castagna, nota come "Vistotal" per il suo parabrezza senza montanti laterali; Fiat 1100 Sport barchetta, 1948, della Carrozzeria Motto, un esemplare unico che ha partecipato alla Mille Miglia del 1948 con Alessio Pedretti.



IL MITO JAGUAR NEL CINEMA

Ben poche star in carne e ossa possono vantare un palmarès come quello delle Jaguar. Si è infatti calcolato che sarebbero almeno 3400 i film dove compare la vettura inglese.

Una liason, quella fra Jaguar e il cinema, che dura da oltre mezzo secolo e che sarà raccontata dal 13 al 15 maggio a Verona Legend Cars in una mostra monotematica.

«Porteremo una selezione di dieci splendidi esemplari – conferma Rita Colomba Annunziata, che presiede la Scuderia Jaguar Storiche - in un allestimento che illustra, con schede e locandine, il film di cui ciascuno di essi è stato protagonista».

Si potranno così ammirare i gioielli della serie XK, 120, 140 e 150, la E-Type in tutte le versioni, le berline XJ.

In particolare, la Jaguar XK 120 è stato forse il modello più presente nelle grandi schermate. Il primo a volerla in un film fu George Cuckor, che scelse un esemplare bianco del '53 per "La ragazza

del secolo", con Jack Lemmon, Judy Holliday e Peter Lawford. Con la versatilità degna di una grande interprete, la 120 compare, naturalmente nera, in tutt'altro genere cinematografico: un modello del '53 diventa la Batmobile nel "Batman forever" di Joel Schumacher con Val Kilmer (1995). E poi ancora con Matt Damon, che la guida ne "Il talento di Mr. Ripley" di Anthony Minghella (1999). Nel 2007 Woody Allen ne vuole invece una grigio argento del '50 per "Sogni e delitti".

Un modello Jaguar amatissimo dal cinema è anche la E-type. A Verona sarà esposta in entrambe le versioni, coupè e spider. Fra le sue numerose partecipazioni cinematografiche, forse la più curiosa è la spider con i colori della Union Jack nei tre episodi della fortunata commedia Austin Power. La E-Type appare anche in "Herbie, il maggiolino tutto matto" (1968) e nel primo "The Italian Job" (1969).

Locomotiva Germania

Bagno di folla e oltre 2500 auto esposte
Prezzi altissimi, giustificati soltanto in parte dall'elevata qualità
Sempre molte le auto italiane che finiscono sulle piazze straniere
a prezzi a volte anche raddoppiati

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



Technoclassica Essen è il salone dell'auto storica più grande e importante d'Europa, forse del mondo. Basta questa premessa per inquadrare come si deve l'evento che si è tenuto dal 6 al 10 aprile scorsi. Grazie alla posizione baricentrica in Europa occidentale, Technoclassica spartisce con la parigina Retromobile la palma di piazza più internazionale del continente per il settore "classics", anche se la ricetta proposta è decisamente diversa. Raccolta ed elitaria Parigi, smisurata e più "trasversale"

Essen. Non a caso infatti, molti dei grandi espositori internazionali presenti a Parigi disertano la kermesse tedesca e viceversa.

Due Germanie, due mondi

Nonostante il clima internazionale che aleggia tra i padiglioni, Technoclassica è, e rimane, un evento di impronta marcatamente tedesca. Essen è una delle città indu-

striali più rappresentative della potenza industriale germanica (è la città natale della dinastia Thyssen); siamo in piena Ruhr e il rigore e la mentalità tipici del suo popolo trasudano da ogni parte.

In ambito automobilistico, la prima cosa che salta all'occhio è la differenza di percezione di alcuni modelli rispetto a noi Italiani. Un esempio su tutti: l'ultima generazio-

I NUMERI DI TECHNOCLASSICA 2016

(28ª EDIZIONE)

2500 Vetture esposte

25 Case costruttrici presenti in veste ufficiale

21 Padiglioni al completo, più le aree esterne

127.000 metri quadri di superficie espositiva

1250 Espositori da oltre 30 paesi

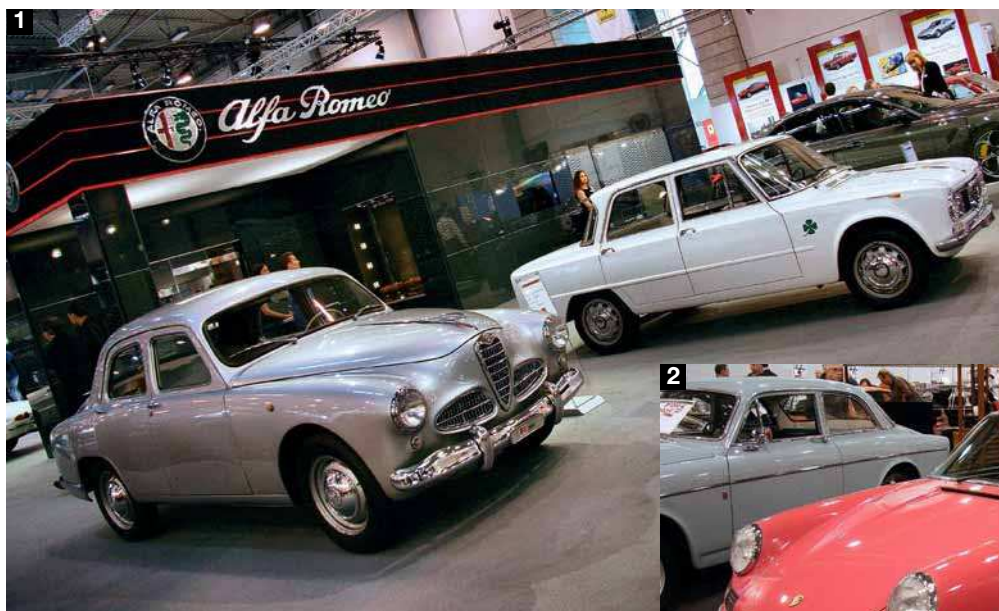
25 Tra eventi e presentazioni

Oltre **200** club

190.000 Visitatori

ITALIANI
A Essen le Case tedesche mostrano i muscoli con stand faraonici: in apertura, il padiglione del gruppo VW. Lo stand ASI (a lato il presidente Loi) ha confortato i visitatori italiani con caffè e Prosecco.





LA RARITÀ SI PAGA
Alfa Romeo (1) ha riproposto la nuova Giulia affiancata dalle vecchie; venduta a caro prezzo già il mercoledì una Porsche 911 (2) in virtù della rara colorazione originale, e altrettanto salato (59.000 euro) un Maggiolino "due vetriani" del 1950 (3) in allestimento "full optional". Imponente (4) la 500 K Spezial Roadster dello stand ufficiale Mercedes-Benz.



ne di Audi 80 e sue derivate, in Germania è considerata una youngtimer a tutti gli effetti, come dimostrato da alcuni begli esemplari e, manco a dirlo, dai loro prezzi. Da noi è ancora semplicemente un'auto usata. La considerazione del pubblico "di casa" verso alcuni modelli ricorda chiaramente che la storia automobilistica tedesca non è solo Mercedes e BMW: tanti club di marca e modello hanno celebrato un passato che per molti è stato essenzialmente di Trabant e Wartburg. E trovare a pochi metri di distanza vecchie utilitarie dell'Est e modelli prestigiosi ai limiti del mitologico come Maybach e Hispano Suiza rende l'idea di che tipo di fiera sia questa.

Non solo: quest'anno le varie anime del collezionismo teutonico erano ben rappresentate anche da un altro forte contrasto, evidenziato dai due ingressi alla fiera: a nord

il pubblico era accolto dal mega stand ufficiale BMW: enorme, raffinato, con tutta la produzione di serie e alcune belle chicche come le versioni da gara di 2002 e 3.0 CSL o Z8 Alpina e, piccolo vanto nostrano, un bel video in loop sul Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, di cui la Casa dell'elica è sponsor; a sud, la prima vettura dopo i controlli era un'apparentemente innocua VW 411: "peccato" fosse rinvigorita da un preparatore con... un motore Porsche 997 Turbo da 480 CV!

Le sparano grosse

Tornando a cose più terrestri, diciamo che un buon 40% delle vetture esposte quest'anno era composto da Mercedes e Porsche; se avete intenzione di acquistare un qualsiasi modello di questi due marchi, Essen è il posto migliore e al contempo

peggiore al mondo. È il migliore per l'assortimento: i modelli ci sono tutti, e probabilmente anche tutte le versioni e le motorizzazioni possibili. Un esempio per tutti: c'erano tante 911 Carrera RS 2.7 (vetture rare e che ormai viaggiano oltre i 700.000 euro) da poterne scegliere il colore o il mese di produzione; è il posto peggiore per i prezzi: in generale molto alti, diventano siderali quando si tratta dei modelli iconici della produzione nazionale. Tanto per restare in casa Porsche: 65.000 euro per una Porsche 964 Carrera 2 (da noi si compra quasi a metà), oltre 100mila per esemplari dal basso chilometraggio; oltre 50.000 euro per una 912 da restaurare, ma anche 295.000 per un VW T1 per trasporto auto da corsa, o 59.000 per un Maggiolino "due vetriani" full optional o, passando a BMW, 55.000 euro per una 2002 Tti o 99.000 euro per una



5 ETEROGENEA
 Una panoramica di quanto si può trovare a Essen: prototipi ufficiali come la Mercedes 190 Cabriolet (1), accessori d'epoca (2), vecchie glorie da corsa (non in vendita) come l'Alfa Romeo P3 della Scuderia Ferrari (3), impegnativi progetti di restauro come questa Mercedes 600 (4), con tanto di motore estratto in bella mostra, riproduzioni di ritrovamenti "barn find" che tanto vanno di moda (5), rarità di casa come la Mercedes 190 E 2.5 Evo II (6, proposta a 250.000 euro) e piccoli gioielli nostrani come la Moretti Alger-Le Cap (7), restaurata e omologata Fiva e proposta nell'area privati a 87.995 euro.





VENTO DELL'EST

Nei padiglioni di Essen si trovano tutte le sfaccettature del collezionismo: dalle purosangue italiane in forte ascesa come l'Alfa Romeo Montreal (1), ai prototipi da gara come l'Audi del mai nato Gruppo S (2), alle Trabant (3) che hanno fatto la storia della Germania Est, ai pezzi di storia "acquisita" come la cecoslovacca Skoda 130 RS (4) esposta nel padiglione VW. Sotto, le 2002 e 3.0 CSL da gara nello stand ufficiale BMW (5), che festeggia quest'anno il 100° compleanno; un'Austin Mini Cooper S 1275 (6) proposta a ben 38.500 euro su uno dei piazzali e uno scorcio di una delle tante aree dedicate all'automobilia (7).

Ford Sierra Cosworth "Pinnone" sono valori che troviamo inspiegabili anche per il mercato tedesco. Passando alle italiane, i cartelli più eclatanti li abbiamo trovati su un'Alfa Romeo Montreal (138.000 euro), e una Fiat Dino Spider, per la quale ne chiedevano addirittura 239.000! Questo spiega perché sempre più vetture immatricolate in Italia prendano la strada per il nord Europa: da noi, dove lo sport nazionale sembra sia affossare qualsiasi settore in salute, i commercianti tedeschi sanno di venire a far buoni affari per poi rivendere a casa loro a prezzi talvolta anche doppi, come testimoniava l'enorme quantità di vetture con passaporto italiano proposta dai commercianti locali, dalle piccole sportive alle "top car".

C'è da dire che un mercato "drogato" come quello visto a Technoclassica spesso trova riscontro nella risposta del pubblico. Il giovedì era già venduta una Mercedes 190 SL





1
3



2



RARITÀ

Tra i pezzi in mostra più rari e interessanti, una menzione la meritano sicuramente la Heinkel Kabine (1), una delle tante "bubble car" prodotte su licenza Isetta; come pure la Lancia Delta S4 Stradale (2) proposta da un rivenditore locale con appena 770 km percorsi. Non male anche il furgone Goliath Luxus Express del 1956 (3) esposto da un rivenditore olandese.

COYS: UN'ASTA DI "OCCASIONI"

Tra i tanti eventi di contorno all'esposizione, la parte del leone è toccata alla casa d'aste Coys, che ha organizzato un incanto per la mattina di sabato 9. Oltre 120 i lotti, anche qui con una folta presenza di vetture di provenienza italiana, che spaziavano dalle piccole utilitarie come la Vespa 400 alle supercar come BMW M1 (il primo esemplare immatricolato per uso stradale, battuto a 510.000 euro, a sinistra), Lancia Delta S4 (un esemplare stradale convertito in "Gruppo B", 315.000 euro) o Lamborghini Countach 5000 QV (assegnata sotto quotazione a 320.000 euro). Pezzo forte dell'evento è stata la barchetta Grosser Werkmeister, un esemplare unico realizzato nel 1952 da Georg Werkmeister nella Germania Est su meccanica BMW 328. Vettura dall'importante passato sportivo e dalla storia ampiamente documentata, è stata aggiudicata a 630.000 euro (a destra).

Ma non sono mancati altri pezzi interessanti e diverse curiosità, come la Maserati Quattroporte del 1966 ex-Aga Khan (andata via a 75.000 euro), una bella e rara BMW M5 unico proprietario del 1986

(38.000), l'Austin Healey 100 BN1 del 1954 vincitrice alla Carrera Panamericana del 1992 (in vendita a 58.000), una Facel Vega Excellence con unico proprietario dal 1959 (137.000) e alcune "chicche" come la Lancia Appia Giardinetta Riva Martini (28.000), la Peugeot 203 Break in uso all'Hotel Sporting di Rimini, una rara Amphicar in condizioni da restauro e una BMW Isetta 300 che, come diversi altri esemplari presentati ad Essen, proviene dal museo dell'automobile di San Marino, chiuso poco meno di dieci anni fa.

I pezzi più "esotici" provenivano invece dalla Collezione Brundza, collezionista lituano appassionato di grosse berline americane e sovietiche. Ottima la percentuale di venduto ma, come già visto a Retromobile, tante le auto assegnate al di sotto della stima minima. Le aste generalmente sono percepite come eventi esclusivi per gente più o meno facoltosa; Essen può essere considerata l'eccezione che conferma la regola. Visti i prezzi in fiera infatti, probabilmente gli affari migliori si sono conclusi proprio da Coys.



COYS Lot: 148
 Founded 1919 € **630,000**
 1952 Grosser Werkmeister
 £ 508,221
 \$ 718,074



ANNIVERSARI

Con una ricca retrospettiva, VW ha festeggiato i 40 anni della Golf GTI (1); stesso compleanno anche in casa Porsche, per il primo modello "transaxle": esposte tutte le versioni, tra cui lo sgargiante prototipo della 924 (2). Vastissima l'offerta di modellismo (3), con prezzi -e scale- per tutte le tasche. Poco più grande di un modellino è la Vespa 400 (4), ben restaurata e... ben proposta, a 29.800 euro! Opel ha ricordato la coupé GT anni '60 (5) con un nuovo prototipo di sportiva compatta, affiancato a quello della vecchia.



unico proprietario, in condizioni da restaurato totale, la cui richiesta era di 120.000 euro. A pochi passi, sullo stesso corridoio, si poteva acquistare un esemplare molto ben restaurato per meno di 100mila, che al sabato era ancora libera.

Dal tuning all'over-restored

Per capire meglio il senso di alcune richieste sopra le righe, va anche detto che in generale ad Essen viene proposto un prodotto di livello decisamente alto, che spesso sconfinava nell'over-restored. Tanti gli specialisti di marchio, o addirittura di modello, che hanno esposto vetture che pareva-

no di porcellana, con un grado di lucentezza di vernici e cromature che quei modelli non hanno conosciuto neanche da nuovi. Tra questi, anche alcuni preparatori storici che hanno allargato la loro offerta ai restauri di alto livello, come Brabus o Lorinser. Un segnale importante: oggi il "classico" rende evidentemente come e più del tuning.

Folta infine anche la presenza degli altri professionisti del settore. Ad Essen si può comprare di tutto, dalla vite alla bisarca, passando per abbigliamento, cosmesi, ricambi introvabili, documenti, arte e migliaia di modellini in scala; anche qui, come per le auto vere, con una forte prevalenza di marche e modelli teutonici.

Ultima "tip" in caso abbiate intenzione di andare ad Essen l'anno prossimo: se siete vegetariani o semplicemente non amate i wurstel, vi conviene comprare un panino prima di entrare. I punti ristoro in fiera sono tantissimi, ma nove pietanze su dieci sono a base dell'onnipresente salsiccia tedesca, la decima sono patate fritte. E da bere birra, birra e ancora birra. Anche questo è Germania. Fortuna che i visitatori italiani hanno potuto contare sul conforto dello stand dell'ASI, punto di riferimento molto frequentato e strategicamente piazzato tra gli spazi ufficiali di Alfa Romeo e Abarth, dove il presidente Loi in persona ha accolto i connazionali senza lesinare su altre eccellenze nostrane: caffè e Prosecco!

AUTOMOBILIA AUCTION LADENBURG 20./21 MAY 2016



CONSIGNMENTS NOW INVITED!

ORDER CATALOG NOW:

Automobilia Auktion Ladenburg

Tel.0049 (0) 6203-957777

www.autotechnikauktion.de

info@autotechnikauktion.de





PRESIDENTE
La Cisitalia D46 conservata che accoglieva i visitatori al "Punto d'incontro".
Sopra, il neo presidente del Camer, Maiko Rosati.

Voglia di circuito

Non nel senso della pista, ma di un itinerario tra motori e sapori: è l'intento del nuovo presidente del Camer, il Club reggiano organizzatore della manifestazione

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI



DI TUTTO
A destra, dall'alto:
una Triumph Spitfire;
una strumentazione
incompleta per berline
Fiat-Abarth; lo stand
di un venditore
di giocattoli d'epoca.
A Reggio Emilia si
trova di tutto.



La 36^a edizione della Mostra Scambio di Reggio Emilia si è svolta nel centro fieristico reggiano durante il primo fine settimana di aprile. Un appuntamento dal gusto genuino, un'ambientazione piacevolmente rustica, un'atmosfera paesana fatta di sostanza, senza fronzoli. Insomma, un posto dove non c'è bisogno di "tirarsela" e dove, soprattutto, c'è ancora il piacere di scovare oggetti che non ti aspetti. È la festa dei motori in salsa emiliana che anche quest'anno ha registrato il tutto esaurito: oltre 1600 espositori (stipati nelle aree esterne, nei tre padiglioni chiusi e sotto la grande tettoia dell'ex mercato del bestiame) e quasi 40mila visitatori alla caccia di occasioni. Il tradizionale "Punto Incontro" della fiera-luogo dove vengono allestite le mostre tematiche, una sorta di salotto culturale che accoglie il pubblico proprio all'ingresso- ha compiuto tredici anni ed è stato intitolato "L'evoluzione tecnica nel mondo delle corse". Un excursus dai primi anni del 1900 sino al secondo millennio, molto ricco e ben illustrato soprattutto nella sezione moto-

ciclistica. La parte automobilistica, invece, è stata ridotta all'esposizione di una monoposto Cisitalia D46 del 1946 (molto affascinante perché mantenuta conservata con tutti i segni del tempo), di una Lancia Rally 037 Gruppo B del 1985 e di una (molto meno rappresentativa) Morgan Aero 8.

Motociclista

Un "Punto Incontro" forse non all'altezza (dal punto di vista automobilistico) delle passate edizioni, ma bisogna ricordare che l'edizione 2016 della Mostra Scambio è stata organizzata (come al solito) dal Club Auto Moto d'Epoca Reggiano (CAMER); sodalizio che proprio all'inizio dell'anno ha vissuto alcuni importanti cambiamenti. In primis il cambio della guardia alla presidenza, con l'elezione di Maiko Rosati che ha "spodestato" il buon Gianni Marchetti, in carica da ben quindici anni.

Un presidente, Marchetti, al quale il CAMER deve molto. Una persona appassionata e competente, con il "physique du rôle" necessario per guidare e far crescere una realtà da 1500 soci.

La new entry Rosati -che da cinque anni, ormai, era il responsabile della Mostra Scambio- rimarrà in carica fino al 2020. Ha 43 anni, è appassionato più di moto che di auto «*Ma con una famiglia che cresce mi sto convertendo sempre di più alle quattro ruote*» e ha già le idee abbastanza chiare per il futuro dell'evento clou del suo club: «*Negli ultimi anni abbiamo cercato di selezionare sempre più espositori della fiera per elevare il livello dell'offerta. Purtroppo continuiamo ad avere una spada di Damocle sulla testa, rappresentata dalla probabile vendita della sede fieristica. Il che potrebbe significare lo sfratto della Mostra Scambio. Ma ci stiamo già muovendo per trovare possibili alternative, che dovranno essere categoricamente sul territorio reggiano. Si parla delle ex fabbriche Reggiane in via di riqualificazione, oppure l'aeroporto. Il mio obiettivo sarà quello di riuscire a fondere questa manifestazione con altre realtà locali per creare un vero circuito di attrazioni: dai musei alle tradizioni enogastronomiche*».



Omaggio a Ettore e Ferruccio

Nel centenario della nascita di Lamborghini, l'evento ferrarese non poteva non ricordarlo. Presente il nipote Ferruccio jr. Evento con programma di alto livello, come da sua tradizione

DI LUCA GASTALDI

Una cinquantina di equipaggi (noi compresi, a bordo di una Fiat 1100 Stanguellini del 1948, della quale vi parleremo prossimamente su Automobilismo d'Epoca) si sono presentati al via della 27^a edizione di "Valli e Nebbie", fiore all'occhiello del club Of-

ficina Ferrarese e disputata il 2 e 3 Aprile. Anche quest'anno, l'unicità del percorso non ha deluso le aspettative. Le tappe più apprezzate sono state quelle con i passaggi all'Oasi di Boscoforte e alla Base Nato di Poggio Renatico. L'Oasi di Boscoforte rappresenta uno dei

luoghi più suggestivi del Parco Delta del Po: dal punto di vista naturalistico si tratta di un paesaggio bucolico con la presenza di numerosissimi fenicotteri rosa e di cavalli allo stato brado, il tutto incorniciato da un orizzonte piatto a perdita d'occhio, permettendo di ammirare il continuo interval-



FORZA BUGATTI

In apertura, una Marcos transita nell'Oasi di Boscoforte. Sopra, a sinistra, alla base Nato di Poggio Renatico posano, da sinistra: Lamborghini jr, Roberto Loi presidente ASI, il comandante della base e Riccardo Zavatti presidente dell'Officina Ferrarese. A destra, Ferruccio jr posa su una Countach 5000. Sotto, il Club Bugatti Italia presente in forze con cinque splendide vetture.



larsi di acqua e terra ferma.

La Base Nato di Poggio Renatico, invece, è un gioiello dal punto di vista della tecnica e dell'avanguardia. È stato possibile visitare il Comando di Operazioni Aeree accompagnati da un addetto del corpo militare, che ha illustrato quanto viene svolto nella struttura.

Oltre a un parco partenti di tutto rispetto, il Valli e Nebbie 2016 ha proposto spunti motoristici di notevole interesse come il gemellaggio con il Raduno Nazionale del Bugatti Club Italia (presenti cinque vetture di alto livello) e la presenza di Ferruccio Lamborghini (nipote del costruttore) al volante di una Countach QuattroValvole 5000 del 1986 per celebrare il centenario del celebre nonno, nato a Renazzo di Cento, un tiro di schioppo da Ferrara, il 28 Aprile 1916 dunque esattamente un secolo fa.

Ferruccio Junior, 25 anni appena compiuti,

è già operativo nell'azienda del padre Tonino, ma il suo cuore lo porta a frequentare sempre più spesso il museo di famiglia a Fumo di Argelato, provincia di Bologna ma anch'esso a poca distanza dai luoghi natii di suo nonno (ne abbiamo parlato nel numero scorso di *Automobilismo d'Epoca*).

Il Valli e Nebbie, essendo una prova di Regolarità turistica a calendario ASI, prevedeva la disputa di venti prove cronometrate (ammessi solo cronometri analogici, niente congegni elettronici), dalle quali sono usciti vincitori i siciliani Filippo Becchina e Vania Amabile su Porsche 356/B del 1962.



LE TOURING SUPERLEGGERA IN LUNIGIANA TERRA DI STORIA E CULTURA



Lunigiana, terra di confine, stretta fra Emilia, Liguria e Toscana, sconosciuta ai più, ma ricca di storia e di cultura. Dalle Statue Stele, enigmatiche figure antropomorfe scolpite dai preistorici abitanti (4000-1000 a.C), conservate nel Museo del Castello del Piagnaro a Pontremoli, alle vestigia romane dell'antica Luni, ancora visibili alla foce del fiume Magra, ai numerosi Castelli dei Malaspina dominanti altrettanti borghi, molti dei quali sull'antica Via Francigena, al centro storico di Pontremoli, "chiave e porta della Toscana": tutto invita alla scoperta di un territorio aspro, ma affascinante.

Anche per il Raduno di Primavera 2016 delle "Touring Superleggera" la scelta dei luoghi è stata molto felice e tutti i partecipanti hanno manifestato la loro soddisfazione e la gradita sorpresa di scoprire una parte di Alta Toscana, finora ignorata dai più, magi-



stralmente descritti da Alessia e Francesco, due giovani ma colte ed appassionate guide (come raramente abbiamo avuto nei raduni precedenti), che ci hanno accompagnato per tutti i tre giorni.

La manifestazione si è tenuta da venerdì 8 aprile a domenica 10, con base all'Hotel La Pineta di Mulazzo, borgo in collina sulla riva

destra del fiume Magra. Venticinque le auto carrozzate Touring presenti, tra le quali una Lancia Aprilia Berlinetta Superleggera del 1946 (sopra, a sinistra) e una Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Aerlux del 1948 (sopra, a destra, in uscita da Montereeggio; a sinistra invece una rara Giulia GTC). Da sottolineare, oltre all'incredibile ricchezza della regione dal punto di vista storico e culturale, anche l'ospitalità delle istituzioni locali, con i sindaci delle località visitate che hanno accolto il raduno a braccia aperte.

Numerose anche le curiosità storiche che vengono da questi territori; una per tutte, quella che riguarda l'antico borgo di Montereeggio, patria dei librai che oltre cent'anni fa da questa terra sono emigrati in tutto il mondo e che nel 1952 diedero vita al noto "Premio Bancarella".

www.registrotouringsuperleggera.com

ALL'ADUNATA INTERNAZIONALE FIAT DI BARDOLINO CENTINAIA DI AUTO E UNA TROUPE TELEVISIVA... GIAPPONESE!

Domenica 24 aprile a Bardolino (VR), si è tenuto l'annuale raduno di vetture Fiat, esteso come nelle passate edizioni anche a partecipanti con auto di diversa marca, purché italiana (in foto, una Maserati Merak).

Giunta alla tredicesima edizione, questa manifestazione, che ha lo scopo di ritrovarsi tra appassionati, quindi senza necessità di iscrizioni o altre formalità, ha raggiunto una soglia di partecipazione davvero notevole, confermata, malgrado il tempo incerto, dalle oltre quattrocento vetture che sono state schierate sul caratteristico lungolago del Garda.

Numerosi i club di modello, ma soprattutto numerosi anche i partecipanti stranieri provenienti da Germania, Lituania, Finlandia, Olanda, Romania, Austria e... Giappone. Questi ultimi non con un'automobile, ma sotto forma di troupe televisiva che ha ripreso i momenti salienti dell'evento.

Impeccabile l'organizzazione, curata dall'Associazione Marinai d'Italia di Bardolino presieduta da Maurizio Faraoni.



REMINISCENZE IRIDATE E FASTI DEL PASSATO: TORNA IL CIRCUITO DI PESCARA

Circuito di Pescara è il nome di un percorso ove si sono disputate grandi gare, ma anche il nome di una grande corsa. Dal 1924 al 1940 sul Circuito di Pescara si è disputata la Coppa Acerbo, riservata alle vetture Grand Prix. Vi parteciparono Auto Union e Mercedes, Alfa Romeo e Bugatti, con Nuvolari, Varzi, Rosemeyer, Caracciola, Stuck, Biondetti, Taruffi, Ascari, che si sfidavano lungo il percorso di 22,250 km, davanti a decine di migliaia di spettatori. Due lunghissimi rettilinei univano saliscendi e tornanti attraverso le colline circostanti la città.

Nel dopoguerra il nome della gara fu "4 ore" e poi "6 ore di Pescara" e "Gran Premio di Pescara", con nuovi idoli: Fangio, Hulme, Brabham, Hawthorn e poi Stirling Moss, vincitore dell'edizione valida per il campionato mondiale di F.1 del '57.

La Pescara automobilistica è legata anche al nome di Ferrari: Enzo, giovane pilota, vinse la prima edizione della Coppa Acerbo, nel 1924, su Alfa Romeo; Lorenzo Bandini e Giorgio Scarlatti vinsero l'ultima edizione della corsa nel 1961, su Ferrari che vinse il titolo Mondiale Sport-Prototipi di cui la corsa abruzzese fu la prova conclusiva.

Ora è la volta di rievocare questa grande tradizione, con l'evento messo a calendario per l'8-10 luglio con l'organizzazione dell'Old Motor Club d'Abruzzo. La partecipazione è riservata alle vetture "sport barchetta" e "sport aperto" costruite tra il 1924 e il luglio 1961, in un massimo di 50 selezionate da una commissione tecnica. Previste prove di Regolarità al fine di dare all'evento un preciso rilievo sportivo. Chiusura iscrizioni il 31 maggio 2016.

www.oldmotorsclubabruzzo.it / www.circuitodipescara.it



BONFANTE-BRUNO DOMINANO SULLE STRADE DI "NIVOLA"

Grande successo di partecipazione e soddisfazione da parte degli equipaggi che han preso parte, lo scorso 10 aprile, al 2° "Sulle Strade di Nivola", gara di Regolarità turistica organizzata dall'AMAMS Tazio Nuvolari con il Patrocinio dell'AC Mantova e del Museo Tazio Nuvolari.

La gara è stata vinta da Mauro Bonfante-Cinzia Bruno su Fiat 1100/103 del Classic Team, davanti di pochi centesimi ad Aliverti-Cogliandro (A112 Abarth di Franciacorta Motori).

Sotto una stupenda giornata di sole, i concorrenti hanno scoperto i colli morenici mantovani per raggiungere a Castel d'Ario, patria di "Nivola", dove li aspettava un circuito cittadino dominato da Fontana-Piga su A112 Abarth del 1972.

Non sono mancate le presenze interessanti a livello storico e di curiosità, come la figlia-navigatrice di Alessio Zaccaria, ex Campione italiano di Rally, di sei anni, o una rarissima Fiat 1100 E Supergioiello (in foto).

www.amams.org



IL GRANDE EVENTO DEDICATO
AGLI APPASSIONATI DI AUTO

VERONA LEGEND CARS

FIERA DI VERONA

13-14-15
MAGGIO 2016

IL POSTO IDEALE
NON SOLO PER ACQUISTARE
LE CLASSICHE ITALIANE E
TEDESCHE, MA ANCHE PER
VENDERE, GAREGGIARE,
SOGNARE.

MAISON BIBELOT Florence - Milan
casa d'aste - auction house

MAISON BIBELOT CASA D'ASTE
in collaborazione con VERONA LEGEND CARS
presenta la prima asta di materiale storico
automobilistico e motociclistico
SABATO 14 MAGGIO 2016

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

LA 33^a EDIZIONE DEL RADUNO DI GARLENDIA: LE FIAT 500 SI DEDICANO AL GIAPPONE

Scalpitano i motori delle 500 di tutta Italia (e non solo!) per la prossima partenza: destinazione, il Meeting Internazionale di Fiat 500 Storiche che si terrà a Garlenda (SV) il prossimo 1, 2 e 3 luglio. Centinaia di equipaggi si sono già iscritti per quello che si prospetta un weekend ricco di intense emozioni.

Per sottolineare l'aspetto internazionale del Meeting, il "mega raduno" nomina ogni anno una nazione "ospite d'onore": quest'anno è il turno del Giappone: per i partecipanti del Sol Levante è in serbo un'accoglienza speciale.

Ricchissimo come sempre il programma di spettacoli, escursioni e mostre per accontentare grandi e piccini. Si festeggerà anche il 50° anniversario della 500 da fuoristrada, la Ferves Ranger. Ci sarà poi la mostra fotografica "500 Selfie", l'esposizione di oggettistica giapponese al Castello Costa del Carretto, il tradizionale annullo filatelico, conferenze e momenti di confronto tra gli appassionati durante la "Tavola Rotonda". E non mancherà il tradizionale Mercato Ricambi.

Per informazioni, telefonare al 0182-580592.

www.500clubitalia.it



GITA AD ARONA: LE STORICHE VERCELLESI SONO USCITE DAL LETARGO INVERNALE

Il Veicoli Storici Vercelli ha iniziato quest'anno la stagione con un raduno itinerante, che ha portato gli appassionati dalla pianura vercellese fino ad Arona sul Lago Maggiore. Il ritrovo domenica mattina 3 aprile presso la sede del club a Caresanablot. Oltre sessanta gli equipaggi al via, pronti a mettersi in viaggio con le storiche uscite dal letargo invernale. Dopo la colazione, alle 11 i radunisti sono partiti alla spicciolata seguendo l'itinerario programmato, che si è snodato fra le risaie del vercellese, attraversando abitati rurali e paesini caratteristici con la gente a bordo strada intenta a osservare il passaggio delle vetture, fino ad arrivare in vista del Lago Maggiore. Meta finale: la nota e graziosa località di Arona (NO). Gli equipaggi hanno attraversato le vie cittadine per approdare nel piazzale dell'hotel incorniciato da una splendida vista lago. Quindi menù a base di tipiche specialità piemontesi fra cui le "Perle delle mondine alla Novarese con salam d'la duja." Al termine il presidente Lorenzo Casetta ha ringraziato tutti i partecipanti e lasciato un ricordo della manifestazione.

www.veicolistoricivercelli.it

"OUVERTURE" AL FEMMINILE AL TROFEO MARELLI MOTORI, ANTIPASTO DEL RADUNO INTERNAZIONALE ZAGATO

L'equipaggio composto da Valeria Noale Ferri e Loretta Giacomini Baio (Lancia Beta Spider 1600 Zagato del 1979, a sinistra) le ha "suonate" ai restanti 32 equipaggi che hanno partecipato al 6° Trofeo Marelli Motori, manifestazione di apertura di stagione dello Zagato Car Club. Con ritrovo ad Arzignano (V), presso gli stabilimenti Marelli Motori, i soci e simpatizzanti della nota carrozzeria milanese si sono cimentati in una serie di prove di regolarità, per poi abbandonare lo spirito agonistico e dedicarsi a una piacevole e interessante gita turistico-culturale sui colli Berici, con destinazione Villa Fracanzan Piovene sede del Museo della "Vita quotidiana e lavoro in villa" ad Orgiano (a destra, con in primo piano una Lancia Flavia 1.5 e una Abarth 850).

Al termine della visita alla maestosa villa, riaccesi i motori, si è

ripartiti in direzione Montegalda, dove, presso l'agriturismo Il Palazzone (anche sede della premiata Distilleria F.lli Brunello, la più antica artigianale d'Italia), è volta al termine la manifestazione con pranzo e premiazione.

Dando come nuovo appuntamento il prossimo 46° Raduno Internazionale Zagato, che si svolgerà nelle Langhe dal 20 al 22 maggio, il comitato organizzatore auspica, dopo aver ricevuto il Premio Speciale ASI per il Raduno 2015, di poter mantenere e migliorare ulteriormente questo prestigioso traguardo.

Un modo simpatico anche per festeggiare degnamente il 35° anniversario della fondazione dello Zagato Car Club.

Per informazioni: Aldo Gadioli 335-7714521.

www.zagatocarclub.it



LE GIULIA DAL PO AGLI APPENNINI NEL PARMENSE, PER SOLE BERLINE

Si annuncia interessante la due giorni nel Parmense organizzata dal Registro Italiano Giulia. Il raduno si svolgerà sabato 4 e domenica 5 giugno, su tracciati e località differenti. La prima giornata in pianura: si parte da Fidenza e si toccano le località di Tabiano, Fontanellato, San Secondo fino al fiume che Guareschi descriveva "vasto, deserto, imponente e silenzioso": il Po. Quindi visita a Roccabianca e alla Villa Verdi a S. Agata di Villanova. Serata di gala a Tabiano. La domenica gli equipaggi potranno ammirare le panoramiche colline e montagne della zona, passando per le località di Salsomaggiore, San Pellegrino, Bore e Bardi (nota per la fortezza) e quindi risalire la valle fino a Cereseto di Compiano, dove potranno gustare il pranzo con cucina tipica dell'Appennino. Al raduno si può partecipare soltanto con Giulia berlina. Per informazioni, contattare il referente del Registro Giulia per l'Emilia: Elio Quarantelli (mobile 348-8216730). www.registrogiulia.info



A GIUGNO A SIRACUSA REGOLARITÀ TURISTICA ACI

Si disputerà il 25-26 giugno prossimi il "3° Siracusay Historic Maremonti", 2° Memorial Salvatore Giunta, manifestazione organizzata dall'AC Siracusa e valida per il campionato siciliano ACI-SPORT 2016 Regolarità Turistica. Per ulteriori informazioni consultare il sito www.historicmaremonti.it.

A MANTOVA RADUNO PER IL 110° DELLA LANCIA

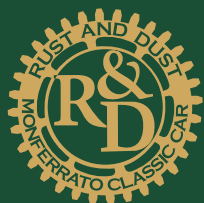


Il Club "8Volanti - Tazio Nuvolari" organizza per domenica 22 maggio prossimo il raduno di auto d'epoca Lancia in occasione del 110° anniversario della Casa di Borgo San Paolo. L'evento si svolgerà nel suggestivo "salotto" di

Piazza Sordello a Mantova. Per informazioni: www.ottovolantiporto.com.



"RUST AND DUST"
MONFERRATO CLASSIC CAR
Comune di Bistagno



"RUST AND DUST"
MONFERRATO CLASSIC CAR

"INSIEME PER LUCIANA"



"INSIEME PER LUCIANA"

RITROVO PRESSO
PIAZZA MONTEVERDE
BISTAGNO
ORE 9.00

RADUNO IN BISTAGNO
15/05/2016

www.rustanddust.net



GRAND TOUR INTERNAZIONALE AUTOSTORICHE PONTE DI LEGNO - ITALY 10 -11 -12 GIUGNO 2016

Old Motors Club Bergamo, in collaborazione con Adamello Eventi, sotto l'Egida FIVA-ASI, organizzano un Raduno internazionale d'auto d'epoca per vetture costruite ed immatricolate prima del 31 Dicembre 1986, oltre ad uno speciale Raggruppamento di Moderne Super Car: Ferrari, Maserati, Porsche, Mercedes, Jaguar, Bugatti, Lamborghini, Aston Martin ed altri modelli di interesse e pregio sportivo agonistico, ammesse ad esclusiva discrezione dell'Organizzazione.

Grand Tour non competitivo, turistico, culturale, enogastronomico, votazioni ogni giorno per le 5 prove del Concorso d'Eleganza in 5 diverse Località: Lovere, Malonno, Temù, Pellizzano, Berbenno in Valtellina.

Un Grand'Evento il cui leit-motiv sarà il giusto equilibrio tra passione ed entusiasmo per le auto di un tempo, il gustare a pieno la

guida della propria vettura in un perfetto connubio di storia, cultura, enogastronomia, degustazione di prodotti tipici locali, ubicati in angoli di mondo dai panorami unici.

Tre giornate, 805 chilometri, Comprensori turistici di ineguagliabile bellezza, tra laghi alpini e montagne, siti culturali e storici.

Locations di pregio dove saranno predisposti pranzi, cene, degustazioni di prodotti locali, coffee-break, il tutto in un clima di passione, simpatia e relax.

Cena Ufficiale "Alta Quota" presso il Ristorante Rifugio Capanna Valbione (1580 m.s.l.m.), salita da Ponte di Legno (1260 m.s.l.m.) con solo 4 minuti di seggiovia. In caso di maltempo la cena avverrà presso un Ristorante tipico di Ponte di Legno.

La comodità di pernottare sempre nello stesso prestigioso Hotel di quattro stelle a Ponte di Legno,

dotato di un rilassante centro wellness.

Per tutti gli arrivati targa attestante la partecipazione, cesto di prodotti enogastronomici, Vip Package contenente omaggi, cadeaux, convenzioni con Aziende partners, abbigliamento ufficiale dell'Evento. Per tutti gli accreditati la vantaggiosa Summer Marathon Fidelity Card, convenzionata con prestigiose attività del Comprensorio Temù Ponte di Legno - Tonale.

Concorso "Regina V° Summer Marathon 2016" con "like" degli utenti di Facebook per l'assegnazione alla vettura più votata della "Gran Coppa Ma-Fra". Tra i numerosi plus anche l'assistenza tecnica lungo tutto l'itinerario da parte di personale specializzato al seguito per eventuali interventi; un minibus shuttle riservato a disposizione dei partecipanti. Organizzato al seguito il 1° Tribute Lancia Delta Integrale.



Vincitori 2012 Mozzi-Biacca
su Lancia Astura MM del 1938



Vincitori 2013 Fontanella-Covelli
su Ford B 18 Roadster del 1933



Vincitori 2014 Margiotta-Perno su
Alfa Romeo Giulietta Spider del 1959

www.summermarathon.it



Old Motors
Club Bergamo



1° TRIBUTE
LANCIA
DELTA INTEGRALE



ITINERARIO PRIMA GIORNATA VENERDÌ 10 GIUGNO 2016

Raduno e partenza nella prestigiosa Location Castello di Malpaga, Lago d'Endine, Lovere dove avverrà il primo Concorso d'Eleganza, proseguimento sulla sponda occidentale del Lago d'Isèo per Sulzano dove, dalla terrazza del Ristorante La Pernice si potrà ammirare la caratteristica opera d'arte di Christo "The Floating Piers", dal lago alla Vallecamonica fino a Malonno per il secondo Concorso d'Eleganza e la degustazione di prodotti tipici, infine arrivo a Temù per il terzo Concorso d'Eleganza ed a Ponte di Legno per la cena ufficiale.

TOTALE PRIMA GIORNATA

Chilometri:	Concorsi di eleganza:
163	3

ITINERARIO SECONDA GIORNATA SABATO 11 GIUGNO 2016

Partenza da Ponte di Legno, Passo Tonale, Val di Sole, Madonna di Campiglio, a Storo sosta per degustare la Polenta, proseguimento per il Lago di Ledro e Riva del Garda per il pranzo a buffet. A seguire Molveno, Andalo, Val di Non, Pellizzano con la quarta prova del Concorso d'Eleganza e degustazione di prodotti tipici, di nuovo la risalita al Passo Tonale e Ponte di Legno. Nel dopocena "Champagne Party" per gli Accreditati.



TOTALE SECONDA GIORNATA

Chilometri:	Concorsi di eleganza:
333	1



ITINERARIO TERZA GIORNATA DOMENICA 12 GIUGNO 2016

Partenza da Ponte di Legno, Aprica, Tirano, entrata in Svizzera, Passo Bernina, Sankt Moritz, Silvaplana, brunch sui Laghi Alpini dell'Engadina, proseguimento verso Passo Maloja, Chiavenna, Morbegno, a Berbenno in Valtellina la quinta prova del Concorso d'Eleganza e degustazione prodotti tipici enogastronomici della zona, a seguire Lago di Como sponda occidentale fino a Cernobbio. Al Grand Hotel Sheraton Como gran buffet dell'arrivederci, consegna attestati, riconoscimenti, cesto di prodotti tipici enogastronomici dei territori attraversati.

TOTALE TERZA GIORNATA

Chilometri:	Concorsi di eleganza:
306	1

Il carburante della vita

TERZA SERIE
Stefano Marzotto
al volante della
Lancia Aurelia B 20
GT che userà alla
"Freccia Rossa".
La vettura è del 1953.



Stefano, figlio di Vittorio e nipote di Giannino, Paolo e Umberto, ama le automobili quanto il suo vino. La passione muove tutto, la tecnologia la valorizza; nelle corse dei tempi degli zii come nell'enologia di oggi. E nella Lancia Aurelia B 20 GT con cui gareggerà alla "Freccia Rossa"

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO MATTEO BOEM





Vino e motori danno più gioie che dolori, perché la passione porta a superare sempre i problemi che si possono presentare. Tra i miei zii c'era una forte rivalità, come dimostra la Coppa delle Dolomiti del 1952, nella quale terminarono ai primi quattro posti di categoria

Maggio è il mese della Mille Miglia: il suo nome e quello dei Marzotto sono indissolubilmente legati per le vittorie di Giannino nel 1950 e 1953 e le tante partecipazioni anche degli altri fratelli Paolo (che ha il record di velocità nel tratto Brescia-Verona, a 198 km/h di media, nel 1955), Umberto e Vittorio (secondo nel 1954). Così come il legame tra i Marzotto e Ferrari: furono grandi protagonisti dell'automobilismo degli anni '50. Vittorio vinse il Giro di Sicilia 1951 e il GP di Monte-Carlo 1952; alla Coppa delle Dolomiti del 1952 i fratelli Marzotto conquistarono un record rimasto imbattuto: si classificarono primo, secondo, quinto e settimo assoluti, facendo poker nella categoria Sport, classe oltre 1100.

Appare dunque naturale che il collegamento tra la famiglia Marzotto e la "Freccia Rossa" prosegua ancora oggi, con i figli e i nipoti dei "conti correnti", com'erano chiamati giocando sul loro titolo nobiliare e sul fatto di essere veloci, che partecipano con la Scuderia Marzotto, la squadra voluta all'epoca da Giannino. Un collegamento che si sostanzia non soltanto nella partecipazione, ma anche nella sponsorizzazione della gara da parte del Gruppo vinicolo Santa Margherita, azienda fondata da Gaetano Marzotto nel 1935 con il nome della moglie e oggi retta da Gaetano, Stefano, Nicolò e Luca, pronipoti del capostipite della dinastia di Valdagno nata nel 1836 con l'attività tessile.

Valdagno, in provincia di Vicenza, è la culla dei Marzotto, il luogo da cui tutto è partito. Ed è a pochi chilometri da lì, ad Altavilla Vicentina, che ci riceve Stefano, a casa sua. Sotto un pergolato con un meraviglioso e profumatissimo glicine bianco, che attira api operose, e davanti alle immancabili "bollicine": «Questo Prosecco è del 2014, non è stata la migliore annata, troppa pioggia» attacca Stefano, i cui tratti del volto ricordano parecchio quelli di suo zio Giannino; soprattutto il sorriso e lo sguardo. Ma lo dice solo per rimarcare, sornione, che «ciononostante, il prodotto non è affatto male, non le sembra? Dopo le faccio assaggiare un'annata molto migliore, sentirà...».

★ Stefano Marzotto, figlio di Vittorio, è presidente di Zignago Holding, a cui fa capo Santa Margherita. Si percepisce che la sua attività vinicola l'appassiona parecchio. Dietro un buon vino ci sono molta tecnologia e molta tecnica, più di quanto la gente s'immagini. Quanto c'è di simile tra enologia e automobilismo?

«Molto, nella tecnica e nella passione che bisogna metterci. Senza passione né il vino né l'automobilismo vanno da nessuna parte. Enologia è amore per la terra, mangiare bene. Che sono poi tutte componenti del saper stare a tavola. È una questione di educazione: far le cose bene, avere rispetto delle persone e delle cose. Allo stesso modo, le automobili sono un insieme di tecnologia e passione. Perfino in F1».

★ Restiamo un po' sorpresi da questo paragone. Segue la F1?

«Sì, la seguo. Non sempre, ma qualche GP lo guardo. Quello della Cina mi è piaciuto molto, pieno di colpi di scena. Comunque, guardi Adrian Newey con la Red Bull, l'ha portata a dominare, in poco tempo. Lui è uno sicuramente appassionato».

★ Se la passione è così importante, perché "il vino genuino del contadino" spesso è terribile?

«Perché da sola la passione non basta. Il buon vino del contadino non è mai esistito: il coltivatore non ha mai avuto la tecnologia a supporto; e il suo scopo di solito è produrre il più possibile, perché vende ai consorzi e alle cooperative dove lo pagano secondo la quantità. Questo è in opposizione alla qualità. La tecnologia in quei casi è quasi nulla».

★ Vino e motori, gioie e dolori?

«Sono più gioie che dolori, superiori a tutte le fatiche e i problemi. I miei figli parteciperanno alla Mille Miglia 2016 con una Lancia Lambda del 1927, che quindi ha quasi 90 anni: anche qui servono pazienza e fare le cose bene; e la tecnologia è indispensabile per far funzionare tutto come si deve».

★ Mille Miglia, corse automobilistiche. Quanta rivalità c'era fra i suoi zii?

«Parecchia. Siamo sempre stati una famiglia di sportivi, e nello sport c'è sempre rivalità. Io e mio fratello per esempio sciavamo e nessuno dei due voleva restare dietro, mai. Gli zii terminarono una Coppa delle Dolomiti ai primi quattro posti nel 1952: questo la dice lunga». A questo punto si sente in lontananza il rombo di un'automobile: sta arrivando la Lancia Aurelia B20 con cui Marzotto parteciperà alla 1000 Miglia di quest'anno. Poco dopo, compare una figura minuta: «È il signor Parisi, Giovanni -dice Stefano-. Il nostro meccani-





ALLA GUIDA

Stefano Marzotto, presidente di Zignago Holding, qui al volante dell'Aurelia B20. Sotto, l'interno della Lancia, perfettamente conservato; gli strumenti sono Veglia. Più in basso, un dettaglio del design di Pininfarina e dei fari Carello. Nell'altra pagina, in basso, discute con il nostro inviato sulla situazione delle marche italiane.





Dei "conti correnti", come li chiamavano, credo che mio padre Vittorio fosse il più equilibrato nella guida, quello che risparmiava di più la macchina. Oggi la 1000 Miglia muove centinaia di veicoli, bisogna tornare a pensare anche alla sicurezza

co da sempre, lo conosco da una vita».

Giovanni Parisi ha un'officina a Vicenza: «Ho un sacco di foto all'interno della mia officina, tutta la vita dei conti -ci dice». Poi si rivolge al nostro ospite: «Marzotto, le ho fatto la rassegna stampa!» e mostra al Conte la fotocopia di una pagina di *Automobilismo d'Epoca*.

★ **Conte, torniamo ai suoi zii: chi era il più veloce?**

«Giannino diceva che era Paolo, che era peraltro anche il più giovane, ma diceva anche che rompeva le macchine. Di certo Giannino era il più tecnico, come ha dimostrato poi con la creazione della Scuderia Marzotto».

★ **C'è chi dice che il realtà il più forte fosse Vittorio, suo padre, tra l'altro il solo italiano a vincere il GP di Monte-Carlo al volante di una Ferrari. Concorda?**

«Mio padre era probabilmente il più equilibrato, quello che risparmiava la macchina. Pensi che quando vinse il GP a Monaco (1952, disputato con vetture Sport e non valido per il mondiale di F1, ndr) partì da Valdagno con la macchina a cui il suo meccanico Otello Marchetto aveva appena sostituito il motore. Fece il rodaggio lungo la strada per il Principato».

★ **Torniamo alla Scuderia Marzotto, a Giannino e alla tecnica. A lui**

piaceva molto vero?

«Altroché. Volle modificare le sue Ferrari. Era una passione per lui, ma c'era anche uno scopo competitivo. Faceva realizzare da Fontana carrozzerie più leggere rispetto a quelle che montavano a Maranello. Sosteneva di risparmiare almeno un quintale».

★ **E Ferrari cosa diceva?**

«Abbozzava. Era contento che vicesse una Ferrari, poco gli importava che fosse modificata. Quello che non gli andava tanto giù era che un'auto privata vicesse contro quelle ufficiali del Cavallino».

★ **Tornando alla competizione tra fratelli, si può dire che fosse il sale della loro vita?**

«Senz'altro, anche con risvolti goliardici. Umberto e il suo amico Dal Moro realizzarono una loro vettura partendo da un telaio e un motore Fiat-Giannini 750. La fecero come piaceva a loro e la chiamarono con l'acronimo Mardal dalle iniziali dei cognomi. Gli altri tre zii la ribattezzarono subito "Merdal"...»

★ **Lei ha disputato e disputerà quest'anno la rievocazione della "Freccia Rossa": le piacerebbe correre una 1000 Miglia come allora, senza vincoli di velocità, se fosse possibile?**

«Direi di no. Bisogna correre in circuito, la sicurezza è fondamentale».

★ **Quindi la pensa come suo zio Giannino, le cui priorità in gara erano "portare a casa la pelle, poi i parafanghi, e magari vincere"?**

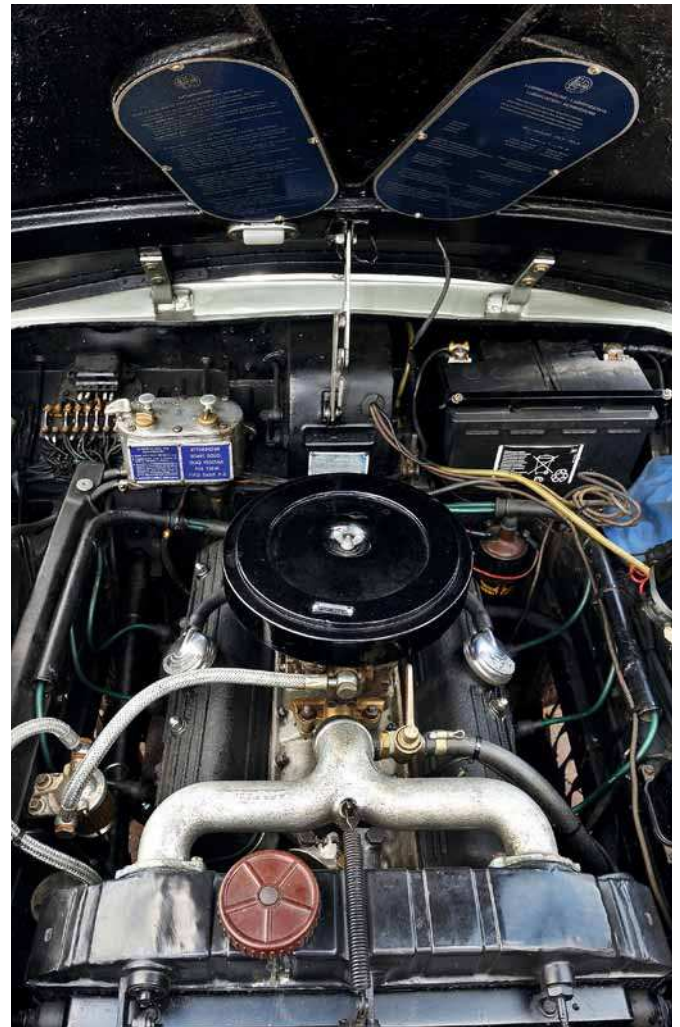
«Si esattamente. Le strade sono pericolose, mentre le piste oggi sono bellissime e tra l'altro permettono di sperimentare tutto quello che l'auto può dare, cosa che in strada è impossibile. E le dirò che invece molti hanno poca consapevolezza dei rischi e che anche la 1000 Miglia di oggi può essere molto pericolosa. Pensi solo al fatto che tra concorrenti della gara, dei vari "tributi" e dell'organizzazione si muo-



COLLAUDO

Qui a fianco, i cerchi Borrani tipici della B 20 GT; più a destra, le prese d'aria dei tamburi anteriori: sulle B 20 "ufficiali" usate in corsa erano spesso ricavati nella carrozzeria.

Nella pagina a fianco, Marzotto e il fidato Giovanni Parisi alle prese con i fusibili: il montaggio di una ventola supplementare in vista della 1000 Miglia ha portato alcune difficoltà all'impianto elettrico, emerse durante la realizzazione del servizio fotografico, che si è trasformato così in... collaudo.



BELLISSIMA E PRESTANTE

A sinistra, la bellissima linea della Aurelia B 20, frutto della matita di Pininfarina. Secondo Stefano Marzotto, la moderna Bentley GT è chiaramente ispirata a questa Lancia. L'esemplare è della III serie, la prima con cilindrata del V6 (sopra) portata a 2,5 litri, per una potenza di 118 CV (ben 38 CV più della 2.0 II serie!) e velocità massima di 185 km/h. All'avanguardia il telaio, con scocca portante e sospensioni a ruote indipendenti. Appena più lunga e più larga della II serie, pesa anche 50 kg in più.



Non avrei tempo di curare una collezione come si deve. Le auto vanno usate, altrimenti si rovinano. In Fiat è mancata una visione: a un certo punto hanno smesso di pensare alle automobili e hanno perso l'abitudine; la crisi di Alfa Romeo e Lancia si spiega così

ve una carovana di oltre 500 veicoli. E che il pubblico è sempre molto vicino all'azione. A questo punto io penso che si dovrebbero rispettare rigorosamente le norme del Codice della strada, cosa che invece non avviene perché molti concorrenti compiono manovre pericolosissime: invasioni di corsia, sorpassi in curva o prima di un dosso eccetera. Io ho segnalato la cosa agli organizzatori, secondo me un concorrente che non rispetta il codice andrebbe penalizzato in gara. Ma non mi pare che mi abbiano ascoltato».

★ **A parte la Mille Miglia fa altre gare?**

«No, soltanto qualche raduno sporadicamente, non ho tempo. Ogni tanto vado in circuito a provare auto moderne, perché mi invitano le Case. Mi è capitato di provare auto stupende come l'Audi R8 e la Porsche 918, dei veri capolavori».

★ **Ma una collezione, per quanto piccola, ce l'ha?**

«Purtroppo no, ma è meglio così perché non avrei tempo di curarla come si deve. Le automobili vanno usate. Provi lei a stare seduto per un mese, se dopo riesce a camminare. Per le automobili è uguale. Poi bisogna anche migliorarle, nei limiti della loro storia. Per esempio, su questa B20 abbiamo montato una ventola supplementare. Alla Mille Miglia è indispensabile perché a volte si creano veri e propri ingorghi».

★ **A tal proposito le piace quindi la Mille Miglia moderna?**

«Molto. Però, a proposito di code: lo scorso anno ne ho fatta una di quasi un'ora e mezzo a Verona, meno male che avevo la ventola in più, per l'appunto. Allora io mi dico: questa manifestazione è straordinaria, un evento unico al mondo, vengono da tutto il mondo per parteciparvi. Argentina, Giappone, Stati Uniti, Canada, Australia, Russia, dappertutto; e non riusciamo a organizzarla come si deve».

★ **Cosa intende dire?**

«Intendo dire che le città e i paesi attraversati dalla Mille Miglia non sanno sempre cogliere -quasi mai, per la verità- questa opportunità di comunicazione straordinaria. C'è ancora una passione incredibile, la gente si accalca lungo la strada come sessant'anni fa. Si scopre l'Italia vera, che non è soltanto Roma, Firenze e Venezia. Queste tre città rappresentano il circuito tipico del turista occasionale che viene in Italia, ma c'è molto di più».

★ **D'accordo, diciamo che la municipalità di Verona dovrebbe orga-**

nizzare e comunicare meglio la cosa. Ma Radicofani?

«È proprio questo che dico: in Italia si parla tanto di turismo, ma in realtà manca del tutto il coordinamento, che non può che partire dall'alto, dal governo centrale. E così opportunità come la nostra corsa si sfruttano soltanto in minima parte».

★ **Un coordinamento che servirebbe anche per il vino, immagino? «Altroché! Prodotti e territorio sono due facce della stessa medaglia».**

★ **Eppure è stato creato l'Ente nazionale per il Turismo, qualche anno fa. Risultati?**

«È meglio non commentare. Passiamo alla prossima domanda».

★ **Bene, parliamo della Mille Miglia di quest'anno. Lei parteciperà con la Lancia Aurelia B20. Da dove viene quest'auto?**

«L'ho comprata insieme a Giovanni Parisi. Abbiamo grande amore verso quest'auto. Perché è bellissima e anche perché l'aveva mio zio Paolo. Era la sua sportiva di casa. La guardi: non le sembra che qualcuno l'abbia copiata oggi? Ma certo, prenda la moderna Bentley GT e mi dica se non è la copia sputata? ».

★ **In effetti si assomigliano parecchio. Peccato che la Bentley sia una marca in salute, al contrario della Lancia...**

«Guardi, non tocchiamo questo tasto, che è di una tristezza... Sa perché siamo arrivati a questo punto? È tutta una questione politica. Non si potevano tenere in piedi gli stabilimenti, allora si è deciso di lasciar morire un marchio. E lo stesso vale per Alfa Romeo».

★ **Ma adesso l'Alfa sta tornando. Non ci crede?**

«Ci crederò quando avrò una vera gamma di modelli. Per ora vedo che con la Giulia hanno fatto un mezzo disastro con questi ritardi. Speriamo che si riprendano».

★ **Perché l'Alfa Romeo e la Lancia sono finite così?**

«Perché è mancata la visione. Andato via Ghidella, in Fiat si è puntato sul lato finanziario dell'impresa, affidandosi a Romiti. Che è stato premiato per i risultati ma ha lasciato terra bruciata dal punto di vista del prodotto. E la mancanza di prodotto si paga».

★ **Insomma a lei le auto italiane piacciono, come a tutti. Ma, come molti, vedo che ha scelto Audi...**

«Cosa dovevo fare? Una gamma di auto italiane non esiste...!».

★ **Nemmeno Maserati?**

«Le Maserati sono bellissime e, adesso, credo anche affidabili. Però non c'è nella sua gamma l'automobile che serve a me».

★ **Che è...?**

«Comoda, spaziosa, veloce, bella da guidare e... perfino parca nei consumi».

★ **Torniamo a casa nostra: cosa sarebbe accaduto se Alfa Romeo e Lancia fossero passate a un Costruttore diverso da Fiat?**

«Sarebbero stati concorrenti molto forti per Fiat, forse anche troppo forti».

★ **Sta dicendo che Fiat le ha acquisite per eliminare la concorrenza?**

«Dico che di certo la concorrenza sarebbe molto aumentata per Torino».

Beh, a questo punto abbiamo finito. In bocca al lupo per la gara e... prosit!



ALBUM DI CORSE

Dall'album di famiglia Marzotto: a sinistra, Giannino alla 1000 Miglia 1948 con la Lancia Aprilia. Sotto, la "Gazzetta" celebra la sua prima vittoria, nel 1950; a destra, la famosa Ferrari 166-212 "Uovo". Più in basso, a sinistra Giannino (primo a destra) con Ferrari (in mezzo con il cappello) a Imola nel 1952; più a destra, una rara immagine di Giannino sulla Ferrari con cui vinse la 1000 Miglia del 1953. In fondo, Paolo Marzotto alla 24 Ore di Le Mans del 1955, sulla Ferrari 121 divisa con Castellotti.





Vittoria in vista

**Eugenio Castellotti domina
un'edizione sferzata
da pioggia e vento,
pur guidando nella parte
finale a occhi nudi
per la perdita degli occhiali
di protezione
Ferrari domina con cinque
auto ai primi cinque posti**

DI ATTILIO FACCONI

DI SLANCIO
Eugenio Castellotti, senza occhiali protettivi,
taglia il traguardo di Brescia dopo aver
superato di slancio la Osca di Cabianca, di cui si
intravede il muso (Archivio Fondazione Negri).
Sotto, un ritaglio di giornale del giorno dopo.

La Mille Miglia vista dal viale Tazio Nuvolari

**TUTTI I MANTOVANI HANNO TREMATO
PER GLI OCCHIALI DELL'ASSO DELLA "FERRARI,"**

Il 1956, anno d'eccezione per l'automobilismo sportivo, ha visto la nascita della Mille Miglia. La corsa, che si svolgeva in un'epoca di grande entusiasmo per l'automobilismo sportivo, era stata fondata nel 1927 da Enzo Angileroni e Tazio Nuvolari. La prima edizione, nel 1927, fu vinta da Nuvolari e Giuseppe Campari su una Fiat 500. La corsa si svolgeva su un percorso di 1000 chilometri, da Brescia a Mantova e ritorno. Nel 1956, la Mille Miglia fu vinta da Eugenio Castellotti su una Ferrari 2500. Castellotti, che era un pilota di grande talento, era anche un pilota di Formula 1. La sua vittoria nella Mille Miglia fu una grande affermazione per la Ferrari e per il mondo dell'automobilismo sportivo. La corsa, che si svolgeva in un'epoca di grande entusiasmo per l'automobilismo sportivo, era stata fondata nel 1927 da Enzo Angileroni e Tazio Nuvolari. La prima edizione, nel 1927, fu vinta da Nuvolari e Giuseppe Campari su una Fiat 500. La corsa si svolgeva su un percorso di 1000 chilometri, da Brescia a Mantova e ritorno. Nel 1956, la Mille Miglia fu vinta da Eugenio Castellotti su una Ferrari 2500. Castellotti, che era un pilota di grande talento, era anche un pilota di Formula 1. La sua vittoria nella Mille Miglia fu una grande affermazione per la Ferrari e per il mondo dell'automobilismo sportivo.

La Mille Miglia, nata nel 1927 come geniale scommessa, dopo tre decenni è considerata l'essenza dell'automobilismo sportivo. A sublimarne il fascino ha contribuito l'edizione del 1955, passata agli annali per la media record di velocità realizzata da Stirling Moss (157,650 km/h) e per il più elevato numero dei partecipanti. Se la primavera del 1955 è stata radiosa per la corsa bresciana, purtroppo non lo è stata per l'automobilismo mondiale, funestato dalla morte di Alberto Ascari e dalla tragedia alla 24 Ore di Le Mans. Questo triste scenario induce alcune nazioni a "proibire" le gare su strada e porta la Mille Miglia, che si corre su percorsi aperti al traffico, al centro di accesi dibatt-



Il meteo non promette nulla di buono. L'ordine di partenza è definito per sorteggio e non favorisce Castellotti, che parte primo dei "grandi": dovrà fare lui il ritmo della gara. Guida una Ferrari 290, di cilindrata 3500, da 340 CV, un mostro da domare sull'asfalto viscido



PREMIO NUVOLARI

Sopra, Castellotti nello studio di Tazio Nuvolari presso l'AC Mantova dopo aver ricevuto il premio internazionale intitolato all'asso mantovano; si riconoscono, da sinistra: Enzo Ferrari, Juan Manuel Fangio, la vedova di Nuvolari Carolina, Castellotti e il sindaco di Mantova Pietro De Nicolai (*Archivio Happy Motoring*). Il premio fu assegnato al pilota lodigiano all'unanimità. In alto, una rara immagine (*archivio AC Parma*) del passaggio a Parma: Castellotti è senza occhiali nella pioggia.

titi tra favorevoli e contrari alla competizione. In questi momenti tormentati di incertezze emerge la figura di Bruno Boni, sindaco di Brescia, fortemente sostenuto da Renzo Castagneto e Aymo Maggì, che mette in atto la sua raffinata diplomazia "politica" riuscendo a far continuare la corsa.

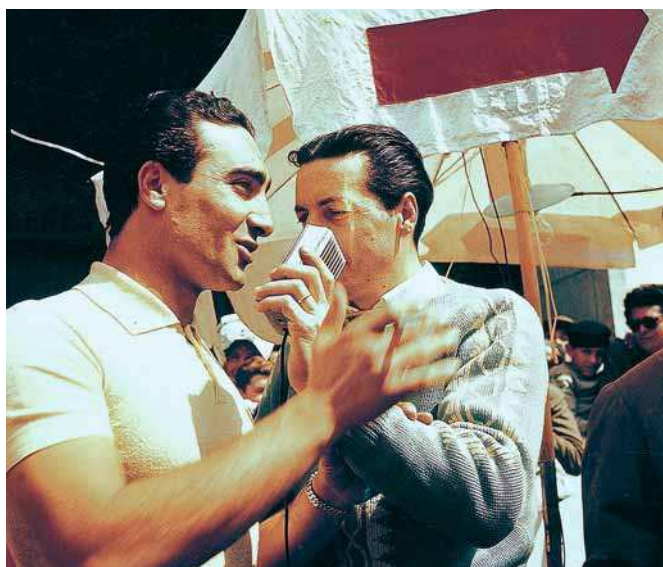
Gli organizzatori, consapevoli delle difficoltà emerse, individuano come punto debole il numero eccessivo dei partecipanti, molti dei

quali alle prime gare, al volante di vetture potenti e troppo veloci. Corrono ai ripari e nel regolamento della XXIII edizione limitano il numero a 400 automobili, con riserva di "invitare" piloti dotati di esperienza. Le auto devono essere delle categorie Gran Turismo, Sport e Turismo Speciale, suddivise in dodici classi di cilindrata. Con l'approssimarsi della corsa, il clima ritorna quello di sempre: l'attesa e le curiosità si intrecciano e rendono elettrizzante l'atmosfera che circonda l'evento. Il percorso di 1597 km è invariato rispetto all'anno precedente, con la discesa nel centro Italia in senso orario. Da Brescia, la corsa attraversa il Veneto, la Romagna e corre sulla strada Adriatica toccando le Marche e l'Abruzzo. Da Pescara i concorrenti attraversano gli Appennini per dirigersi verso Roma e, dalla Capitale, inizia la risalita al nord lungo la Cassia. Dopo Firenze, superate le rampe dei Passi della Futa e Raticosa, tornano le strade piatte delle Pianura Padana, che portano al traguardo di Brescia non prima di aver toccato Cremona e Mantova, tratto del Gran Premio dedicato a Tazio Nuvolari.

Poker formidabile

Anche nella primavera del 1956 sono molteplici i motivi d'interesse sulla corsa. Tengono banco le novità tecniche, sulle quali si scatenano le voci più disparate; gli iscritti sono 365. La Mille Miglia è un severo banco di collaudo per le auto, molte Case lanciano nuovi modelli. La francese Renault mette in corsa la Dauphine 850, mentre nella classe fino a 1500 c'è attesa per vedere il nuovo coupé italiano: l'Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce. Sono oltre quaranta le vetture in gara del "Biscione" e devono vedersela con le affidabili e veloci Porsche 356.

Tra gli iscritti non sfugge il nome di Nicolò Carosio, la voce sporti-



CASTAGNETO

A sinistra, una rara foto a colori mostra Castellotti intervistato prima della gara. Più in basso, il pilota lodigiano dopo l'arrivo con il sindaco di Brescia Boni (a sinistra) e Giannino Marzotto (foto Farabola); qui sotto, festeggiato da Castagneto (da "Castellotti - Un cuore rubato" di Cesare De Agostini, Giorgio Nada Editore).

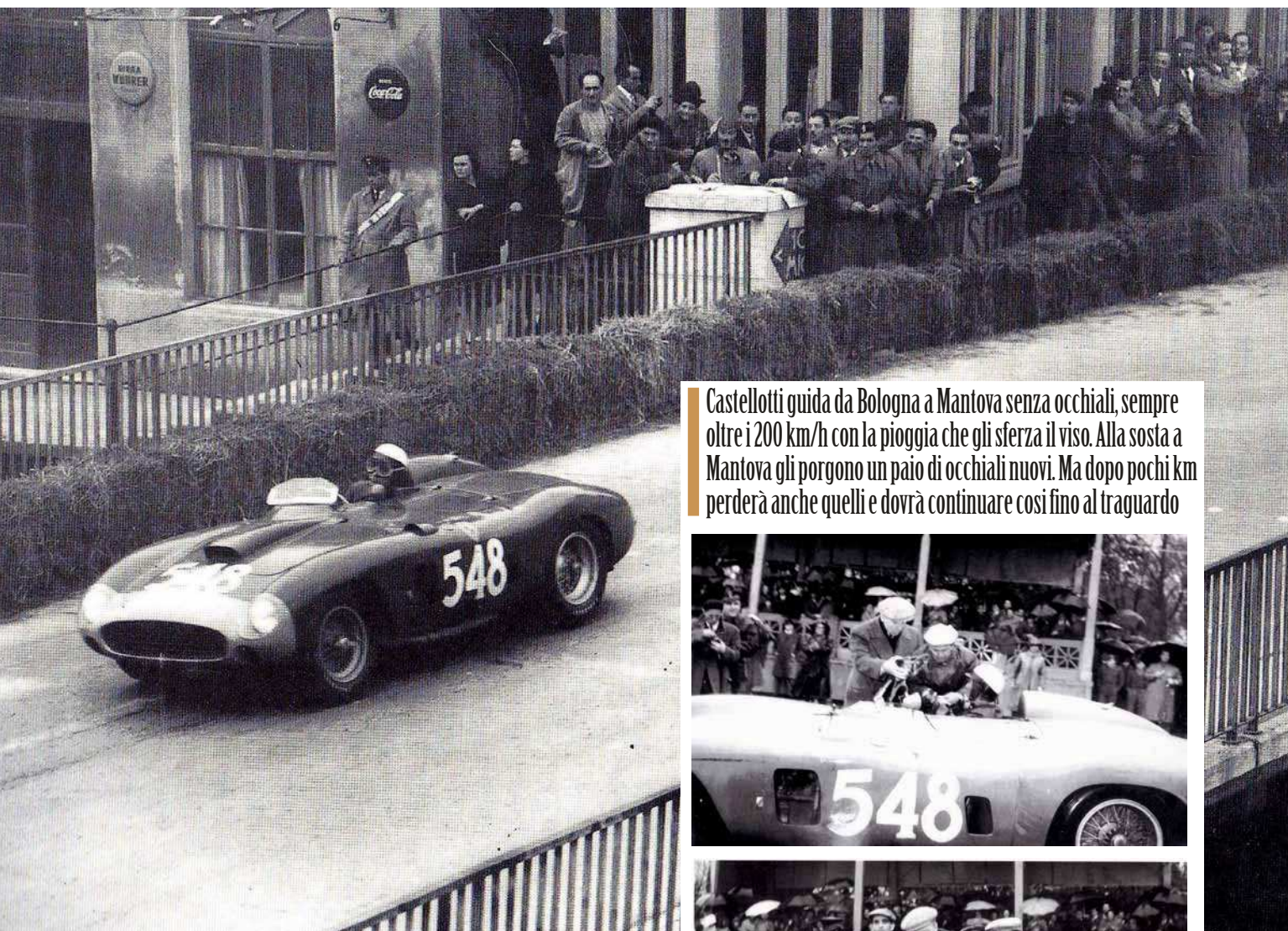


va per eccellenza della Rai, che è su Fiat 1100/103; corre Mario Poltronieri, giovane pilota che aspira a un buon risultato su Fiat 600; si stabilisce a Modena, per diventare pilota, l'argentino Alejandro De Tomaso, al via su Maserati 150S.

Alla vigilia della partenza campeggia sulla Gazzetta delle Sport il titolo "Poker formidabile": è così, che il giornalista-scrittore-ideatore della gara, Giovanni Canestrini, preannuncia la sfida a tinte forti tra Stirling Moss e Piero Taruffi su Maserati 300S, Juan Manuel Fangio e l'astro nascente Eugenio Castellotti al volante delle nuove Ferrari 290 MM.

Piazza della Vittoria a Brescia, dove si svolge la punzonatura, è stracolma di tifosi pronti a carpire piccoli segreti tecnici per azzardare un pronostico sul vincitore. La Mercedes, dopo la straripante vittoria del 1955, e a seguito della tragedia di Le Mans, tira i remi in barca e non si presenta ufficialmente. Il meteo non promette nulla di buono: alle 23 di sabato 28 aprile è una Fiat 600 che apre la XXIII edi-

zione, ma è all'alba che scendono dalla pedana i potenti bolidi destinati al podio. L'ordine di partenza dei big avviene per sorteggio, che non favorisce Castellotti, primo dei campioni a partire seguito da Collins, Taruffi, Moss, Musso e Fangio. Alle 5 e 48, in un'alba buia e tetra, il Sindaco di Brescia, in qualità di starter, abbassa la bandiera sulla Ferrari del pilota lodigiano, che scende dalla pedana con la sua Ferrari 290 MM, 12 cilindri capace di 340 CV: è l'inizio di una sfida dura e massacrante. Nei dodici minuti successivi partono tutti gli altri campioni ed è subito battaglia. Al primo controllo di Verona, con una media straordinaria di 193,171 km/h, Castellotti è al comando, che mantiene fino a Ravenna, seguito da Taruffi, che poco dopo passa a condurre. Il pilota romano a Savignano sul Rubicone è costretto al ritiro per un guasto al radiatore della sua Maserati. Per l'ormai anziano pilota è l'ennesima delusione alla Mille Miglia. La pioggia battente e il forte vento non rallentano la marcia di Castellotti, che passa per primo a Rimini, Ancona, Pescara e si presenta a Roma al comando con 10' di vantaggio su Collins e 20' su Fangio, molto contrariato perché la sua Ferrari non "gira" come dovrebbe. Il pilota di Lodi, nonostante momenti terribili causati da pioggia battente e vento forte, è sempre primo a Siena, Firenze e Bologna. Mantiene una decina di minuti su Peter Collins e oltre venti su Luigi Musso (Ferrari 860), che ha scavalcato Fangio ora quarto.



Castellotti guida da Bologna a Mantova senza occhiali, sempre oltre i 200 km/h con la pioggia che gli sferza il viso. Alla sosta a Mantova gli porgono un paio di occhiali nuovi. Ma dopo pochi km perderà anche quelli e dovrà continuare così fino al traguardo



L'ultimo sorpasso

Si profila un trionfo per le auto del "Cavallino rampante", visto che anche Stirling Moss sulla Maserati 350S, con il fedele Denis Jenkinson a fianco, si è ritirato. Ma non tutto fila liscio per Castellotti: poco dopo Bologna perde gli occhiali di protezione ma continua la sua corsa indomito. A Modena segnala a gesti la perdita della protezione. Per gli uomini della Scuderia sono attimi di agitazione e l'unica soluzione è avvertire telefonicamente Mantova per procurare un paio di occhiali. Il lodigiano continua così, supera Parma, Piacenza, Cremona e finalmente arriva a Mantova, sede dell'ultimo controllo. Si ferma, infila gli occhiali, aiutato dal Presidente dell'ACI locale Petrobelli, ringrazia, saluta e riparte. Dopo pochi chilometri, anche questi occhiali si rompono e volano via. Castellotti è agguerrito e resiste ancora alle sferzate di pioggia sugli occhi, soltanto parzialmente riparati dal piccolo parabrezza della sua Ferrari, mentre continua la corsa a oltre 200 km/h. Dalla città di Nuvolari, in poco più di 23', vola verso Brescia e piomba come un fulmine sul traguardo, regalando alla storia un gesto memorabile. A pochi metri dal traguardo non molla il piede dall'ac-

PARTENZA ASCIUTTA

In alto, Castellotti al passaggio da Peschiera (foto Farabola): non piove ancora. Sopra, il momento del cambio degli occhiali a Mantova: il pilota lodigiano perderà anche questi (archivio Happy Motoring).

celeratore e supera anche l'alfiere dell'Osca, Giulio Cabianca, sollevando una nuvola d'acqua.

Questo atto finale consacra Eugenio Castellotti, dominatore assoluto della corsa e nuovo astro splendente dell'automobilismo. Dietro di lui, Peter Collins, Luigi Musso, Manuel Fangio e Olivier Gendebien, tutti su Ferrari, completano la rivincita del Cavallino dopo la vittoria Mercedes dell'anno prima.



COMUNE DI TRENTO

REGIONE AUTONOMA
Trentino-ALTO ADIGE

31^a rievocazione storica

Stella alpina

Trofeo ^{*}AZIMUT
WEALTH MANAGEMENT

8-9-10 Luglio 2016



SPONSOR

Banca
Galileo

^{*}AZIMUT
WEALTH MANAGEMENT


FERRARI
TRENTO 1902

STELLAALPINASTORICA.IT

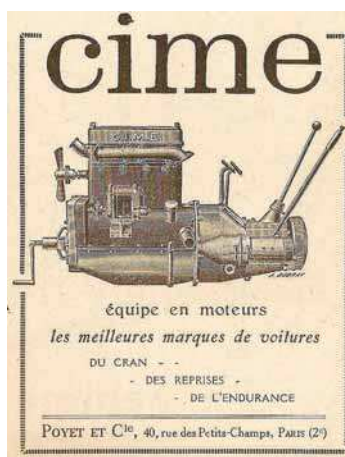
Utilitaria da CORSA

**Una storia che parla degli albori
della motorizzazione italiana:
un imprenditore e un meccanico
milanesi costruiscono auto di piccola
cilindrata ma di ottime prestazioni
Oggi in Italia se ne contano cinque**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

Alle 8 di mattina del 26 marzo 1927, l'imponente Isotta Fraschini 8ASS di Aymo Maggi e Bindo Maserati fu la prima vettura a prendere il via della prima Mille Miglia. Un'ora e mezzo più tardi, alle 9.27, lasciò Brescia la più piccola SAM C25F di Gino Crespi e Attilio Vaghi, seguita, nove minuti più tardi, dalla gemella condotta da Ezio Barbieri e Camillo Guidelli Guidi. Due vetture che inseguivano la "Freccia Rossa" in cerca di gloria; un piccolo costruttore milanese che cercava un posto al sole sull'affollato pianeta dell'industria automobilistica italiana dell'epoca, che in quel periodo contava decine e decine di imprese, in seguito schiacciate una dopo l'altra dallo strapotere Fiat. La SAM (Società Automobili e Moto-

ri) era proprio una di queste. Attiva a Milano dal 1924 al 1928, la SAM nasceva per iniziativa del milanese Attilio Vaghi e del comasco Guglielmo Ghioldi: la mente e il braccio di una fabbrica votata alla realizzazione di automobili utilitarie (le "vetturette", come si chiamavano all'epoca). Entrambi i protagonisti non erano nuovi a questo genere di attività. Il primo era già stato promotore della Società Motovetturette Vaghi; il secondo, meccanico e costruttore di piccoli motori a Canegrate, era stato socio della FIAL (Fabbrica Italiana Automobili Legnano). I due si incontravano al termine della prima guerra mondiale, con il Ghioldi che metteva a disposizione del Vaghi le sue officine di Legnano, per poi defilarsi e lasciare il ruolo tec-





PIONIERA

Ambientazione d'antan per la SAM C25F, torpedo di piccole dimensioni che negli anni '20 del secolo scorso fu tra le prime a esplorare il mercato delle "utilitarie". A sinistra, la pubblicità dei motori Cime, azienda francese fornitrice della SAM.

0955

VR
4951

nico all'ingegner Anatolio Belani. Sarà quest'ultimo, quindi, a mettere su strada le valide vetture SAM.

Motori francesi

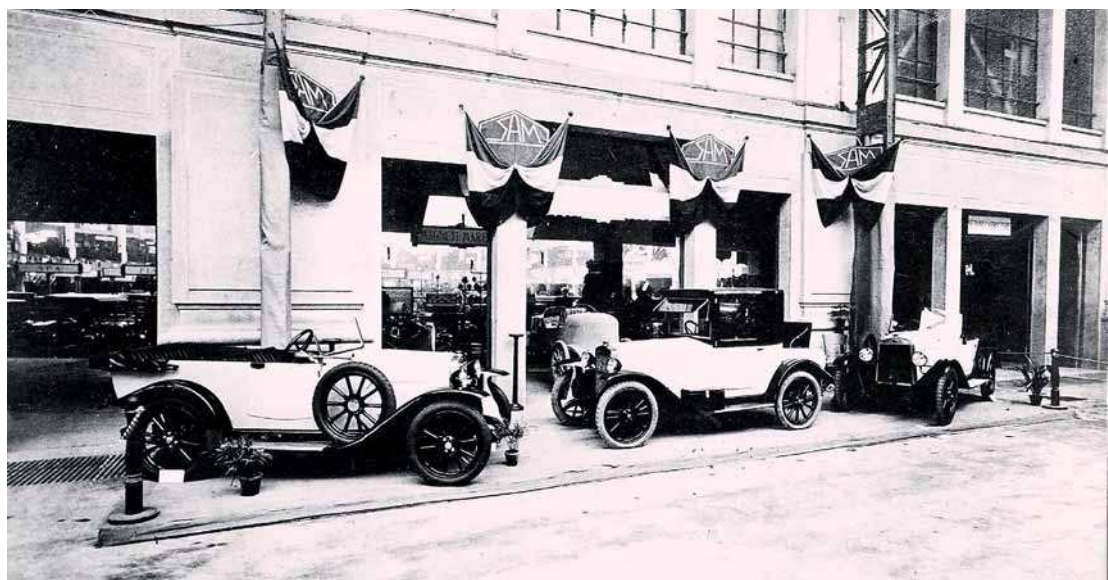
Sin dal 1925, la società milanese (oltre allo stabilimento produttivo di Legnano c'erano la sede in via Paleocapa e l'esposizione in via San Vittore) ha in listino tre differenti modelli, pubblicizzati a suon di partecipazioni sportive. Come ad esempio la 1^a Coppa Fiera di Milano disputata il 19 aprile 1925 sul circuito di Monza, dove quattro SAM "ufficiali" si impongono nelle prove di velocità (superando i 103 km/h con l'esemplare condotto dallo stesso Vaghi) e si distinguono in quelle di consumo. I modelli disponibili sono il B 23, il B 24 (entrambi con motore SCAP - Société de Construction Automobile Parisienne) e il C25, con motore CIME (Compagnie Industrielle des Moteurs à Explosions) a quattro cilindri con cilindrata rispettivamente di 900, 1000 e 1100 cc. La B 23 è proposta nelle varianti spider due posti e torpedo a tre o quattro posti; la B 24, oltre a queste, è anche "landulet" due posti e "ballon" quattro posti; la C 25, invece, è solo nella versione più sportiva detta "siluro". Successivamente, la C 25 si evolve nelle C 25 F (dotate di freni anteriori) e C 25 J (con motori più potenti). Altri modelli con telaio allungato sono il V25 e V26.

Pur rientrando nella fascia delle utilitarie -segmento che all'epoca si stava appena delineando- le SAM si volevano distinguere offrendo prestazioni vigorose senza però essere delle sportive "tout-court" come le contemporanee francesi Amilcar. Il confronto diretto sarebbe poi arrivato con la nascita della più "moderna" Fiat 509, che di fatto, in poco tempo, decretò il declino della fabbrica milanese.

In seguito alla dispersione dei suoi archivi, si hanno poche notizie sulla produzione complessiva della SAM. Pare che gli esemplari costruiti a Legnano siano stati in tutto un migliaio. Più certezze, invece, ci sono su quelli tuttora in circolazione in Italia: soltanto cinque. Sono due C 25 Spider (telaio n. 610 e 647), una C 25 F Siluro (telaio n. 677, conservato a Roma presso il Museo della Motorizzazione Militare), una V 26 Siluro (telaio n. 1196) e infine la C 25 F n. 772 protagonista del nostro servizio.

Cento all'ora

La Coppa Fiera Milano del 1925 diede l'avvio a un'intensa attività sportiva da parte della SAM, culminata, come abbiamo visto, con la partecipazione alla Mille Miglia del 1927. Ancora nel 1925, ad esempio, i fratelli Giuseppe "Bepi" e Gino Crespi, amici di Attilio Vaghi, presero parte ad una sorta di selezione per entrare a far parte del Club dei Cento all'Ora: un sodalizio riservato a chi avesse percorso dieci giri dell'Autodromo di Monza (che all'epoca mi-



MILANO

Qui sopra, l'esposizione della SAM (Società Automobili e Motori) al Salone di Milano del 1925. Sono tre le carrozzerie disponibili: da sinistra, la torpedo quattro posti, la cabriolet con guida interna e la tipo sport "siluro" a due posti.

SILURO

Nell'altra pagina, alcuni dettagli della SAM C25F (gli strumenti sono: tachimetro, indicatore olio, orologio e indicatore carburante). L'auto originale, anche se pare fosse nata con carrozzeria siluro, poi trasformata in torpedo negli anni '30.





surava 10 km, ndr) in un'ora. I due Crespi risultarono gli unici con vetture di soli 1100 cc a passare il "test", rispettivamente con medie di 107 e 103 km/h. Alla successiva Coppa Abruzzo del 22 giugno 1925, Bepi Crespi si aggiudicò la vittoria di classe battendo, oltre all'Amilcar di pari cilindrata, tutte le altre vetture di 1500 cc. Lo stesso anno, nel mese di agosto, uno "squadrone" composto da sei SAM si presentò alla corsa di regolarità Coppa delle Alpi. Gino Crespi ottenne il miglior piazzamento del lotto con la terza posizione di classe dietro alle Peugeot 5CV di Felice Bianchi Anderloni (fondatore della carrozzeria Touring) e Maurice Letailleur. Più attardate le SAM di Vaghi, Francesco De Lazzaro e dell'altro Crespi; fuori tempo massimo quelle di Mario Sessa e Ottaviano Giorgi di Vistarino. Ultime affermazioni del 1925 furono le vittorie di classe alla Spoleto-Forche di Cerro e alla Vermicino-Rocca di Papa per mano di Gaetano d'Amico.



AL CENTRO

Come la maggior parte delle auto d'anteguerra, anche la SAM adotta la pedaliera con il comando dell'acceleratore al centro (sopra). A sinistra, le leve del cambio (a tre marce) e del freno a mano che agisce sulla trasmissione. Sotto, il pannello della porta con la maniglia di apertura interna e la tasca portaoggetti.





Risultati significativi del 1926 furono la doppietta (di classe) ottenuta al Rallye di Sanremo con Popi Vistarino e Gino Crespi, il quarto posto assoluto di Letterio Cucinotta alla Coppa Vinci (sul circuito dei Monti Peloritani), le vittorie di classe di Eugenio Comici alla Trieste-Opicina e di Vaghi alla Coppa Tuscolana. L'11 e il 12 settembre, infine, l'Autodromo di Monza ospitò il Gran Premio Turismo di 24 ore: Gino Crespi, senza cambio pilota, vinse la classe a 85 km/h di media.

1000 Miglia

Evento clou del 1927 fu la prima edizione della Mille Miglia, gara alla quale Vaghi iscrisse due SAM: una per Barbieri-Guidelli e l'altra per sé in coppia con Gino Crespi. I primi si ritirarono prima del giro di boa di Roma, mentre Vaghi e Crespi riuscirono a conclude-

re la maratona bresciana al quarantesimo posto assoluto e al quinto di classe. La stessa esperienza fu ripetuta nel 1928, questa volta con una sola vettura affidata a Crespi e Barbieri: si classificarono in trentatreesima posizione assoluta e ottimi terzi di classe dietro alle Fiat 509 S di Giuseppe Gilera e Natale Manenti (ventottesimi) e di Angelo Cagna e Alfonso Zampieri (trentesimi). Proprio la rivalità con la versione sportiva della 509 portò alla chiusura della SAM: la "S" del Lingotto era più competitiva nelle corse e nei prezzi, che la SAM non poteva calare perché acquistava in Francia i suoi motori. Cadeva perciò la strategia di Attilio Vaghi, che aveva fatto un uso sapiente della pubblicità derivante dalle corse per vendere il suo prodotto. Così, nel 1928, l'azienda chiuse i battenti, pur senza fallire. Con il senno di poi, difficilmente avrebbe potuto opporre resistenza alla grande crisi che sarebbe arrivata dall'America di lì a un anno.



OMOLOGA D'EPOCA

La "nostra" SAM sfoggia una delle prime omologazioni ASI (datata 1981) e una delle prime targhe Verona. Qui a sinistra, la targhetta originale delle caratteristiche, sulla quale è riportato il numero di telaio 772.



NADIR

Il motore 4 cilindri di 1.086 cc era molto piccolo per l'epoca.

Nella foto a destra si possono notare il carburatore Nadir e lo sterzo a vite senza fine. Qui a fianco, sopra il motore dal lato del collettore di scarico (c'è anche la tromba del clacson); sotto, la dinamo per l'accensione.



Scheda tecnica

SAM C 25 F (1925)

Motore CIME, anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 62 x 90 mm, cilindrata 1.086 cc, potenza 26 CV a 3.000 giri, distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri, albero a camme nel basamento, alimentazione a caduta con carburatore Nadir, accensione a magnete **Trasmissione** Trazione posteriore cardanica, frizione a cono rovesciato, cambio a 3 rapporti + RM **Corpo vettura** Carrozzeria torpedo 4 posti; sospensioni anteriori e posteriori ad assale rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori a frizione; sterzo a vite senza fine; freni anteriori a tamburo comandati da pedale, impianto meccanico **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.350, carreggiate anteriore e posteriore 1.114, peso (autotelaio) 450 kg





Morso letale

Una vettura impegnativa da guidare per il peso sbilanciato al posteriore, ma bellissima Contraddittoria, come la storia del suo Costruttore, la cui ascesa fu tanto rapida quanto la caduta dopo essere diventato il secondo gruppo industriale italiano

DI EUGENIO MOSCA - FOTO PIERPAOLO ROMANO



“**L**a Mangusta presto divorerà la Cobra”. Questa battuta, pronunciata da Alejandro de Tomaso in occasione della presentazione della De Tomaso Mangusta a New York e indirizzata all'ex-socio Carrol Shelby, che appunto produceva la sportiva americana e aveva da poco chiuso in modo brusco la collaborazione con De Tomaso, sintetizza in modo inequivocabile lo spirito battagliero e sanguigno con cui il Costruttore argentino naturalizzato modenese ha sempre approc-

ciato ogni sua sfida, sportiva e industriale. Ma anche delle aspettative che de Tomaso aveva riposto nella sua prima “vera” supercar stradale che aveva ottenuto degli ottimi consensi sul mercato americano, al quale puntava in modo particolare. Perché la gran turismo modenese dalle linee mozzafiato e caratteristiche particolari, realizzata con l'appoggio del gigante americano Ford, rappresentava per il Costruttore argentino il definitivo passo verso un futuro industriale che nel breve arco di tempo di due decenni vide una sua rapida ascesa arrivando ad amministrare il secondo gruppo automobilistico italiano; ma altrettanto rapidamente ne decretò lo sgretolamento.

Dalla pista alla strada

Dopo l'esperienza maturata con la Vallelunga, la piccola coupé spinta dal motore quattro cilindri Ford Kent 1.6 da 104 CV e prodotta in una cinquantina di esemplari dal 1964, De Tomaso voleva fare il salto di qualità realizzando una vettura che potesse competere ai massimi livelli. Per questo aveva unito le forze con il team di Carroll Shelby, il quale mise al lavoro il suo progettista Peter Brock con l'intento di realizzare una vettura di 5 litri. La base del progetto riprendeva l'idea innovativa (usata anche in Lotus) del telaio monotrave in alluminio della "Vallelunga", con il motore centrale in funzione portante, mentre la carrozzeria sarebbe stata realizzata da Fantuzzi. Infatti, oltre che con la sigla "P70" la vettura è conosciuta anche come "De Tomaso Sport 5000 Fantuzzi Spyder". Nella fase di pre-serie si verificarono però alcuni problemi: si dice che i tecnici italiani avessero sbagliato a mettere in pratica quanto progettato da Brock a causa della non corretta trasformazione in unità metriche dei dati dimensionali forniti in scala anglosassone; cosa che portò alla rottura tra De Tomaso e Shelby, peraltro nel frattempo chiamato da Ford a sviluppare il progetto GT40. De Tomaso portò comunque a termine il progetto "P70", con il prototipo presentato al Salone di Torino del 1965 che però non ebbe futuro sportivo; in compenso, proprio da questo prese forma il progetto della Mangusta, che ha appunto un telaio monotrave con motore centrale, supportato però da un telaio tubolare, sospensioni indipendenti e freni a disco sulle quattro



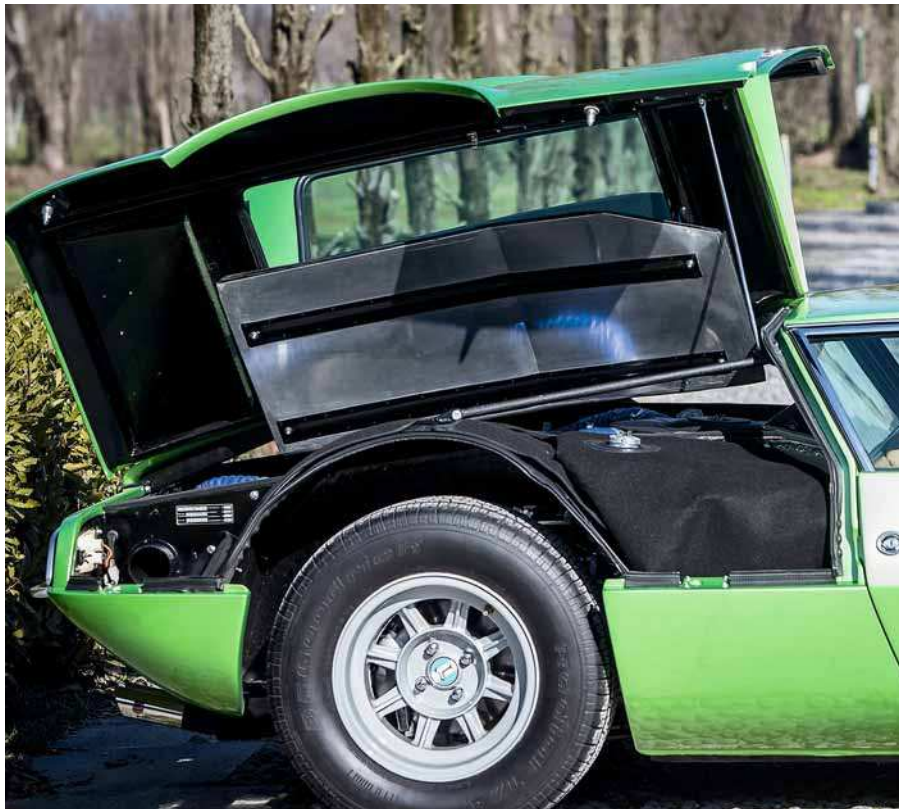
PROIETTORI

Sopra: il piccolo deflettore e le "branchie" dietro il finestrino accompagnano l'andamento discendente verso il posteriore.

Sotto, a sinistra i doppi proiettori del modello europeo; a destra il tipico specchietto retrovisore dell'epoca, dal design sportivo.

In basso: la vista laterale valorizza il fascino delle linee della Mangusta.





A CUORE APERTO

A lato, il cofano sdoppiato permette l'apertura totale del vano motore. In alto: la scritta identificativa è stata qui riprodotta da una vecchia fotografia e ritagliata al laser da lamiera. La Mangusta fu disegnata da Giugiaro, che lavorava per Ghia: sopra a sinistra, il marchio del carrozziere; a destra, il logo De Tomaso.





ruote, con circuito sdoppiato, e ruote in magnesio Campagnolo da 7Jx15" all'anteriore e 8Jx15" al posteriore. Il pesante V8 Ford 302 (4949 cc, in pollici cubi) con cambio a 5 rapporti ZF portava però a una distribuzione dei pesi tutt'altro che ottimale, addirittura 32%-68% anteriore - posteriore, che rese la dinamica della Mangusta piuttosto problematica. Per contro, il V8 americano elaborato a Modena dava 306 CV, che le permettevano di competere a livello di velocità con le più quotate rivali.

Oltre al prezzo assai competitivo con le altre supercar dell'epoca (11.000 Dollari, praticamente la metà all'epoca di una Miura), un altro elemento a favore della Mangusta era certamente la bellezza della linea, ma anche in questo caso non mancava qualche controindicazione. La carrozzeria creata da Giorgetto Giugiaro, allora disegnatore capo presso la Ghia, e realizzata in acciaio con cofani e portiere in lega di alluminio, era bassissima (1.100 mm) a scapito dell'accesso all'abitacolo e dell'abitabilità. Inoltre, per armonizzare le linee fu adottato un ampio parabrezza, che però in presenza di sole faceva innalzare la temperatura interna dell'abitacolo, rendendo di fatto obbligatorio l'acquisto del condizionatore, così come per il mercato americano fu necessario modificare il frontale sostituendo i doppi proiettori di ogni lato con uno singolo di

diversa tipologia e maggiori dimensioni per raggiungere l'altezza minima richiesta dalla legislazione statunitense. A dare un ulteriore tocco personale alla vettura contribuiva la copertura del vano motore, con due portelloni incernierati su una costola dorsale che si aprono ad ala di gabbiano, mentre i rivestimenti interni piuttosto spartani richiamano l'idea di una vettura da corsa adeguata alla circolazione su strada. Che poi era il messaggio voluto dal costruttore argentino.

Variazioni sul tema

Nel maggio 1967 un prototipo color oro della Mangusta si presentò al grande pubblico coprendo un giro di pista a Monaco poco prima del via del GP di F1. Poi, alla presentazione a New York la Mangusta conobbe un immediato successo ammaliando l'appassionato pubblico statunitense con le proprie linee avveniristiche e divenendo in breve un autentico status-symbol, acquistata da sportivi di fama come Muhammad Ali ma anche da top manager delle più grandi Case automobilistiche. Nei quattro anni in cui fu commercializzata, di Mangusta furono realizzati 400 esemplari, prima di cedere il testimone nel 1971 alla Pantera.

La Mangusta ripresa nelle immagini di queste pagine è stata pro-



CLASSE SPORTIVA

A lato e sopra: l'abitacolo della Mangusta, secondo De Tomaso, doveva dare l'idea di una vettura da corsa messa su strada, perciò essere essenziale ma elegante, senza cadere nella spartanità. Il volante a tre razze, leggermente a calice, e la strumentazione completa contribuiscono a dare una sensazione di sportività, mentre i rivestimenti in pelle di sedili, tunnel centrale, portiere e plancia, oltre alla moquette in lana, danno senza dubbio un tocco di eleganza.

Sotto, a sinistra: al centro del campo visivo del pilota spiccano il contagiri e il tachimetro; intorno a essi ci sono termometro acqua e olio, manometro olio, amperometro, indicatore benzina e orologio. Sotto, a destra: le bocchette di ventilazione centrali con i relativi interruttori e i pomelli (a destra) che comandano il condizionatore d'aria.



dotta nel 1969 e venduta negli USA. Quindi, a fine anni Novanta ha riattraversato l'Oceano per approdare in Inghilterra, dove un paio di anni fa è stata acquistata da Automobile Tricolore.

La vettura, in origine di colore verde, era stata riverniciata di bianco, ma evidentemente il lavoro non era stato eseguito con tutti i crismi, probabilmente non era stato adeguatamente rimosso lo strato sottostante oppure era stato utilizzato materiale non idoneo, perché in alcuni punti lo strato di vernice presentava delle crepe. Inoltre, per migliorare l'abitabilità (che abbiamo potuto constatare effettivamente problematica, nonostante la nostra altezza nella media, con la testa che va quasi a lambire la parte frontale del tetto), il proprietario aveva pensato bene di modificare i fondelli dove sono fissati i sedili, abbassandoli. Infine, dato che la vettura era stata costruita per il mercato statunitense, presentava ancora i proiettori anteriori singoli e la relativa mascherina, differente dal modello europeo con doppi proiettori, così come le gemme luminose di ingombro laterale obbligatorie negli USA. La struttura bresciana ha quindi deciso per il restauro totale di carrozzeria, con modifica dei fondi e ritorno all'originale colore verde, interni e meccanica, nonostante il chilometraggio non fosse molto elevato.

Ritorno alle origini

La "nostra" Mangusta è stata completamente smontata, asportando i rivestimenti interni e separando telaio e carrozzeria dalla parte meccanica. La carrozzeria è stata sverniciata a mano fino ad arrivare alla lamiera nuda in modo da poterne verificare l'effettivo stato di salute, ponendo particolare attenzione nella lavorazione di porte e cofani in alluminio, mentre la parte inferiore del telaio e quella tubolare posteriore sono state sabbiate. Il lavoro di lattoneria ha riguardato il ripristino dei fondi nelle misure originali, con la sostituzione delle parti in lamiera opportunamente sagomate, saldate e sigillate con apposito mastice. Quindi sono stati chiusi i fori delle gemme luminose laterali asportate e ripristinati i piani e le corrette arie tra cofani e portiere. La mascherina anteriore è stata ricostruita, sia la cornice sia la retina, e verificato l'accoppiamento con i nuovi doppi proiettori anteriori e gruppi ottici posteriori. Tutti i particolari asportabili cromati (paraurti, profili, fregi, maniglie, cornice mascherina) sono stati sottoposti a nuovo trattamento per il ripristino, anche perché alcuni profili erano stati verniciati di colore nero, così da mantenere il più possibile le parti originali, mentre la scritta posteriore mancante è stata realizzata prendendo come campione una fotografia, creando

un file e sul modello di questo ritagliandola a laser da un foglio di lamiera per poi cromarla. Per ottenere un allineamento perfetto dei piani dei lamierati è stato steso un sottile velo di stucco, soprattutto nelle aree interessate ai precedenti lavori di lattoneria, poi liscio tramite vari passaggi con carta abrasiva a grana sempre più fine. Quindi sono stati nuovamente rimontati tutti i particolari asportabili per verificare in modo definitivo il perfetto accoppiamento e le arie. A verifica ultimata questi sono stati nuovamente smontati e sulle superfici della carrozzeria è stato steso uno strato di fondo poliestere, che oltre a essere isolante svolge pure una funzione “riempitiva” per eliminare piccole imperfezioni, liscio con carta abrasiva fine prima della stesura del fondo pre verniciatura, a sua volta liscio con carta ancora più fine (500). Le parti interne dell'abitacolo, sigillate con apposito mastice, vani motore e baule, telaio posteriore, fondo scocca e passaruota, sono stati verniciati di colore nero e ricoperti con un sottile strato di materiale plastico protettivo, mentre la carrozzeria è stata verniciata con due strati di colore “verde lime” (colore che faceva parte del catalogo BMW). Dopo un breve ciclo di essiccazione la vernice è stata fatta “riposare” per circa 24 ore, così da cristallizzarsi, prima di procedere a una carteggiatura con carta abrasiva finissi-

ma (2.000 e 3.000) per lisciare l'effetto “buccia d'arancia”, e poi lucidata. Dopodiché, terminato l'assemblaggio completo, è stata eseguita la lucidatura finale. I cerchi in magnesio della Campagnolo sono stati sabbiati, sottoposti a controllo di tenuta e quindi verniciati di colore argento con base opaca poi ricoperta di uno strato di trasparente.

Meccanica ottimizzata

Anche la meccanica è stata completamente restaurata, cercando di mantenere il più possibile le parti originali ripristinandole, ove possibile, anche con interventi in alcuni casi volti a privilegiare la funzionalità all'originalità tout-court. Ad esempio, per quanto riguarda la revisione del motore, il monoblocco era leggermente



CAMPAGNOLO

Sotto: la Mangusta in azione; peccato non possiamo farvi sentire la musica del V8, ma il colpo d'occhio compensa abbondantemente. Sopra a sinistra, i cerchi Campagnolo in lega di magnesio hanno un disegno attuale e molto bello. A destra, la pedaliera, con il piantone dello sterzo che passa tra i pedali del freno e della frizione: lo spazio a disposizione dei piedi è ridottissimo.



IMPEGNATIVA DA RESTAURARE E DA GUIDARE

A Edoardo Bonanomi (primo a destra nel tondo in basso), titolare di Automobile Tricolore di Isorella (BS) specializzata nel restauro conto proprio di automobili italiane di alto livello, chiediamo quanto è stato impegnativo questo restauro?

“Parecchio. Siamo orgogliosi di questo lavoro: i ricambi di questa vettura sono pressoché introvabili perciò molti particolari abbiamo dovuto ricostruirli di sana pianta basandoci su immagini dell'epoca perché non esistono disegni o schemi, come ad esempio per l'impianto elettrico. E questo richiede un lavoro ancora maggiore di ricerca oltre a tempi più lunghi per realizzare parti mancanti o adattare soluzioni volte a ottimizzare alcune criticità storicamente note. Ma siamo davvero contenti di avere riportato alla luce una bella macchina, che l'attuale proprietario ha acquistato quasi sulla fiducia, a un terzo del restauro, quando ha visto come stavamo eseguendo i lavori”.

È un'automobile che consiglierebbe a un appassionato?

“Senza dubbio. È molto particolare e nonostante sia stata fatta quasi cinquant'anni fa ha tuttora delle linee mozzafiato. Certamente da guidare è piuttosto impegnativa, perché ha una distribuzione dei pesi particolare e quando si spinge sull'acceleratore vanta una bella potenza, perciò per andare a spasso va bene per tutti mentre se si vuole spingere bisogna darle del voi, nemmeno del lei”.



Gli specialisti
di Automobile Tricolore

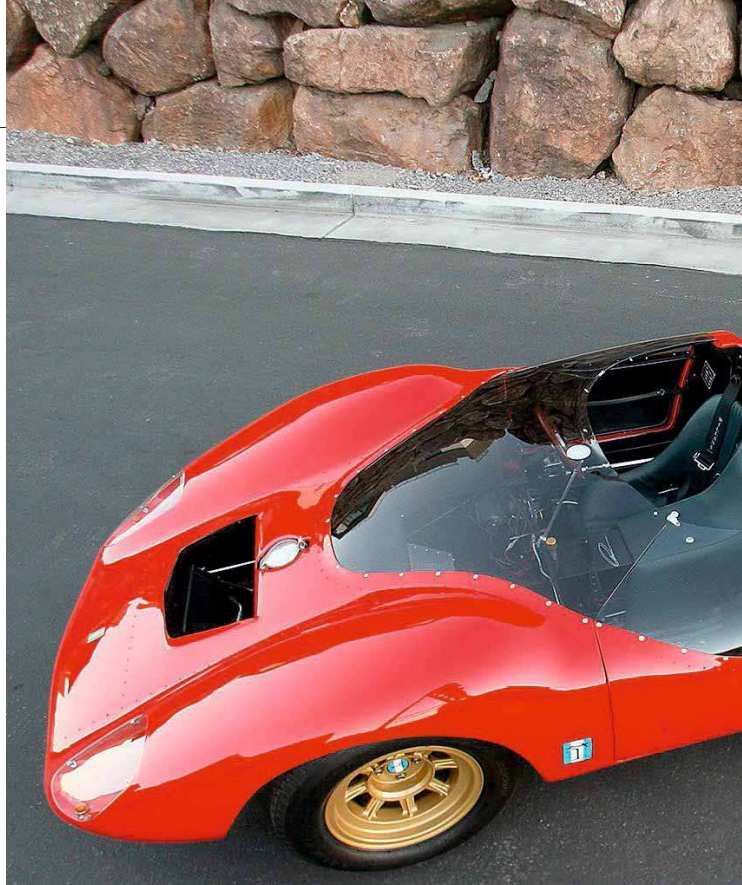


VERDE...BMW

Alcune fasi del restauro: (foto 1) dopo la sverniciatura a mano della carrozzeria, la parte inferiore della scocca e il telaio tubolare

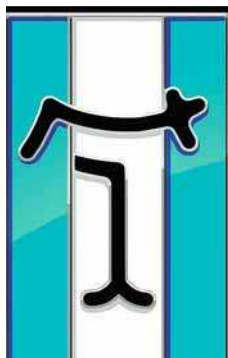
posteriore sono stati sabbati per verificare lo stato dei lamierati; (2) dopo gli interventi di latorneria e lisciatura sono state verniciate di nero le parti interne e steso il fondo pre verniciatura; (3) vista inferiore del blocco motore-cambio, con i doppi terminali di scarico, e delle sospensioni a quadrilatero inferiore; (4) il triangolo inferiore della sospensione posteriore, con il puntone longitudinale, e il montante in fusione di alluminio, uno schema tipico delle vetture da corsa dell'epoca; (5) il telaio tubolare di supporto del blocco motore-cambio e sospensioni; si nota la campana con all'interno il blocco frizione; (6) il motorino elettrico alzacrystalli modificato; (7) la verniciatura, con il ritorno al colore "verde lime" originale (colore a catalogo BMW).

“camolato” in alcuni punti vicino alle canne cilindro, perciò pur di mantenere l'originale è stato rettificato e reincamiciato, operazione non prevista in origine. Inoltre, dato che il V8 Ford era un motore afflitto da surriscaldamento, per ovviare a questo possibile inconveniente è stato mutuato il sistema utilizzato sulla Pantera Gr. 4, aggiungendo all'interno del vano motore un contenitore, oltre alla “nourice”, in grado di raccogliere i vapori aggirando una parte del circuito di raffreddamento, oltre a un radiatore maggiorato con due spurghi. Sul motore, a richiesta del cliente, è stata eseguita anche una sorta di elaborazione, montando alberi a camme modificati e carburatore maggiorato, mentre per ovviare a problemi elettrici agli alti regimi è stata applicata l'accensione elettronica in luogo del distributore a puntine. Quindi la messa a punto è stata definita al banco prova. Anche tutti gli elementi delle sospensioni sono stati rigenerati, realizzando appositi parapolvere in plastica a protezione degli uni-ball di fissaggio dei bracci, così come è stato necessario realizzare al tornio diversi silent-block, tutti ricambi introvabili. I montanti in fusione sono stati controllati e i cuscinetti ruota sostituiti. Revisione completa anche per tutti gli elementi dell'impianto frenante: pompe e servofreno, pinze, mentre le tubazioni sono state sostituite.



VELOCE E DECISIONISTA

Alejandro De Tomaso nasce a Buenos Aires il 10 luglio 1928 da una delle famiglie più in vista dell'Argentina. Suo padre Antonio, figlio di Saverio che, emigrato da Potenza, da muratore era diventato un piccolo imprenditore, era un ministro del parlamento argentino e sua madre apparteneva a una delle famiglie più facoltose della nazione che operava in agricoltura e allevamento. Già in adolescenza il giovane Alejandro mostra il carattere turbolento che ne caratterizzerà l'intera vita. Ben presto decide di abbandonare la scuola, dove tra i compagni aveva tale Ernesto Guevara, e viene spedito a lavorare in una delle tenute di famiglia. Nel frattempo inizia a correre in automobile, debuttando nel 1949 a Rosario con una Bugatti. Le tormentate vicende politiche argentine degli anni Cinquanta, che vedono contrapposte la vecchia classe politica alla nuova forza peronista, causano il tracollo della famiglia De Tomaso e costringono Alejandro, che in precedenza con altri aveva fondato il gior-



nale antiperonista “Clarín”, a riparare all'estero dopo essere stato accusato di aver partecipato a un fallito golpe, lasciando in Argentina la prima moglie e tre figli.

Nel 1954 giunge a Modena, allora fulcro del motorismo mondiale, dove grazie all'esperienza maturata in precedenza e sull'onda

dei successi di campioni argentini quali Fangio e Gonzalez viene ingaggiato dalla Maserati, con la quale corre per due stagioni prima di passare alla Osca per i successivi tre anni. Proprio grazie alle corse, in cui conquista due vittorie di categoria (indice di prestazione e classe) a Sebring e Le Mans, De Tomaso conosce, presso l'Hotel Real di Modena, la persona che gli cambierà la vita: Isabelle Haskell, che correva in automobile con lo pseudonimo di “Isabelle”. La ragazza newyorkese, venuta a Modena per acquistare una Maserati, era sorella del presidente oltre che comproprietaria della Rowan Industries, grande azienda statuni-

tense produttrice di sistemi per automotive e partner commerciale di Ford e GM, della quale aveva ereditato dal nonno una considerevole quota azionaria.

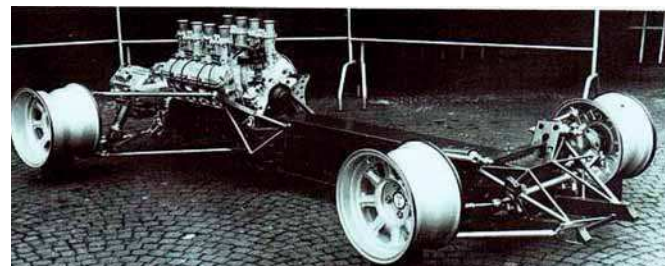
Nel 1956 i due fidanzati si sfidano direttamente in pista nella 1000 Km di Buenos Aires, entrambi al volante di Maserati, concludendo al 4° (De Tomaso) e 7° posto. L'anno dopo, a suggellare il fresco matrimonio, debutta a Sebring il neonato team De Tomaso-Haskell, ma i due gareggiano anche per la Scuderia Madunina di Milano. Grazie al matrimonio con Isabelle e all'appoggio di questi colossi statunitensi, De Tomaso si trova la strada spianata. Nel 1959, suo ultimo anno da pilota, De Tomaso che aveva iniziato la costruzione di vetture da competizione in una piccola officina fonda la Automobili De Tomaso, adottando come logo (a sinistra) la stessa “T” che in passato aveva utilizzato per marchiare il bestiame.

Nel 1964 inizia la costruzione in piccola serie della GT Vallelunga ma è proprio con la Mangusta e poi con la Pantera che inizia la sua rapida ascesa nel mondo dell'industria. Con l'appoggio della Ford, subentrata nel



FANTUZZI

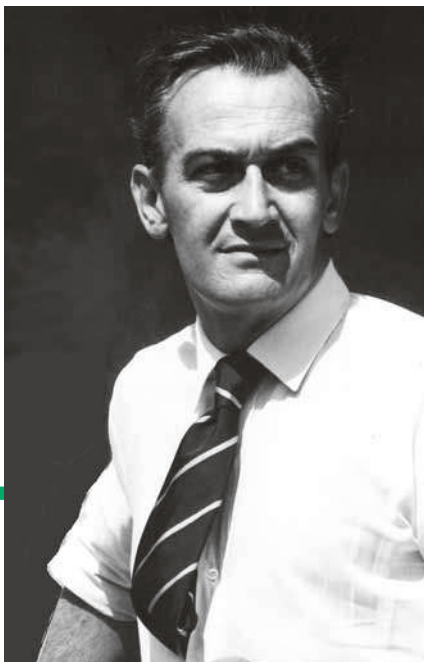
In questa immagine, la De Tomaso 5000 Sport, o "P70", con carrozzeria di Fantuzzi. A destra, sopra la linea di produzione della Mangusta; sotto, il telaio monotrave e la meccanica della Mangusta.



1970 alla Rowan nel capitale sociale, e della GEPI (Ente statale italiano che cercava di trovare un rimedio alle aziende in crisi), negli anni a seguire De Tomaso mette in atto una serie di acquisizioni di aziende di rilievo del settore automobilistico e motociclistico: le carrozzerie Ghia e Vignale, Maserati e Innocenti, Benelli e Moto Guzzi. Un vortice di attività che portò la stampa dell'epoca a definirlo come uno dei membri della "borghesia di Stato", al pari della famiglia Agnelli, o più semplicemente "Rischiattutto". Definizione che ben sintetizza il suo stile di azione, che eufemisticamente potremmo definire deciso e sopra le righe nel confronto con i sindacati, i quali meno gentilmente lo bollarono come volitivo e spregiudicato; De Tomaso arrivò a pubblicare su "Il Giornale" le foto di alcuni dipendenti assenteisti. In quel periodo di grandi tensioni sociopolitiche De Tomaso circola costantemente armato. Un atteggiamento aggressivo che egli adotta anche nella strategia (se così si può definire) di mercato: propone numerosi modelli, sia a quattro ruote sia a due, che suscitano grande interesse mediatico per le innova-

zioni tecniche ed estetiche, ma in molti casi poi sono afflitti da problemi di gioventù determinati da collaudi non sufficienti e a volte anche da materiale di scarsa qualità. Fattori a cui si aggiunge che le sue maestranze non sono certo quelle più fedeli, per i comportamenti di cui sopra. Tutto ciò causa un rapido decadimento di immagine generale del marchio. De Tomaso nel frattempo non ha perso la passione per le corse, che lo porta nel 1970

a intraprendere l'avventura in F1, con Frank Williams a gestire la "505" di Piers Courage, bruscamente interrotta dall'incidente mortale di quest'ultimo nel GP di Olanda dello stesso anno; la monoposto è progettata da GianPaolo Dallara e inizia a essere competitiva quando il suo pilota muore. A fine anni '80, dopo un rapido deterioramento, il gruppo industriale di De Tomaso si sgretola: nel 1989 cede a Fiat il 51% delle azioni Maserati e il 42% di Innocenti, a cui fa rapidamente seguito la cessione della Benelli. Nel 1993 Alejandro, terminata l'estenuante trattativa sindacale per la Innocenti, è colpito da un ictus che a 65 anni lo costringe ad abbandonare l'attività, portata avanti dalla moglie Isabelle e dal figlio Santiago. Ma la caduta dell'impero è ormai irreversibile: nello stesso anno arriva la completa cessione di Maserati, seguita da quella della Moto Guzzi; nel 2003 De Tomaso muore. Un anno dopo, anche la De Tomaso di Modena è costretta a chiudere. Da allora fino ad oggi ci sono stati numerosi passaggi di mano del marchio, ma la tanto spesso ventilata ripresa dell'attività non si è mai verificata.



Nuova luce

Anche l'interno è stato rinnovato, per completare il restauro ma soprattutto per ripristinare la colorazione originale dei rivestimenti come veniva proposta in abbinamento al colore verde: moquette, realizzata in lana come all'epoca, di colore marroncino, e pelle dei sedili, tunnel centrale e pannelli portiere di colore beige. La leva del cambio e la relativa griglia sono state ricromate, rin-



Scheda tecnica

DE TOMASO MANGUSTA (1967)

Motore Ford, posteriore centrale longitudinale raffreddato a liquido, basamento e testa in ghisa, 8 cilindri a V di 90°, alesaggio e corsa 101,8 x 72,9 mm, cilindrata 4949 cc, rapporto di compressione 10,5:1, distribuzione monoalbero in testa, due valvole per cilindro Alimentazione carburatore quadricorpo Potenza 306 CV a 6100 giri Coppia 54 kgm a 3800 giri **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio ZF a 5 marce + RM Cerchi Campagnolo in lega di magnesio, anteriori 7Jx15", posteriori 8Jx15" Pneumatici: ant 185 HR 15, post 205 HR 15 **Corpo vettura** Carrozzeria berlina, 2 porte 2 posti Sospensioni: ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici; ant triangoli oscillanti sovrapposti, post braccio oscillante superiore, triangolo inferiore e puntone longitudinale Sterzo a pignone e cremagliera Freni a disco sulle quattro ruote, diametro anteriori 299 mm, posteriori 280 mm Capacità serbatoio benzina 90 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2500 Carreggiate ant/ post 1.394/1.450 Lunghezza 4.275 Larghezza 1.834 Altezza 1.100 Peso 1.322 kg **Prestazioni** Velocità massima 250 km/h; accelerazione: 0-100 km/h 6,1 sec; 0-160 km/h 13,7 sec



novata la plancia, con sostituzione del rivestimento in pelle nera frontale e del vellutino superiore, mentre gli strumenti sono stati smontati, puliti e revisionati, riportandoli alla luminosità originale. Anche il condizionatore originale, accessorio molto utile su questa vettura, è stato ripristinato dotandolo di compressore moderno, così come le tubazioni e relativi raccordi, mentre i motori elettrici dei cristalli laterali sono stati sostituiti. I rivestimenti interni sono stati realizzati da uno specialista, ma l'asportazione e la successiva applicazione sono stati eseguiti all'interno di Automobile Tricolore, così come tutti gli altri particolari ripristinati o realizzati ex-novo.

Il restauro totale della De Tomaso Mangusta del nostro servizio ha richiesto 1.300 ore di lavorazione per le parti meccaniche e 400 ore per il restauro della carrozzeria. Un restauro piuttosto impegnativo, per i motivi che ci spiega a parte Edoardo Bonanomi, ma che ha riportato all'antico splendore una vettura affascinante.

ALI DI GABBIANO

Sotto: il posteriore della Mangusta, grintoso ed elegante. A sinistra: sopra, la scatola del cambio ZF a sbalzo; sotto, il coperchio valvole della bancata destra del V8 Ford, rimarchiata dopo la "cura" modenese. A destra: l'apertura ad ali di gabbiano dei cofani motore fissati sulla costola centrale.





Amica MIA

Il rapporto tra l'auto e il ragazzo di Palermo fu adolescenziale: l'acquistò prima dei 18 anni! Ed è ancora sua: conservata con l'amore di una giovane fidanzata. D'altronde questa berlinetta se lo merita: è uno dei migliori esempi di "hot-hatch" anni '80

FILETTO BLU

La Fiesta XR2i transita tra i fichi d'india con il porto di Palermo sullo sfondo. Il colore nero era uno dei quattro disponibili: gli altri tre erano bianco, grigio e rosso, sempre con il filetto azzurro. La vernice si è mantenuta come nuova.





CONVENIENTE

A destra, la Fiesta su una bella strada fuori Palermo: il frontale è assai grintoso, con tutta quella fanaleria. Il proprietario ha sostituito il volante a due razze con quello a tre della Fiesta XR2 Turbo (sopra): ci sta, quello originale era poco intonato al carattere della vettura. A sinistra, la strumentazione, meno ricca di quella delle dirette rivali: era la stessa delle versioni "normali". A fronte di queste dotazioni di livello inferiore, però, anche il prezzo di acquisto era ben più conveniente delle concorrenti.



Nel gennaio 1989, al momento della presentazione, c'era grande attesa per la Fiesta MkIII. Il successo delle due serie precedenti era stato tale che il nome di questo modello era divenuto sinonimo di utilitaria. Aveva già fatto storia. Come sempre accade in questi casi, l'attesa era tanto più grande anche per la Casa stessa, perché quando si ha un successo di quella portata è molto più facile sbagliare e deludere le aspettative rispetto al contrario. Uno degli elementi che avevano contribuito al successo della Fiesta era anche la sua versione sportiva, la XR2 con il 1.6 a carburatori da 82 CV (MkI) e 96 CV (MkII), graditissima soprattutto in alcuni paesi, in particolare in Gran Bretagna dove era stata anche protagonista delle corse, in circuito e nei Rally.

La XR2 era stata una delle prime ad avviare la moda, che a fine anni '80 era già esplosa, delle piccole auto dalle grandi prestazioni. Quasi tutti i Costruttori avevano in listino una versione più o meno pepata della propria utilitaria. Dunque al momento della presentazione ci si aspettava subito anche la presenza, nella gamma Fiesta, della versione sportiva. L'attesa andò delusa, perché di una nuova XR2 non vi era traccia. Ma la delusione durò poco, giusto il tempo di esaurire le scorte del motore 1.6 a carburatori: nella seconda metà dell'anno arrivò la nuova, con una novità nella sigla: la presenza di una "i",

piccola ma significativa, sinonimo di prestazioni. La potenza saliva a ben 110 CV, la velocità superiore ai 190 km/h.

Prestazioni che anche in Italia avevano ormai convinto i giovani appassionati, che già potevano scegliere tra Fiat Uno Turbo, Peugeot 205 GTI, Renault Supercinque GT Turbo e Volkswagen Golf GTI, tra le altre. La Fiesta si presentò con un punto a favore notevole rispetto a tutte le altre: il prezzo. Costava almeno un paio di milioni di Lire meno delle rivali, pur con prestazioni molto simili e dotazioni spesso superiori.

Prima della patente

Un "plus" che convinse molti giovani e giovanissimi. Come fu il caso del proprietario della Fiesta di queste pagine: Massimiliano Virgadamo, di Palermo, che acquistò la macchina nuova il 10 gennaio 1991, quando ancora non aveva la patente! Avrebbe infatti compiuto i fatidici 18 anni ad agosto, perciò intestò l'auto alla mamma. Fu uno scambio di ruoli, rispetto al consueto, visto che il papà di Massimiliano non vedeva di buon occhio l'auto, troppo potente e veloce. Ma il ragazzo la sua Fiesta l'ha venerata, più che possederla, l'ha curata e amata e guidata, anche, ma non tantissimo: dopo 25 anni il tachimetro segna 94.000 km. Praticamente è nuova, ha ancora la ver-



nice originale, anche se lui dà il merito alla qualità costruttiva, visto che gli ardori giovanili, a suo dire, non sono mancati! Ma dopo qualche anno, a Palermo giravano parecchie XR2 usate, costavano poco e finivano in mano anche a persone di dubbia provenienza, così, un po' per questo, un po' per tranquillizzare il padre, un po' per risparmiare dal benzinaio il ragazzo acquistò una Peugeot 206 diesel, poco appariscente e più adatta della piccola bomba Ford all'immagine di un neo insegnante (che qualche anno dopo sostituirà la 206 con una Fiat barchetta...).

Nel 2001 poi egli pensò bene di radiare la Fiesta conservandola sui cavalletti in uno spazio fuori città, per poi, nel novembre 2011, immatricolarla come auto di interesse storico e collezionistico.

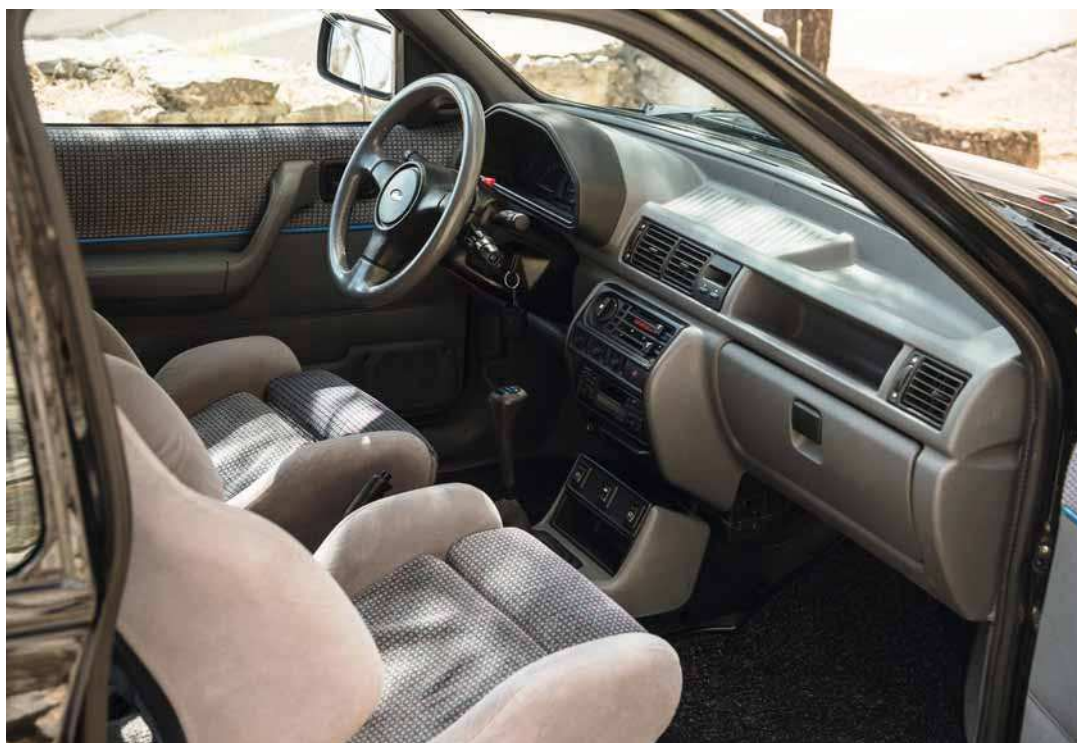
Ecco spiegato perché la XR2i di queste foto sembra nuova, non è mai stata riverniciata (nemmeno i paraurti) ed è quasi completamente originale. Tra le poche modifiche, Massimiliano ha messo i sedili Recaro (optional), lo spoiler posteriore (accessorio RS Ford) e il volante in pelle della Fiesta turbo.



Il puntino sulla "i"

Il concetto tecnico della Fiesta XR2i era quello della cilindrata relativamente elevata inserita in un corpo vettura compatto e leggero; e delle prestazioni a buon mercato: rinunciando a qualche finitura, ma non alle dotazioni, e grazie alle economie di scala permesse a un colosso come Ford Germania, si riuscì a contenere molto il prezzo di vendita. Quella "i" nella sigla poi diceva che si trattava di tutt'altro affare rispetto alla precedente XR2 a carburatori: il motore restava il CVH di 1596 cc, ma con l'aggiunta dell'iniezione elettronica: in pratica era lo stesso montato sulla Escort XR3i MkIV. Una promessa di prestazioni elevate. Già che c'erano, però, in Ford decisero di evolvere il tutto con l'iniezione

Weber al posto della Bosch K-jetronic e una nuova accensione elettronica, con vantaggi sia nell'ammissione sia nello scarico. In questo modo la potenza cresceva a 110 CV (poi 107 CV) e la coppia a 13,8 kgm a soli 2800 giri, per un carattere pastoso e molto facile, benché molto sportivo, con una buona attitudine a salire di giri e allungare



CARBURATORI

I sedili Recaro erano un optional a pagamento: di serie erano un po' più profilati del normale. Nella pagina a fianco, in basso le XR2 MkI (a sinistra) ed MkII, entrambe a carburatori.



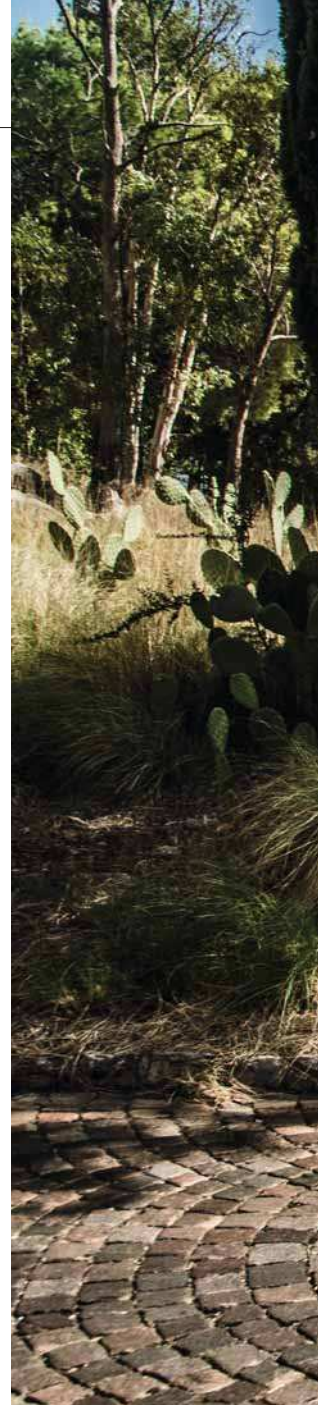
oltre il regime di potenza massima. Ne risultava una velocità massima di 192 km/h e un'accelerazione 0-100 km/h in soli 9,8 secondi (dati dichiarati); il comportamento in generale era molto brillante e godibile anche in virtù del cambio serie B5, dotato di una manovrabilità fluida con innesti precisi e al rapporto finale accorciato, rispetto alla XR2 a carburatori.

Le prestazioni erano al livello delle migliori rivali, come la Volkswagen Golf II GTI a 8 valvole o la Peugeot 205 GTI 1.6; rispetto a queste però la Fiesta XR2i aveva un assetto non sempre ottimale. Pagava una superiore morbidezza nell'assetto delle sospensioni (McPherson anteriori e ruote interconnesse posteriori) e soprattutto uno sterzo lento, il suo difetto principale. Le prove su strada delle riviste dell'epoca denunciarono tutte questo neo, che metteva in crisi anche il posteriore. Un comportamento che paradossalmente potevano sfruttare i guidatori più smaliziati, per far sbandare la vettura mandandola in sovrasterzo e potendo così sfruttare meglio l'accelerazione fuo-

ri dalle curve. Viceversa, per molti giovani o meno esperti alla guida questo comportamento, associato alla brillantezza del motore, poteva diventare un problema, nonostante la presenza di barra antirollio sia davanti sia dietro. Forse anche per questo, cioè per mitigare il comportamento "ballerino", oltre che per un sicuro fattore estetico, la XR2i era dotata di serie di un'abbondante gommatura con battistrada 185 sulle quattro ruote e cerchi con canale da 5,5". La frenata era invece di buon livello, tra le migliori dell'epoca, nonostante un impianto "normale", con due dischi davanti e due tamburi dietro; anche qui l'abbondante sezione a terra delle gomme aiutava a contenere molto gli spazi di arresto; migliorabile, semmai, era la modulabilità.

"Hot-hatch"

Dal punto di vista estetico la versione pepata della Fiesta era una pura "hot-hatch", per usare il termine caro ai britannici che così definiscono le piccole due volumi ad alte prestazioni. Questo grazie a



FIESTA ECONOMICA, R5 CATTIVA

Quasi tutte le Case a fine anni '80 avevano in listino una versione sportiva della proprio utilitaria. In attesa della tecnologia a 16 valvole, che proprio Ford di lì a pochi anni avrebbe diffuso anche sulle "piccole", i modi per ottenere prestazioni erano due: cilindrata superiore (adottata da Ford e Peugeot) oppure sovralimentazione (Fiat e Renault). La Uno era la più "GT", veloce ma anche comoda e facile; Peugeot era grintosa e leggera; Renault era la più "cattiva", con prestazioni superiori a tutte. Le due francesi erano anche molto diffuse nelle corse, in pista e nei Rally. Nella tabella sotto trovate le concorrenti con i prezzi a inizio 1990.

MODELLO	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza (CV/Giri)	Velocità (km/h)	Prezzo listino Lire
Ford XR2i	4 in linea ant/ant	1597	110/6000	192	17.300.000
Fiat Uno Turbo i.e.	4 in linea ant/ant	1372	116/6000	204	20.620.000
Peugeot 205 GTi 1.6	4 in linea ant/ant	1580	113/6250	195	19.235.000
Renault 5 Turbo GT	4 in linea ant/ant	1397	120/5750	193	19.034.000

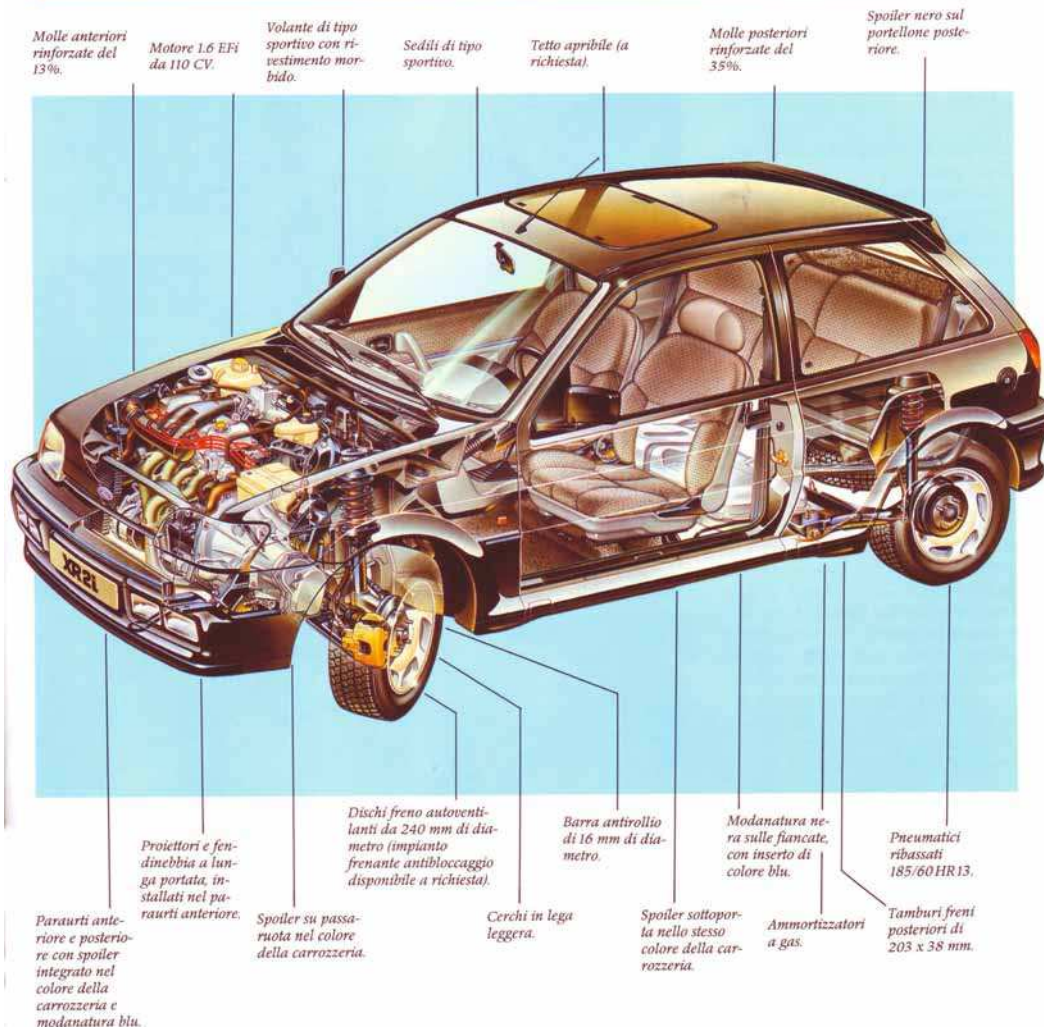


una caratterizzazione estetica decisa ma elegante allo stesso tempo. Mentre alcune concorrenti per distinguersi ricorrevano a passaruota e spoiler in gomma nera, per la Fiesta i designer Ford avevano adottato schemi di colore dedicati alla versione sportiva, che prevedevano soluzioni in tinta con il resto della carrozzeria: minigonne, paraurti e archi passaruota; c'erano poi un filetto blu tutto intorno alla carroz-

zeria e un discreto spoiler posteriore. Ma la dotazione di gran lunga più distintiva era la batteria di fari supplementari anteriori: due fendinebbia e due di profondità, inseriti nel paraurti a formare un frontale di grande personalità. Il lato estetico era completato da bellissimi cerchi in lega leggera a sei razze da 14" di diametro con pneumatici ribassati 185/55 HR14.



LE CARATTERISTICHE DELLA FIESTA XR2i



SPOILER
L'esemplare delle foto ha targa moderna perché era stato radiato dallo stesso proprietario. A sinistra, il trasparente preso dal depliant d'epoca, con le principali dotazioni tecniche ed estetiche. Sotto, lo spoiler posteriore era un accessorio Ford "RS". Nella pagina a fianco, il vano motore conservatissimo (si notano la centralina e i condotti dell'iniezione) e il bagagliaio di discreta capienza.

La caratterizzazione da "hot hatch" proseguiva all'interno dove i sedili erano più profilati di quelli delle Fiesta normali ed era ripreso il filletto blu su pannelli porta, tappetini e leva del cambio. Per il resto l'allestimento era quello normale, al pari della strumentazione che, contagiri a parte, era la stessa delle versioni più economiche (mentre alcune concorrenti dirette avevano una dotazione ben più ricca), e del volante a due razze, assai poco in linea con la sportività della XR2i. Anche le plastiche e le finiture erano tutto sommato povere, ma va ricordato come la Fiesta all'epoca fosse tra le meno costose "piccole bombe" da 100 CV e più. In compenso la dotazione era notevole: chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, cinture di sicurezza regolabili in altezza, apertura del bagagliaio dall'interno, blocchetto chiave illuminabile e autoradio con mangianastri; a questi si aggiungevano, a pagamento, il tetto apribile manuale, l'impianto antibloccaggio dei freni, lo sbrinatori elettrico al parabrezza e la vernice metallizzata. Anche grazie a queste dotazioni (a fronte di un prezzo d'acquisto contenuto, come detto), la Fiesta XR2i riscosse un gran successo di vendite, in Italia e in Europa: è vero che stabilità e maneggevolezza non erano il massimo, però la macchina univa al divertimento la praticità e la comodità delle utilitarie moderne.





Scheda tecnica

FIESTA XR2i (1989)

Motore Anteriore trasversale raffreddato a liquido, basamento in ghisa, testa in lega leggera, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 80 x 79,6 mm, cilindrata 1597 cc, rapporto di compressione 9,75:1, distribuzione monoalbero in testa (cinghia dentata) con punterie idrauliche, due valvole per cilindro Accensione elettronica Alimentazione iniezione elettronica multipoint Ford EEC-IV Lubrificazione forzata Potenza 107 CV a 6000 giri Coppia 13,8 kgm a 2800 giri

Trasmissione Trazione anteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 5 marce + RM, rapporti: I 3,150; II 1,910; III 1,280; IV 0,950; V 0,760 Rapporto finale 4,060 Ruote in acciaio, 5,5j x 13" (a richiesta in lega leggera, 5,5j x 14")

Pneumatici 185/60 HR13 (con cerchi in lega: 185/55 HR14) **Corpo vettura** Carrozzeria due volumi autoportante, 3 porte cinque posti Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, schema McPherson, molle elicoidali, ammortizzatori oleopneumatici, barra antirollio; posteriori ruote interconnesse, braccio trasversale con guida verticale, ammortizzatori oleopneumatici Sterzo a pignone e cremagliera Freni: anteriori a disco (240 mm), posteriori a tamburo (203 mm), antibloccaggio a richiesta Capacità serbatoio benzina 42 litri Capacità bagagliaio (dm³) 250-930 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.446 Carreggiata anteriore 1.406 Carreggiata posteriore 1.376 Lunghezza 3.801 Larghezza 1.630 Altezza 1.365 Peso 900 kg **Prestazioni** Velocità massima 192 km/h; accelerazione: 0-100 km/h 9,8 sec; ripresa 50-100 km/h in IV 11,9 sec





SENZA CONFINI

L'ambientazione, analoga alle pubblicità delle "giardinette" Fiat dell'epoca, ricorda qual era il messaggio da trasmettere: la familiare come auto per le vacanze e il tempo libero, da non confinare nel solo impiego lavorativo.



L'auto in grembiule

Soldi ce n'erano pochi negli anni '50/'60: l'auto di panettieri, imbianchini, idraulici era anche quella di famiglia la domenica. Ripercorriamo con questa "Export" la nascita e diffusione (in tempi più moderni) di questa tipologia

DI DARIO MELLA - FOTO CRISTIAN TORRACCHI



CERCHI VERNICIATI

Sopra, la 1100 del servizio è un modello "Export familiare". I cerchi ruota, durante il restauro, sono stati verniciati come si usava prima del 1960; nel '61, anno dell'esemplare, erano color alluminio. Manca il retrovisore esterno che sulle familiari era montato di fabbrica. Sotto, a sinistra, la prima versione; a destra, la "D" familiare con carrozzeria modificata nella parte dietro, ripresa nella successiva 1100 R.



La "familiare": se avesse conservato questo nome, forse oggi non avrebbe la diffusione che ha. Ma dato che a volte per mutare la sorte basta cambiare il nome, l'averla chiamata, all'americana, "station wagon", le ha conferito una più nobile dimensione arrivando, negli anni più recenti anche in virtù delle mutate esigenze da parte delle famiglie (e non solo), ad essere l'auto d'uso più comune, tanto da finire quasi per soppiantare le "berlina".

Fino alla fine degli anni Settanta, però, la familiare era la vettura da lavoro, l'automobile con il grembiule del fruttivendolo, del panettiere, perché nell'Italia del boom economico erano in gran parte artigiani e commercianti gli utilizzatori, nello specifico, della Fiat 1100 familiare. Non lo era il padre di famiglia, che per portare a spasso o

in vacanza moglie e figli sceglieva la 1100 berlina. E giammai in un'azienda si sarebbe usata una qualsiasi familiare come auto di rappresentanza. Me se l'immagino la penalizzava, in realtà la 1100 familiare aveva il punto di forza nella praticità d'uso, che consentiva di stipare nel capace baule quanto era di pertinenza del proprio lavoro. E proprio perché si trattava dei beni strumentali tipici del mestiere non c'era la necessità di occultarli: la bagagliaia e il suo contenuto erano quindi a vista.

Arrivata la domenica, il vano bagagli, anziché dai ferri del mestiere, era occupato in qualche modo da un paio di marmocchi in età da scuole elementari, per lasciare spazio sul divano dietro a zii e nonni. Perché sul divano anteriore (i sedili separati arriveranno più tardi) trovavano posto papà (alla guida) e mamma e tra loro magari



NIENTE RIVESTIMENTO

Sotto, la panoramica della plancia, priva di rivestimento: al centro, in basso, si notano i pomelli della climatizzazione (quantità d'aria e temperatura), dello starter e dell'acceleratore manuale. Il piantone dello sterzo (sopra a sinistra) ha due levette per devio luci (la più lunga) e indicatori di direzione; a destra, la leva del cambio. L'accensione delle luci, l'illuminazione del cruscotto, l'azionamento del tergilcristallo e del ventilatore interno avvengono tramite interruttori posti sulla plancia e sulla sede cromata accanto al piantone sterzo. Nella foto sopra a destra, il cassetto porta-guanti che, in alternativa, diventa alloggio per l'autoradio.



sede un altro marmocchio, di solito in età da asilo. Si viaggiava così ai tempi della 1100 Export familiare del nostro servizio, tant'è vero che ce n'erano in giro per l'Europa alcune con tre file di posti o con due strapuntini pieghevoli aggiunti. Questo concetto di auto per famiglia estesa trovò applicazione anche in Fiat: la 1100-103 B, al momento in cui fu presentata nel 1953, poteva avere due seggiolini supplementari nel vano dietro lo schienale posteriore, anticipando il moderno concetto di monovolume... in metà spazio occupato in parcheggio.

Veloce, a sorpresa

La familiare, detta altrimenti "giardiniera", "giardinetta", "belvedere", "quattrostagioni" e all'estero "estate-car", "combi", "caravan",

"familiare", storicamente nasce dall'idea di berlina allungata per farne, ad esempio, un taxi o un veicolo cabinato. La forma di carrozzeria come la intendiamo oggi fu ripresa dall'esperienza americana, dove le station wagon erano i veicoli usati dai tassisti per trasportare coloro che dall'hotel si recavano alla stazione ferroviaria o ai luoghi di imbarco e viceversa. Ma se la versione allungata era opera di carrozzieri esterni, con la 1100-103 la familiare entra nel listino Fiat, affiancando la berlina e diventando una vera e propria variante prevista nella gamma. E qui iniziano le sorprese, a cominciare dalla velocità massima. A parità di rapporti di trasmissione e di potenza del motore, la familiare sviluppava un filo di velocità in più della berlina. E questo perché la coda alta e tronca della familiare si dimostra più aerodinamica del profilo posteriore della 1100 berlina.



DECORO

La 1100 in azione: sul cofano ci sono una maniglia e un decoro non originali, ma coerenti con il periodo (anche i carrozzeri li usavano come abbellimento; in basso a destra, il dettaglio). Nel tondo, il proprietario della 1100, Ennio Canigiani di Quarrata (PT). A destra, la panoramica dell'abitacolo: si notano le reticelle dietro lo schienale anteriore e, sul piano del baule, la scarsa dotazione attrezzi.



na, il cui disegno è votato più a essere un buon compromesso tra estetica e funzionalità piuttosto che finalizzato alla capacità di carico. Il rimedio in Fiat fu semplice, bastava dichiarare per la familiare una velocità massima inferiore: ma era una scelta che oggi definiremmo “di marketing”, non la conseguenza di una situazione tecnica. La 1100 familiare manteneva infatti l'identico motore della berlina (anche per ragioni di standardizzazione), gli stessi rapporti al cambio e un uguale rapporto al ponte. Adottava invece una misura di gomme diversa, 5.60 x 14 contro 5.20 x 14, per cui il diametro dinamico di rotolamento è sensibilmente più alto e permette semmai, a parità di numero di giri del motore, di raggiungere una velocità più elevata; sempre che il motore riesca a sviluppare l'identico regime di rotazione. La penalizzazione nei riguardi della berlina, invece, derivava dal maggiore peso che nuoceva all'accelerazione, ma si trattava di poca cosa.

Di lato

La familiare, comunque, non era acquistata per le prestazioni velocistiche, lo dimostra il fatto che quando si caricavano abitualmente

oggetti pesanti, il proprietario provvedeva, di sua iniziativa, a rinforzare le sospensioni posteriori. Nel qual caso la 1100 assumeva a vuoto l'assetto rialzato dietro che a volte si vedeva, mantenendolo invece orizzontale, o quasi, a carico. Per l'accesso alla bagagliaia fu preferita la soluzione con una porta apribile di lato anziché incernierata sopra. Infatti, se le merci pesano, è più agevole per una persona caricarle potendo restare con la schiena dritta, piuttosto che rischiare un'ernia discale chinandosi perché altrimenti la testa batte contro il portellone. Altro fattore di praticità è lo schienale posteriore abbattibile abbinato alla possibilità di ribaltare il divano: la familiare diventa in questo modo simile a un furgoncino, dove dentro ci sta di tutto. Fu una soluzione talmente pratica da essere adottata, con supplemento di prezzo, anche dalle future versioni della 1100 berlina. Come si vede, la 1100 familiare aveva nel listino Fiat il proprio spazio perché assecondava le richieste di un mercato che, sia pur di nicchia, garantiva un fatturato che non era da disprezzare. E questo malgrado i numeri non fossero neanche lontanamente quelli della berlina. Diamo, allo scopo, un paio di cifre che riguardano le immatricolazioni in Italia nel 1961 e nel 1968. La scelta non è casuale, perché il '61 è l'anno di immatricolazione del-

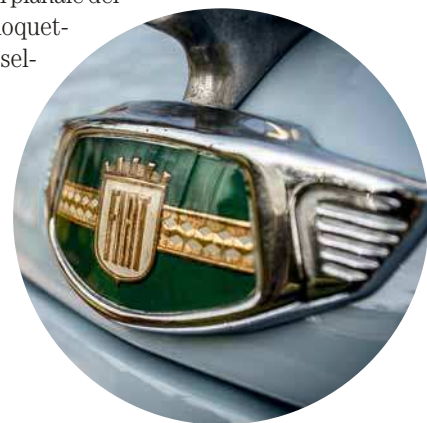


la 1100 Export qui fotografata, inoltre, sul finire degli anni '50, era iniziata la motorizzazione di massa e la pubblicità della Fiat per tutto il decennio successivo pose l'accento sull'utilizzo della familiare per ragioni legate anche al tempo libero, nel tentativo di affrancarla dal solo uso lavorativo. Nonostante questo, però, dopo sette anni, quindi nel '68, il confronto con le vendite della berlina rimaneva impietoso. Nei primi otto mesi del 1961 furono venduti in Italia 43.652 esemplari di 1100 berlina contro 4.578 familiari, con una percentuale del 9,5% sul totale. Nello stesso periodo del 1968, le 1100 R berlina (l'ultima della saga 1100) immatricolate nel nostro Paese furono 57.282 contro 5.507 in versione familiare. La percentuale dell'8,7%, praticamente invariata, ci dice che la visione del cliente non era cambiata, anzi, la 1100 familiare vendeva addirittura più della nuova 124 che, come berlina, sempre nel 1968, contò 63.851 immatricolazioni contro le 3.787 della corrispondente familiare. Questa preferenza è spiegabile pensando alla fama di vettura affidabile e robusta che la Fiat 1100-103, in tutte le sue versioni, si era guadagnata nel tempo. E di questo i clienti avevano lunga esperienza, cosa che non poteva ancora esserci con la 124 per la semplice ragione che era uscita da poco.

Vinilpelle

Dal punto di vista cronologico, la 1100 familiare nasce, come abbiamo visto, con il modello 1100-103 B e mantiene le medesime dimensioni di passo e carreggiate della berlina. L'iniziale soluzione dei seggiolini supplementari fu presto abbandonata, un po' per il costo che comportava (la familiare anche senza strapuntini costava già più della berlina), ma soprattutto perché non attirava le famiglie numerose, dato l'uso per lo più promiscuo che se ne faceva. Di diverso dalla berlina, carrozzeria a parte, aveva la collocazione della ruota di scorta sotto il pianale del bagagliaio, i tappeti davanti in moquette e dietro in gomma rigata e la selleria rivestita in vinilpelle.

Nel corso degli anni la familiare seguì gli aggiornamenti meccanici ed estetici della berlina. Con la 1100-103 E del '56 la ruota di scorta muta sede: da sotto al pianale passa nel vano bagagli collocata in posizio-



ne verticale al lato sinistro, avvolta in una guaina e vincolata tramite cinghia. Il 1957 segna la prima, importante modifica alla carrozzeria della 1100-103: la familiare, tuttavia, conserva nella parte posteriore la forma e le dimensioni della precedente versione che saranno estese anche alla successiva 1100 Export. Nel listino Fiat, per inciso, la 1100 Export berlina riprendeva l'allestimento della 1100 H con qualche semplificazione, affiancandosi alla 1100 Speciale che invece derivava la carrozzeria (con qualche rinuncia nella finitura) dalla 1200 Granluce.

Per vedere un nuovo disegno della familiare occorre attendere la presentazione, nel 1962, della 1100 D, dove la carrozzeria nella parte posteriore diventa più squadrata e lo sbalzo dietro si allun-

ga a beneficio della capacità di carico. La notevole lunghezza del padiglione comporta la necessità di irrobustire la lamiera del tettuccio con due larghi risalti per ottenere una maggiore rigidità. Oltre a questo, di diverso rispetto alla 1100 D berlina c'è la selleria unicamente in finta pelle, lo specchietto retrovisore esterno lato guida montato di serie, gli pneumatici di maggiore dimensione e la scomparsa della luce interna al vano bagagli. La familiare della 1100 D resterà, tra tutte, quella di maggiore cilindrata, avendo ereditato il motore di 1221 cc della 1200 Granluce depotenziato. L'ultima 1100 familiare è la R, che ritornerà allo storico valore di 1089 cc di cilindrata, mantenendo al posteriore la forma della carrozzeria e i gruppi ottici della 1100 D.



LE ALTRE "GIARDINETTE" NEL 1961

La rosa delle concorrenti era formata da vetture straniere. In Italia la 1100 familiare non aveva una vera e propria concorrente, fatta salva, ma lo era relativamente, l'Innocenti A 40 con carrozzeria combinata. Che comunque derivava da un modello britannico. Più numerosa, invece, la rappresentanza straniera, in particolare inglese, dove questo tipo di vettura incontrava meglio le esigenze dei clienti d'Oltremarica.

MODELLO	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza (CV-DIN)	Velocità (km/h)	Prezzo in Lire
Fiat 1100 Export familiare	4 in linea anteriore/posteriore	1089	48	120	1.000.000
Austin A 40 Combinata	4 in linea anteriore/posteriore	948	34 (CUNA)	120	930.000
Ford Anglia Quattrostagioni	4 in linea anteriore/posteriore	997	39,5 (SAE)	115	1.085.000
Ford Taunus 12M 1.2 Combi	4 in linea anteriore/posteriore	1172	43 (SAE)	105	1.300.000
Morris 1000 Giardinetta	4 in linea anteriore/posteriore	948	37 (SAE)	117	1.350.000
Triumph Herald Giardinetta	4 in linea anteriore/posteriore	1147	43 (SAE)	120	n.d.

FILTRO E RUBINETTO

Foto grande nella pagina a lato: le cerniere esterne indicano il verso di apertura della porta del vano di carico. Qui sotto, il quattro cilindri Fiat ad aste e bilancieri. Nei dettagli, la bobina e, più in basso, un accessorio after-market: il filtro "Fispino" inserito lungo il tubo benzina; più al centro, il rubinetto del riscaldamento con il suo cavo di comando.



Scheda tecnica

FIAT 1100 EXPORT FAMILIARE

Motore Fiat, 4 cilindri in linea, anteriore longitudinale, basamento in ghisa, testa in lega leggera, Alesaggio e corsa 68 x 75 mm, cilindrata 1089 cc Rapporto di compressione 7,85:1 Potenza 48 CV a 5200 giri Coppia 7,9 kgm a 3000 giri Distribuzione un albero a camme nel basamento, aste e bilancieri, valvole in testa Alimentazione carburatore invertito a doppio corpo Solex 32-35 APAI-T Accensione bobina e spinterogeno Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi, capacità circuito 3,2 litri, filtro olio a cartuccia Raffreddamento ad acqua forzata, ventilatore sempre in presa Impianto elettrico 12 Volt Batteria 32 Ampere Dinamo 180 Watt **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco a comando meccanico Cambio: a 4 marce + RM Rapporti: I 3,86, II 2,38, III 1,57, IV 1, RM 3,86 Differenziale e rapporto finale coppia ipoidale, 10/43 Ruote a disco in acciaio 3,5 J x 14" Pneumatici 5,60 x 14" **Corpo vettura** Telaio scocca autoportante in acciaio, telaietto ausiliario di supporto motore e sospensioni Carrozzeria familiare a 5 porte Sospensione anteriore ruote indipendenti, bracci triangolati sovrapposti, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto, barra stabilizzatrice Sospensione posteriore assale rigido con balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto, barra stabilizzatrice Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 38 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.340 Carreggiate ant/post 1.230 / 1.210 Lunghezza 3.785 Larghezza 1.458 Altezza 1.485 Peso in ordine di marcia 915 kg **Prestazioni** Velocità massima 120 km/h

Un incontro fortuito e un pizzico di romanticismo portano un neo appassionato all'acquisto della prima storica. Dopo una temporanea delusione sul colore della carrozzeria, il restauro dura 8 anni

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

Destino celeste

Non è una novità: l'amore dei collezionisti per le proprie auto spesso è paragonato all'amore per le donne; desiderio, attenzioni, passione e anche qualche sano batticuore. Capitano poi storie in cui al copione "classico" si aggiungono sfumature che rendono il tutto ancor più somigliante a una vera love-story, una sorta di alchimia fatta di incontri e corteggiamenti, in cui anche il destino ci mette del suo. È il caso della protagonista di queste pagine, una Volkswagen Karmann-Ghia del 1972, e del suo proprietario, l'appassionato Marino Polidori.

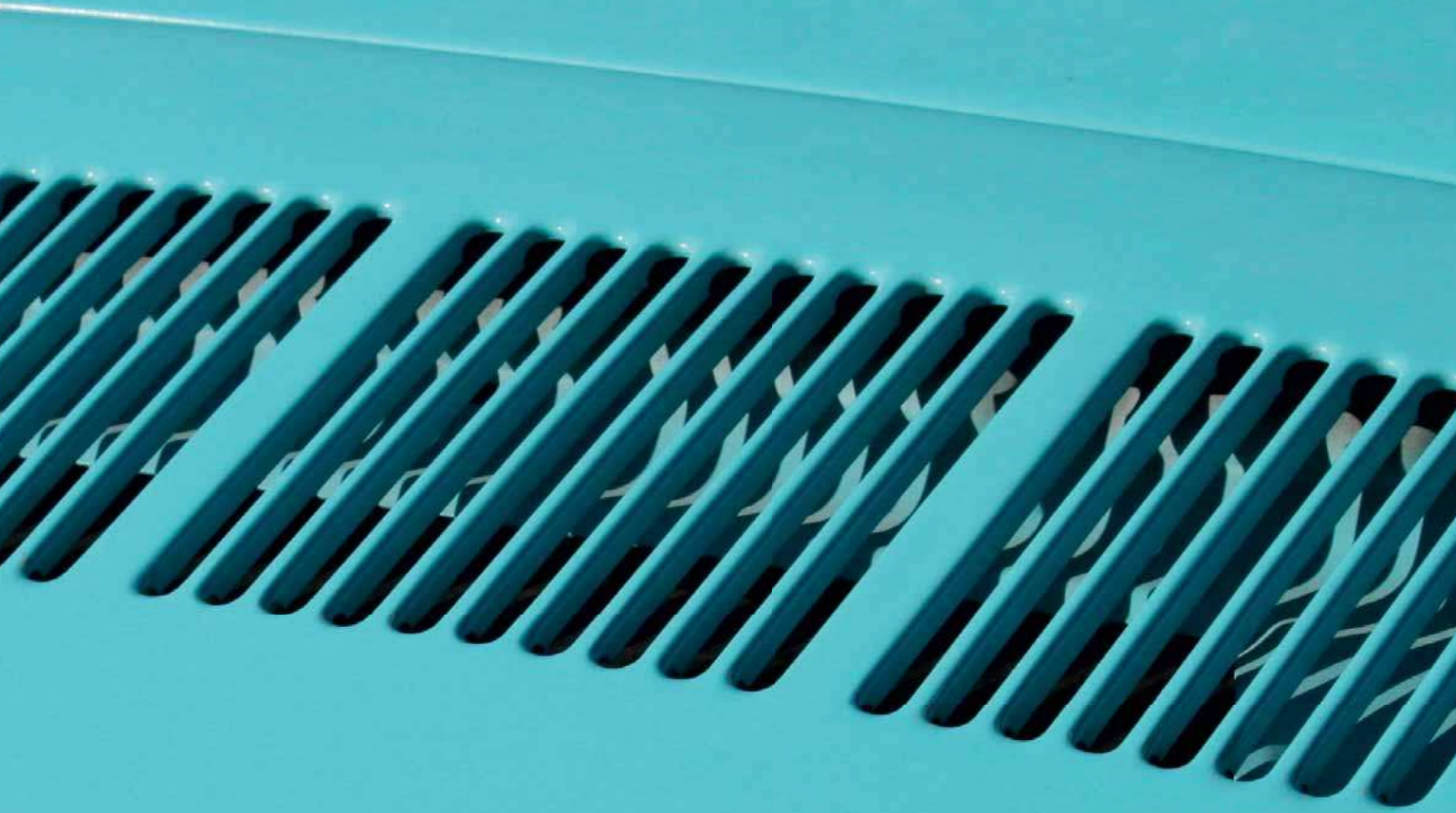
Riverbero

Siamo agli albori del nuovo millennio e il nostro protagonista, contagiato da un amico esperto e dal fascino "scoperto" della sua bella Triumph Tr4, si affaccia timidamente al variegato mondo delle auto storiche. Senza avere ancora un obiettivo preciso, inizia distrattamente la classica ricerca tra riviste e siti specializzati, in cerca di qualcosa che lo colpisca. Capita così che un giorno, duran-

te una sortita in un garage romano, in mezzo a cumuli di ciarpame Marino scorga delle forme sinuose, che all'inizio fatica a riconoscere. Un esame più attento gli rivela presto l'identità della vettura: una VW Karmann Ghia cabriolet, verniciata in uno strano celestino, in condizioni disastrose. La prospettiva di un restauro lungo e laborioso fa sì che egli passi velocemente oltre, senza dedicarle troppe attenzioni. Una volta a casa però, inspiegabilmente, quel rottame gli torna in mente e inizia a ronzargli in testa in maniera sempre più insistente, anche a causa del colore insolito e in qualche modo intrigante. La mattina dopo, Marino si sveglia con la sensazione che quell'incontro non sia stato casuale. Pensa e ripensa, dopo qualche giorno si mette in macchina e torna a vedere

STAMPATELLO E CORSIVO
La firma inconfondibile della VW Karmann-Ghia. Una denominazione insolita, che riassume la paternità stilistica e produttiva del modello, e ne esprime graficamente la doppia anima: stampatello per la precisione teutonica, corsivo svolazzante a simboleggiare l'estro stilistico italiano.

la vettura; chiede informazioni, ispeziona ogni dettaglio, ma al momento di tirar fuori l'auto dal garage arriva una brutta sorpresa: alla luce del sole la carrozzeria si rivela essere di un comune, e per la verità anche un po' spento, color bianco avorio. L'azzurro che tanto gli era piaciuto non era altro che il frutto del riverbero delle



KARL MANN
plus



vecchie e fioche luci del garage. Ma ormai è tardi per ripensarci, la scintilla è scattata, e la trattativa viene comunque conclusa.

Legni

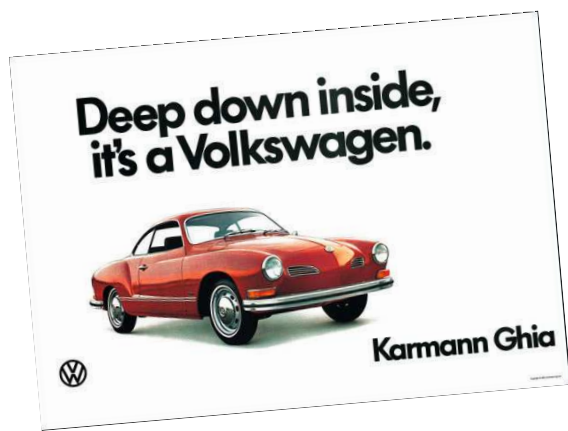
Una volta a casa, Marino inizia a pianificare il restauro. La vettura manca di diversi particolari, quindi il primo passo è richiedere un certificato di origine alla casa costruttrice per identificare correttamente la serie e poter acquistare i ricambi giusti; a causa della interscambiabilità dei pezzi tra le varie serie, sbagliare è infatti facilissimo. Qui arriva la sorpresa: l'auto è stata deliberata il 1 dicembre 1972 e imbarcata il 14 dello stesso mese per essere venduta da nuova a New York, equipaggiata con freni anteriori a disco, pneumatici a fascia bianca, capote e interni neri e vernice...

Olympia Blau! Quasi fosse un premio del destino per il nuovo proprietario, la vettura era effettivamente nata celeste.

Mosso da nuova carica per la scoperta, il Polidori avvia i lavori, sverniciando da sé la macchina prima di portarla in carrozzeria per sabbatura e riverniciatura. Gli impegni lavorativi e la difficoltà nel reperire alcuni dettagli specifici richiederanno ben otto anni di lavori, durante i quali si tenta di salvare tutto il salvabile e sostituire soltanto le parti irrecuperabili, prima di arrivare alla reimmatricolazione nel 2008 e all'omologazione ASI nel 2009. A parte qualcosa, i ricambi non hanno causato grosse difficoltà, essendo per buona parte in comune con la ben più diffusa Maggiolino 1.6, e il grosso è stato reperito negli Stati Uniti, dove la berlina VW e le sue derivate sono ancora diffusissime; l'unico vero ostacolo Marino l'ha incontrato per recuperare i montanti in legno della cappottina. Per quanto riguarda i lavori fatti in Italia, invece, i grattacapi sono venuti coi lavori di carrozzeria, che ha richiesto un ripristino lungo e laborioso delle curve e delle bombature delle fiancate. Ma alla fine il risultato è stato più che soddisfacente.

Quinta serie

L'esemplare di queste pagine appartiene alla quinta e ultima serie della popolare cabriolet Volkswagen, nata nel lontano 1955 dopo che il prototipo presentato dal carrozziere torinese aveva conqui-





AUSTERA

Nelle foto grandi, il profilo della Typ 14 chiusa e aperta. A fianco, da sinistra: il tappo benzina sul parafango anteriore; il parafango posteriore sporgente; la luce posteriore, che in questa "V serie" ingloba retromarcia e catarifrangente; il quadro strumenti; l'autoradio a centro plancia. Sotto, l'austero abitacolo in vinile nero smorza l'allegria della verniciatura sgargiante.





stato il collega tedesco. In realtà Karmann, convinto della bontà dell'idea di affiancare una versione fuoriserie al già popolarissimo Maggiolino, aveva provato diverse volte a convincere i vertici di Wolfsburg ad affidargli una commessa, purtroppo sempre senza successo. Galvanizzati dal successo della loro utilitaria, i dirigenti VW volevano evitare di disperdere energie su altri progetti non necessari. Durante una conversazione tra concorrenti che si stimano, Wilhelm Karmann sfoga tutta la sua delusione in proposito con Luigi Segre, che all'epoca è direttore commerciale della carrozzeria Ghia. Al contrario dei dirigenti di Wolfsburg, Segre coglie tutte le potenzialità dell'idea, e in soli sei mesi appronta un prototipo coupé, finito e funzionante, realizzato su un telaio "Kafer". La vettura è proprio come deve essere: tonda e sinuosa, è chiaramente una VW, ma ha quel pizzico di grinta e di eleganza che manca alla berlina da cui deriva. Il design è così convincente che anche la Casa madre è costretta a riconoscerne la validità, e dopo soli due anni di sviluppo, la VW Karmann Ghia coupé debutta il 14 giugno

1955, seguita dopo un altro paio d'anni dalla versione scoperta, la specialità di Karmann, che spopolerà letteralmente all'estero, in particolare negli Stati Uniti, California e Florida in testa.

Escalation di potenza

Di serie la Karmann Ghia monta la meccanica del Maggiolino, ovvero un pacioso quattro cilindri raffreddato ad aria da 1192 cc per appena 30 CV. Nonostante l'ottimo successo di vendite, il gap tra le prestazioni "promesse" dalla bella carrozzeria e quelle effettive appare da subito lampante: 115 km/h di velocità di punta sono pochi anche per gli anni Cinquanta, figuriamoci nei Sessanta. Così, dopo un lieve incremento di potenza nel 1960, nel '66 arriva il nuovo 1285 cc, e già l'anno dopo il 1.493 cc, che reggerà fino al 1971, anno in cui debutta la versione 1.6, con il 1584 cc da 55 CV che troviamo sotto il cofano della vettura di queste pagine. Durante questi anni gli aggiornamenti estetici, meccanici e di allestimento sono continui; per comodità si identificano cinque se-

15 ANNI DI EVOLUZIONE

Come già accennato, l'evoluzione su questi modelli è stata costante. Riassumiamo di seguito gli aggiornamenti principali.

08/1959: nuovi fari anteriori maggiorati e riposizionati 12 cm più in alto; nuove luci posteriori "a banana" con catarifrangente separato; prese d'aria anteriori più grandi; paraurti anteriori con rostro tubolare; plancia con fascia superiore nera antiriflesso; vetri posteriori apribili (coupé).

08/1960: motore potenziato a 34 CV a 3600 giri; fari anteriori asimmetrici; cambio completamente sincronizzato.

08/1965: cilindrata portata a 1285 cc per 40 CV a 4000 giri; cruscotto con nuova fascia cromata.

08/1966: cilindrata portata a 1493 cc per 44 CV a 4000 giri; freni anteriori a disco con circuito frenante sdoppiato; plancia ridisegnata con inserti in finto legno.

09/1967: disponibili a richiesta frizione idraulica automatica e barra antirollio posteriore.

06/1969: frecce anteriori rettangolari; luci posteriori ingrandite; lunotto posteriore della cabriolet in plexiglas.

08/1970: cilindrata portata a 1584 cc per 54 CV.

08/1972: nuovi paraurti con profilo in gomma, fanalini posteriori con catarifrangente integrato, plancia in PVC nero.

06/1974: cessa la produzione della Typ 14 in entrambe le versioni.



ARIA DI FAMIGLIA

Sopra, nelle foto grandi, le viste di prospetto. Il frontale senza calandra e la coda con la griglia di raffreddamento e il doppio scarico separato sono inconfondibili elementi di "family-feeling" con il VW Maggiolino, di cui questa bella cabriolet conserva meccanica e pianale. A destra, l'accesso ai posti posteriori, sacrificati nello spazio per le gambe, e il vano bagagli anteriore che, come nel Maggiolino, ospita anche la ruota di scorta. Sotto, il proprietario su strada con la sua "Typ 14".





rie per entrambe le versioni, ma in realtà all'interno di ogni serie ci sono ogni anno diverse variazioni, per cui il lavoro di identificazione dei particolari corretti non è proprio semplicissimo. Fortunatamente la letteratura in merito abbonda, data la longevità del modello (20 anni) e l'ampio numero di esemplari prodotti (362.585 coupé e 80.881 cabriolet).

Oggi poi i documenti disponibili in rete e i tanti club di marca e di modello agevolano ulteriormente le cose.

Per comodità riportiamo comunque le cinque serie principali: 1a serie (1.2) 1955-60, 2a serie (1.2) 1960-66, 3a serie (1.3) 1966; 4a serie (1.5) 1967-70; 5a serie (1.6) 1971-74.



OLYMPIA BLAU
Ancora la Typ 14 su strada, condotta dal proprietario Marino Polidori (nel tondo). La vernice "matching color" si chiama Olympia Blau. Sopra, una coupé versione "America", con rostri e tubolari ai paraurti e gomme a fascia bianca.

TYP 34: LA "SORELLA MAGGIORE"

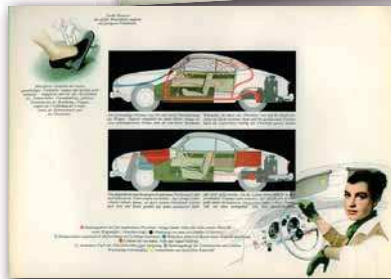
La Volkswagen Karmann-Ghia di queste pagine è identificata come Typ 14. Anche se pochi lo ricordano, a partire dal 1961 essa fu affiancata da una versione un po' più grande, sempre costruita in collaborazione con Karmann e Ghia e derivata dalla berlina Typ 3, identificata come Typ 34 (sotto, a sinistra). Simile nell'impostazione generale alla "sorellina", la nuova vettura era più grande e veloce, oltre che meglio equipaggiata. Il nuovo modello fu proposto nella sola versione coupé, ispirata nello stile al filone "Chevrolet Corvair" che tanti consensi riscuoteva al tem-

po, tanto da influenzare anche la nostrana Fiat 1500 berlina e la NSU Prinz. La Typ 34 non fu però mai affiancata da una versione cabriolet (a destra), inizialmente prevista assieme ad una coupé a due volumi (al centro); gli scarsi successi di vendita della Typ 34 e i costi di produzione troppo elevati per una carrozzeria come la Karmann relegarono allo stadio di prototipo le due versioni. Con appena 42.500 esemplari venduti, la Typ 34 terminò la sua avventura nel 1969, dopo essere stata per otto anni la Volkswagen più lussuosa, costosa e veloce.



Tartaruga

Tornando a Marino e alla nostra cabriolet celeste, a distanza di 16 anni dal loro primo incontro vivono il loro rapporto più innamorati e in simbiosi che mai. Abitano a pochi passi dalle coste laziali e nelle lunghe estati del centro Italia scappano spesso insieme a godersi una passeggiata sul lungomare, con la capote rigorosamente abbassata e il 4 cilindri che ronza sornione dietro l'abitacolo, col suo sound inconfondibilmente VW. Il propulsore 1.6 è il più potente montato su questa vettura, ma



in termini assoluti è comunque piuttosto tranquillo, adatto più a passeggiate con un filo di gas che alla guida sportiva. Nel volere della Casa queste versioni dovevano essere varianti più raffinate del Maggiolino, non più sportive. Il rovescio buono della medaglia è la proverbiale affidabilità VW, qui trasferita pari pari pur trattandosi di una fuoriserie. Con la sua Karmann Ghia il nostro amico Marino andrà forse un po' piano, ma di sicuro sano e lontano. Non a caso le forme tonde della vettura, soprattutto a capotta chiusa, gli ricordano quelle di una simpatica tartaruga, animale lento ma tenace e longevo.

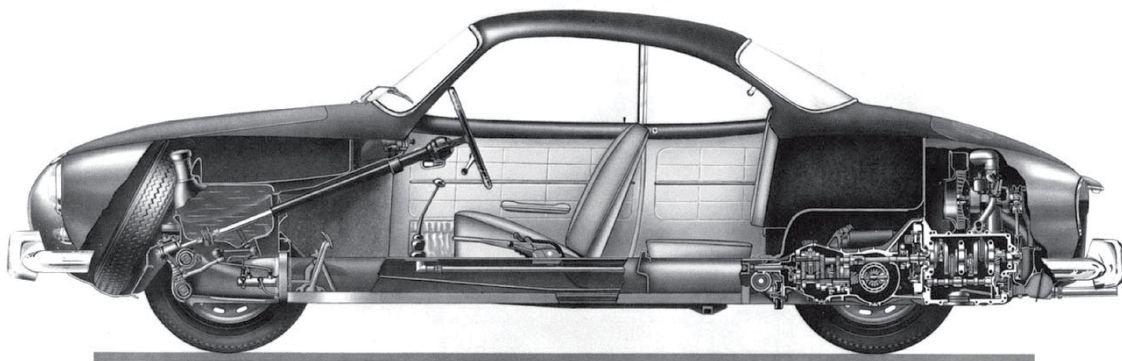


CLUB ATTIVO, SITO RICCO

La Karmann Ghia gode di ampio seguito tra gli appassionati, che hanno creato club in tutto il mondo. In Italia c'è il Karmann Ghia Club Italia "Sergio Sartorelli" fondato nel 2007 e dedicato allo stilista in forze alla Ghia. Sodalizio molto attivo, ha un sito (www.karmannghia.it) molto ricco di informazioni di ogni genere.

DUE BAGAGLIAI

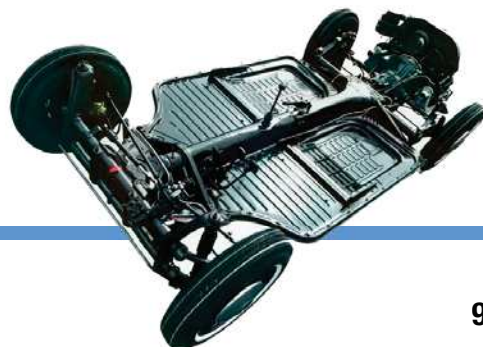
Nel trasparente a fianco, lo schema meccanico col cambio sull'asse posteriore e il motore a sbalzo; dietro i sedili posteriori c'è un secondo vano bagagli. Sotto, il vano motore e il pianale a cui era unita la carrozzeria.



Scheda tecnica

VW KARMANN GHIA CABRIOLET 1.6 (V SERIE)

Motore posteriore, 4 cilindri orizzontali contrapposti, alesaggio e corsa 85,5 x 69 mm, cilindrata 1584 cc, rapporto di compressione 7,5:1, potenza 45 CV a 4000 giri, coppia 10,8 kgm a 2000 giri, distribuzione ad aste e bilancieri, albero a camme centrale (ingranaggi), due valvole per cilindro, accensione a spinterogeno, raffreddamento ad aria forzata, lubrificazione forzata, filtro e radiatore olio, capacità coppa olio 2,5 litri **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio 4 marce tutte sincronizzate + RM, comando a leva centrale, riduzione finale coppia conica elicoidale, rapporto al ponte 8/35 Ruote a disco in acciaio 4Jx15" con pneumatici 5,60-15 **Corpo vettura** Telaio pianale con carrozzeria saldata Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, due bracci longitudinali, barre di torsione, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; posteriori a ruote indipendenti, semiassi oscillanti, bracci longitudinali, barre di torsione, ammortizzatori idraulici telescopici Sterzo a vite e rullo Freni idraulici a disco sulle ruote anteriori con doppio circuito, a mano meccanico sulle ruote posteriori Capacità serbatoio 40 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.420 Lunghezza 4.190 Larghezza 1630 Altezza 1330 Peso a vuoto 870 kg **Prestazioni** Velocità massima 135 km/h Accelerazione 0-100 km/h 22,8 sec



Tennis club

La Casa di Sochaux da fine anni '80 sponsorizza il torneo parigino, grande classico estivo. Ne derivano cabriolet altamente rifinite, a cominciare dalla 205

DI FRANCESCO GUGLIELMI





SPENSIERATA

Le Peugeot 205 in versione Roland Garros furono oggetto di una campagna commerciale puntata sulla vita all'aria aperta e sulla spensieratezza (in apertura e sopra). A fianco, il marchio del torneo parigino in versione anni '80 (a sinistra) e di oggi. In basso, la capote ad apertura elettrica era la dotazione più sorprendente della vettura.

Le versioni cabriolet delle proprie berline, anche utilitarie, sono da sempre una tradizione della gamma Peugeot. Lo studio della versione aperta della 205 è commissionato a Pininfarina nel maggio 1983, quindi fin da subito. In quello stesso mese da Sochaux arriva l'ordine di trasformare la catena di montaggio delle Talbot Samba Cabriolet presso lo stabilimento Pininfarina a Grugliasco per la produzione della nuova 205 cabriolet; una linea in grado di produrre 50 esemplari al giorno. Nel gennaio 1984 comincia la fase di ingegnerizzazione, in primavera i primi undici prototipi iniziano a circolare e la capote viene sottoposta a test da 5000 cicli ripetuti di chiusura-apertura. A settembre 1985 i primi esemplari sono pronti e la vettura è presentata a gennaio 1986 con inizio vendite a marzo, grazie a uno stock di 900 esemplari già costruiti. In Pininfarina arrivano da Peugeot i lamierati derivati dalla berlina, come pianale, cofano, parafanghi, parabrezza. Pininfarina provvede a saldare gli elementi di rinforzo: questi ultimi sono un lamierato maggiorato interno al sotto-

porta, dissimulato con un profilo arcuato, e due traverse che uniscono i longheroni del sotto scocca, sotto i sedili anteriori e posteriori. Dalla traversa posteriore parte una struttura a cui è ancorato il roll-bar. Anche la zona del parabrezza è irrobustita, tramite l'inserimento di un tubo di acciaio fissato al pianale, che serve anche per formare una cellula di sopravvivenza in caso di urto e di ribaltamento. Pininfarina poi taglia le porte fornite da Peugeot: elimina la parte superiore della cornice e vi monta un deflettore fisso, alla cui sommità è fissata una guarnizione che a sportello chiuso si collega a quella del parabrezza creando una barriera contro acqua e aria. Altre modifiche apportate a Grugliasco sono ai parafanghi posteriori e soprattutto al cofano del bagagliaio; quest'ultimo invece è identico a quello della berlina. Tutte modifiche che, dopo tre anni di studio e sviluppo, consentono di irrobustire la 205 senza tetto limitando l'aggravio di peso in soli 40 kg: un risultato di rilievo, tanto più considerando la salvaguardia dell'abitabilità, che è forse il principale punto forte del progetto 205.





"APERTE" DI FAMIGLIA
Sopra, a sinistra la Peugeot 205 CT, versione cabrio della GTI 1.6 da 115 CV; a destra, una 205 CT normale. Quella delle cabriolet è una tradizione Peugeot da sempre, proseguita con la 206 CC Roland Garros (2006), a sinistra e arrivata fino alla 108 del 2016 (sotto), l'ultima nata.

Il ciclo produttivo in Pininfarina si chiude con il processo anti-corrosione, la verniciatura, l'assemblaggio anche degli interni e il montaggio della capote. Utilizzando poi camion chiusi le vetture sono inviate a Mulhouse per essere inserite nella catena di montaggio e ricevere la meccanica per ottenere infine la delibera prima della commercializzazione.

Cuore GTI, vestito da sera

Al lancio, nella primavera del 1986, la 205 Cabriolet è disponibile in due versioni: la CT (versione aperta della versione XT) con motore di 1360 cc da 80 CV e la CTI (versione aperta della GTI) con motore di 1.580 cc da 115 CV. Nel 1988 arriva la 205 Cabriolet CJ (Carte Jeune) che per alcuni mercati, tra cui l'Italia, può essere allestita anche con motore 1.124 cc da 50 CV. Con l'avvento del catalizzatore nel 1992 tutte le motorizzazioni vengono adeguate ma per la sportiva CTI si decide di optare per il 1.905 cc (che sulla berlina eroga 130 CV) depotenziandolo a 105 CV. Nei successivi tre anni la gamma viene razionalizzata e rimane infine a listino fino al termine nel 1995 la sola 1360 cc mono iniettore da 75 CV. La cabriolet "Roland Garros" è realizzata tra il 1990 e il 1993, sia nelle versioni a carburatori sia catalitiche, sempre con meccanica di 1.360 cc prima da 85 CV e poi da 75 CV. All'esterno è riconoscibile per il



caratteristico colore verde metallizzato, i vetri atermici e i cerchi in lega da 13". Un filetto bianco corre lungo la fiancata e gli inserti al paraurti sono in acciaio inox. All'interno l'equipaggiamento prevede i sedili in tessuto grigio a strisce rosse con fianchetti e appoggiatesta in pelle bianca. I primi esemplari hanno anche il volante rivestito in pelle bianca, abbandonato subito dopo in quanto troppo facile a sporcarsi nell'uso normale. Tra gli equipaggiamenti qualifican-

ti: i vetri elettrici anteriori, la chiusura centralizzata, l'accendisigari, l'illuminazione del vano bagagli, il sedile posteriore sdoppiato, la predisposizione per lo stereo con antenna e altoparlanti inseriti già nei pannelli porta. Tutte le 205 "Roland Garros" hanno una capote bianca con apertura a comando elettrico.

Terra rossa

Le prime Peugeot a fregiarsi del logo Roland Garros sono le 205 a 3 e 5 porte nel 1989 e rispetto alle cabriolet hanno di serie il tetto apribile e il rivestimento interno di tessuto verde-rosso invece che grigio-rosso. La sponsorizzazione proseguirà negli anni successivi e molti altri modelli Peugeot saranno caratterizzati dal famoso verde metallizzato: le 106, le 306 (anche cabriolet), le 405 e 406 SW, la monovolume 806 e la 206 3 porte e coupé-cabriolet. Oggi i colori



ARANCIO
Due pubblicità Peugeot basate sul torneo di tennis parigino: sopra, la 205; a destra, la 108. Sono cambiati i colori: dal verde metallizzato si è passati al bianco con dettagli arancio, che ricordano la terra rossa sui cui si gioca.



TORNARE BAMBINI

Le campagne commerciali della Casa del Leone sono sempre state piuttosto creative: sopra, ecco un esempio relativo proprio alle 205 cabriolet, degli anni '80. Ogni commento è superfluo...

dominanti del logo Roland Garros sono il bianco e l'arancione: col rilancio della collaborazione tra Peugeot e il Torneo tornano le rinnovate serie speciali, questa volta riconoscibili dal colore bianco/grigio speciale con dettagli in colore "terra rossa". A Retromobile quest'anno era esposto il primo esemplare della 208 Roland Garros (inizialmente non importata in Italia); da noi l'edizione speciale si potrà scegliere sulla base della 108.

NE HANNO FATTE OLTRE 72MILA

Anno	205 cabrio 1.1-1.4	205 Cabrio CTI
1985	203	49
1986	3.378	5.872
1987	2.361	3.169
1988	5.267	3.023
1989	5.671	3.116
1990	7.051	4.048
1991	8.295	4.687
1992	8.520	3.198
1993	2.630	820
1994	719	17
1995	48	-
Totale	44.143	27.999

IL TORNEO "ROLAND GARROS"

Il tradizionale Torneo di tennis "Roland Garros", oggi ufficialmente "Open di Francia", nasce nel 1891 e nel 1925 diventa internazionale. Si è sempre tenuto a Parigi nel centro sportivo con campi in terra rossa dedicato, dagli anni Venti, a Roland Garros, "asso" dell'aviazione francese della prima Guerra Mondiale (foto). In realtà per essere definito "asso" della caccia serve aver abbattuto almeno cinque nemici mentre Garros ne abbatté soltanto tre. Tuttavia il francese, nato nel 1888 e morto nel 1918 in azione, inventò un sistema per mitragliare e condurre insieme l'aereo, mentre in precedenza il pilota doveva sparare lasciando i comandi dell'aereo. Il sistema fu perfezionato dai tedeschi, che abbatterono una prima volta il francese: studiando il suo aereo si resero conto che il sistema sarebbe stato ben più efficace sincronizzando la mitragliatrice con l'albero motore, in modo da sparare i proiettili nel momento in cui le pale dell'elica non la ostacolassero.

Il torneo del Roland Garros è uno dei quattro del cosiddetto "Grande Slam" (gli altri tre sono Wimbledon-The Championships, Australian Open e US Open-Flushing Meadows). Il primo italiano a vincerlo è stato Nicola Pietrangeli, che fece doppietta nel 1959 e 1960; nel 1976 gli succederà Adriano Panatta, secondo e ultimo italiano capace di vincere a Parigi.



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	dic-08/gen
750 COUPE' ZAGATO (1958)	87	mag-13
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13
OT 1000 SPIDER	57	mag-10
OTR 1000	106	apr-15
SIMCA 2000 GT	83	dic-12/gen
SIMCA 1300	116	apr-16
T 140 (1967)	93	dic-13/gen

AC

COBRA	73	dic-11/gen
-------	----	------------

ALFA ROMEO

ABARTH 1000 GT COMPETIZIONE	90	ago/set-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/gen
1750 BERLINA	24	feb-07
1750 GT PROTOTIPO GIUGIARO	14	gen/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/set-12
2600 SPIDER	84	feb-13
2600 SPRINT	43	dic-08/gen*
2600 SPRINT	105	mar-15
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	gen/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
6C 2500 SPORT	111	ott-15
8C 2300	54	feb-10
A MOTORE CENTRALE	33	dic-07/gen
ALFA 6	40	ago/set-08
ALFA 75	51	ott-09
ALFA 75	105	mar-15

ALFA 75	108	giu-15
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	83	dic-12/gen
ALFA 90	78	giu-12
ALFASUD	77	mag-12
ALFASUD	103	dic-14/gen
ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)	97	mag-14
ALFASUD SPRINT	109	lug-15
ALFASUD TI	75	mar-12
ALFETTA	37	mag-08
ALFETTA 1.8	33	dic-07/gen
ALFETTA 1.8 GT	93	dic-13/gen
ALFETTA GT 1.8-GTV 2.0-GTV6 2.5	2	dic-03/gen
ALFETTA GTV 6 2.5	27	mag-07
ALFETTA GTV TURBODELTA	47	mag-09
ARNA	93	dic-13/gen
DUETTO	29	lug-07
DUETTO E SPIDER 1966-1990	1	ago/set-03
GIULIA	7	nov/dic-04
GIULIA 1600 S	52	nov-09
GIULIA GT 1600-1300		
JUNIOR-GTV 2000	1	lug/ago-03
GIULIA GT JUNIOR	91	ott-13*
GIULIA GT "UNIFICATO"	99	lug-14
GIULIA GTA 1600 - 1300	10	mag/giu-05
GIULIA SPIDER PROTOTIPO	18	giu-06
GIULIA SPIDER VELOCE 1600	48	giu-09
GIULIA SPORT SPECIAL	60	ago/set-10
GIULIA SUPER E GT JUNIOR	65	mar-11
GIULIA TI 1300	115	mar-16*
GIULIA TI SUPER	71	ott-11
GIULIA TZ	11	lug/ago-05
GIULIA TZ # 750006	66	apr-11
GIULIETTA	55	mar-10
GIULIETTA E 75	108	giu-15
GIULIETTA SPIDER	94	feb-14
GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO	103	dic-14/gen
GIULIETTA SPRINT-SPRINT VELOCE	3	mar/apr-04
GIULIETTA SPRINT-SECIALE	106	apr-15
GIULIETTA SS	13	nov/dic-05
GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989)	63	dic10/gen
GIULIETTA SZ CODA TONDA/TRONCA	20	ago/set-06
GIULIETTA TI	81	ott-12
GT "UNIFICATA"	99	lug-14
GT JUNIOR	74	feb-12
GT JUNIOR 1.3 "SCALINO"	5	lug/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
MONTREAL	114	feb-16*
SPIDER	89	lug-13
SPIDER 2600 - 1300	59	lug-10
SPIDER JUNIOR 1300 (1968)	92	nov-13
SPIDER VELOCE 2.0	2	dic-03/gen

ALPINE-RENAULT

A106	73	dic-11/gen
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/set-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
QUATTRO	104	feb-15
QUATTRO GR.B	114	feb-16
RS 2 AVANT	79	lug-12*

AUSTIN HEALEY

100 E 3000	62	nov-10
3000 MK III	116	apr-16
COOPER S HATCHBACK (1964)	100	ago/set-14
SPRITE MKI	56	apr-10
SPRITE MKI	91	ott-13

AUTOBIANCHI

A111	115	mar-16*
A112 ABARTH	5	lug/ago-04
A112 ABARTH	111	ott-15
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 FURGONCINO	104	feb-15
BIANCHINA PANORAMICA	57	mag-10

CONFRONTO A POSTERIORI

Due auto da corsa, con motore posteriore. E con una importante differenza: l'Alpine ce l'ha a sbalzo, la Lotus centrale. A110 vs Europa, sul fascicolo di Aprile 2012.




STORIA DI SEMPLICITÀ

È un'utilitaria, ma anche un'automobile che ha fatto la storia: la Citroën Dyane, evoluzione del concetto 2 CV. Ne abbiamo parlato nel numero di Giugno 2015.

BIANCHINA TRASFORMABILE	2	dic-03/gen	STORY	48	giu-09
BIANCHINA TRASFORMABILE	50	ago/set-09	TYPE 35A	48	giu-09
PRIMULA	58	giu-10	BUICK		
STELLINA	67	mag-11	SUPER SERIES 50 RIVIERA	25	mar-07
Y10 - 25 ANNI	62	nov-10	CADILLAC		
Y10 MISSONI	97	mag-14	62 SEDAN DE VILLE 1952	7	nov/dic-04
AUTOBLEU			COUPÉ DE VILLE 1957	28	giu-07
750 MILLE MIGLIA	57	mag-10	COUPÉ DE VILLE 1958	3	mar/apr-04
B.S.A.			ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL	97	mag-14
SCOUT (1935)	78	giu-12	CATERHAM		
BENTLEY			7	77	mag-12
4.5LITRE "BLOWER"	50	ago/set-09	CEMSA		
CONTINENTAL FASTBACK	110	ago/set-15	F 11	41	ott-08
S-TYPE CONTINENTAL	50	ago/set-09	CHEVROLET		
T MKI	14	gen/feb-06	BEL AIR 1953	30	ago/set-07
T PRIMA SERIE	14	gen/feb-06	BEL AIR 1957	19	lug-06
BERTONE			CAMARO	33	dic-07/gen
RACER TEAM (1969)	96	apr-14	CORVETTE C1 283 C.I.	1	lug/ago-03
BIANCHI			CORVETTE C3	8	gen/feb-05
S 9 1400	116	apr-16	CORVETTE STING RAY	13	nov/dic-05
BIZZARRINI			FLEETLINE AEROSEDAN (1947)	64	feb-11
5300	31	ott-07	CHEVRON		
BMW			B42 - FERRARI F2	84	feb-13
PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"	82	nov-12*	CHRYSLER		
1602 TOURING, 2002 TARGA			GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO	6	set/ott-04
E 2002 TURBO	99	lug-14	CISITALIA		
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii	55	mar-10	ABARTH 204 A (1950)	79	lug-12
2002 GRUPPO 2	30	ago/set-07	202 COUPÉ	14	gen/feb-06
2002 tii	30	ago/set-07	202 SC #035 PININFARINA (1948)	92	nov-13
1600 GT	112	nov-15	360	94	feb-14
1602 TOURING, 2002 BAUR, TURBO	99	lug-14	D46	44	feb-09
3.0 CSL	44	feb-09	MOTORE 16 VALVOLE	54	feb-10
3.0 CSL LE GARE	44	feb-09	CITROËN		
316I E 36 (1993)	114	feb-16	2CV	41	ott-08
320 E21 CABRIO BAUR	47	mag-09	2CV 6 SPECIAL	108	giu-15
320I E30	112	nov-15*	2CV UMAP	65	mar-11
3200 S	75	mar-12	AX GTi	47	mag-09
507 ROADSTER	96	apr-14	BX 14 RE	49	lug-09
700	78	giu-12	C4 G ROADSTER	56	apr-10
E3 2800/3000	73	gen-12	CX 40 ANNI	95	mar-14
M1	42	nov-08	CX ATHENA	64	feb-11
M1 PROCAR	42	nov-08	DS 19 LE CADDY CHAPRON	91	ott-13
M3	92	nov-13	DS 19-20-21-23	13	nov/dic-05
M3 E30 MODIFICATA + GR. N	115	mar-16	DS 21 PALLAS	38	giu-08
SERIE 3 E21	12	set/ott-05	DS 23 i.e. (1973)	72	nov-11
SERIE 3 E21	101	ott-14	DYANE	29	lug-07
Z1	82	nov-12	DYANE 6	108	giu-15
BORGWARD			GS	64	feb-11
P100	45	mar-09	M35	69	lug-11
BRADLEY			MEHARI	5	lug/ago-04
GT 1974	17	mag-06	SM	3	mar/apr-04
BRISTOL			SM MASERATI	102	nov-14
409	63	dic-10/gen	COBRA		
BUGATTI			289	82	nov-12
23	74	feb-12	CONDOR		
EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA	60	ago/set-10	AGUZZOLI	27	mag-07
			DAF		
			SILURO	73	dic-11/gen
			DAGRADA		
			LANCIA F. JUNIOR	71	ott-11
			DAIMLER		
			2.5 LITRE V8 (1967)	61	ott-10
			SP 250 C-SPEC	83	dic-12/gen
			DATSUN		
			240Z	46	apr-09
			DB		
			RACER 500	91	ott-13
			DE LUCA		
			FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT	84	feb-13
			DE SANCTIS		
			SP 1000	116	apr-16
			DE TOMASO		
			DEAUVILLE	38	giu-08
			OSCA	95	mar-14
			PANTERA L	14	gen/feb-06
			DEVIN		
			MG SPECIAL	70	ago/set-11
			DUNE BUGGY		
			DUNE BUGGY	80	ago/set-12
			ELDORADO		
			MASERATI 420M	40	ago/set-08
			ELVA		
			MK I B (1954)	86	apr-13
			FACEL		
			VEGA	103	dic-14/gen
			FALCON		
			MK II	110	ago/set-15
			FERRARI		
			166 INTER COUPE' TOURING	16	apr-06
			208 GTS	1	lug/ago-03
			208/308 GT4	20	ago/set-06
			208 TURBO GTS	98	giu-14*
			212 EXPORT TOURING (1952)	107	mag-15
			225 S VIGNALE BERLINETTA	50	ago-09
			250 GT # 1739	95	mar-14
			250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958)	61	ott-10
			250 GT SWB	12	set/ott-05
			250 GT SQUADRA MOBILE	91	ott-13
			250 GTL	36	apr-08
			250 GTD	5	lug/ago-04
			275 GTB	89	lug-13*
			275 GTB/4	113	dic-15/gen
			275 GTB, GTS E GTB/4	6	set/ott-04
			288 GTD	5	lug/ago-04
			308 GTB GRUPPO 4	79	lug-12
			308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA	10	mag/giu-05
			312 B3 "SPAZZANEVE"	35	mar-08
			312 P	54	feb-10
			312B	57	mag-10
			312 T	112	nov-15
			330 GT 2+2	34	feb-08

333 SP	85	mar-13	127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	dic-13/gen
340/375#0320AM	87	mag-13	128	27	mag-07	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15
365 BB (1974) - 512 BB (1982)	76	apr-12	128	101	ott-14	600 RESTAURO - 1	107	mag-15
365 GTB/4	28	giu-07	128 COUPE' GR. 2	97	mag-14	600 RESTAURO - 2	108	giu-15
365 GTC/4	99	lug-14	128 COUPE' 1.3 S	30	ago/set-07	600 RESTAURO - 3	109	lug-15
400	49	lug-09	128 GR.2	83	dic-12/gen	600 RESTAURO - 4	110	ago/set-15
400 E 410 SUPERAMERICA	9	apr-05	128 RALLY	45	mar-09	600 RESTAURO - 5	111	ott-15
500 MONDIAL	65	mar-11	130 "MAREMMA"	76	apr-12	600 RESTAURO - 6	112	nov-15
512 BB	109	lug-15	130 2.8 BERLINA	41	ott-08	600 RESTAURO - 7	113	dic-15/gen
860 MONZA #0604	39	lug-08	130 BERLINA 1971	11	lug/ago-05	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03
BB 512-BB 512I	7	lug/ago-05	130 COUPE' 3.2	1	lug/ago-03	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14
DINO 206-246 GT-GTS	11	nov/dic-04	1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12
DINO 246 F.1	43	dic-08/gen	131	30	ago/set-07	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07
DINO 246 GT	94	feb-14	131 2500 D	59	lug-10	850 BERLINA	80	ago/set-12
DINO 246 GTS	35	mar-08	131 ABARTH	111	ott-15	850 COUPE' E SPORT COUPE'	18	giu-06
F40	74	feb-12	131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15
PININ	70	ago/set-11	131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	850 SPECIAL	75	mar-12
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13	131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	850 SPORT COUPE'	112	nov-15
FIAT			132 1.6	14	gen/feb-06	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08
GIANNINI 128 NP GR. 2	83	dic-12/gen	4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	8V GHIA SUPERSONIC	63	dic-10/gen
"CAMPAGNOLA"	84	feb-13	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago/set-13	900 A BERLINA 1954	22	nov-06
124	54	feb-10	500 L (1964)	96	apr-14	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPE'	19	lug-06	1100	78	giu-12*
124 SPIDER	84	feb-13	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	1100 D	104	feb-15
124 SPIDER	110	ago/set-15	500 "TOPOLINO" B	23	dic-06/gen	1100 R	107	mag-15
124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08	1100/103	4	mag/giu-04
124 SPORT COUPE'	91	ott-13*	500 D (1960)	86	apr-13	1100/103 A	94	feb-14
125	26	apr-07	500 D	115	mar-16	1100/103 D	94	feb-14
125	88	giu-13	500 SPERANDEO	69	lug-11	1100/103 TV	47	mag-09
125	112	nov-15	500 TV L (1972) -			1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15
125 COUPE' SAMANTHA	114	feb-16	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14/gen	1500 GT GHIA	71	ott-11
127 GRUPPO 2	70	ago/set-11	500L	48	giu-09	1500L	96	apr-14
127 SCIONERI	60	ago/set-10	508 S	113	dic-15/gen	1200 GRANLUCE	100	ago/set-14

	Numero	Mese-Anno		Numero	Mese-Anno
ALFA ROMEO 2000	31	ott-07	1300 E 1500	11	lug/ago-05
ALFASUD SPRINT	4	mag/ giu-04	132 I, II E III SERIE	12	set/ott-04
ALFETTA	75	mar-12	600	50	ago/set-09
GIULIA GT JUNIOR	36	apr-08	850 BERLINA	85	mar-13
GIULIETTA / GIULIA SPIDER	110	ago/set 15	850 COUPE'	77	mag-12
GIULIETTA (GIULIA) SPRINT	83	dic-12	850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	ago/set-06
GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	mar/apr-05	BALILLA	43	dic-08/gen
GIULIETTA TURBODELTA	21	ott-06	NUOVA 500	82	nov-12
GTV/SPIDER	79	lug-12	RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
NUOVA SUPER	44	feb-09	X1/9	46	apr-09
AUTOBIANCHI			INNOCENTI		
A111	32	nov-07	MINI COOPER	35	mar-08
A112 ABARTH	40	ago/set-08	JAGUAR		
PRIMULA COUPE' I E II SERIE	15	mar-06	XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
BENTLEY			XJ-S	68	giu-11
MULSANNE TURBO	76	apr-12	LAMBORGHINI		
BMW			DIABLO	97	mag-14
320 iS	49	lug-09	LANCIA		
SERIE 6 E24	26	apr-07	APPIA	70	ago/set-11
Z3	88	giu-13	APRILIA BERLINA	107	mag-15
CITROËN			BETA COUPE' (TUTTE LE SERIE)	10	mag/ giu-05
AMI 6	24	feb-07	BETA HPE	100	ago/set-14
CX	8	feb-05	FULVIA	53	dic-09/gen
FERRARI			FULVIA COUPE' 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSO	73	dic-11/gen
208-308-328	52	nov-09	FULVIA II SERIE	105	mar-15
348	80	ago/set-12	LAND ROVER		
TESTAROSSA - TR512 - F512M	63	dic-10/gen	RANGE	56	apr-10
FIAT			LOTUS		
1100 /103	64	feb-11	ELAN M100	101	ott-14
1100 B/E	93	dic-13/gen	ELISE	113	dic-15/gen
1100 R E 124	7	nov/ dic-04	MASERATI		
124 COUPE' 1400, 1600, 1800	14	gen/feb-06	BITURBO	6	set/ott-04
124 SPECIAL	33	dic-07/gen	BITURBO 2.24 SPYDER RACING	38	giu-08
126	25	mar-07	QUATTROPORTE	112	nov-15
127 I E II SERIE	13	nov/ dic-05	MERCEDES-BENZ		
128 COUPE' S-SL 1100-1300	16	apr-06	CLASSE S W126	18	giu-06
			G KLASSE	96	apr-14

1400	102	nov-14
1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
2300	35	mar-08
2300 S COUPÉ	1	lug/ago-03
2300 S COUPÉ	43	dic-08/gen*
ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04
ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06
ABARTH 695 SS (1966)	114	feb-16
ABARTH FORMULA	55	mar-10
ABARTH SED35	91	ott-13
BARCETTA	55	mar-10
CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
COUPÉ	66	apr-11
DINO COUPÉ	101	ott-14
DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07
DINO SPIDER 2000-2400	6	set/ott-04
GIANNINI 500 TV	28	giu-07
MORETTI 850 COUPÉ	43	dic-08/gen
NUOVA 500 1957	8	gen/feb-05
NUOVA 500 SPORT	37	mag-08
NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07
PANDA 30	36	apr-08
RITMO	69	lug-11
RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06
S 76 "300HP"	108	giu-15
SAVIO JUNGLA	94	feb-14
UNO TURBO	81	ott-12*
UNO TURBO I.E.	53	dic-09/gen
VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06
VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14
X 1/9	81	ott-12
X 1/9	113	dic15/gen*
FITTIPALDI		
FD01 E FD04	62	nov-10

FORD		
ANGLIA	71	ott-11
CAPRI RS	107	mag-15
CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago/set-08
ESCORT	68	giu-11
ESCORT 940	13	nov/dic-05
ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13
ESCORT MKII	84	feb-13
ESCORT RS	60	ago/set-10
ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11
ESCORT RS GR. 2	60	ago/set-10
FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06
FIESTA MKI (1976-1983)	106	apr-15
GT/111	70	ago/set-11
MUSTANG (1964 - 1968)	5	lug/ago-04
MUSTANG (1968 - 1971)	12	set/ott-05
MUSTANG 289 (1966)	14	gen/feb-06
RS 200 GR. B	81	ott-12
TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13
TAUNUS TC2	110	ago/set-15
THUNDERBIRD (1954-1958)	23	dic-06/gen-07
FRAZER-NASH		
BMW 319/55 (1937)	106	apr-15
FRONTLINE		
DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago/set-12
GIAUR		
750 SPORT #BT-06	98	giu-14
GINETTA		
G3	95	mar-14
GLOCKLER - PORSCHE		
COUPÉ (1954)	64	feb-11

GRD		
374-FORD	109	lug-15
H.R.G.		
1100 SPORTS	80	ago/set-12
AERODYNAMIC	44	feb-09
HEALEY		
SILVERSTONE	53	dic-09/gen
HILLMAN		
IMP 50 ANNI	94	feb-14
HONDA		
NSX	61	ott-10
S 800 COUPÉ	1	lug/ago-03
Z 600	68	giu-11
HOWMET		
TX	53	dic-09/gen
INNOCENTI		
AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14/gen
IM3S	108	giu-15
MINI BERTONE	76	apr-12
MINI DE TOMASO	23	dic-06/gen
MINI 90 SL	96	apr-14
INTERMECCANICA		
ITALIA	100	ago/set-14
ISO		
GRIFO TARGA	45	mar-09
RIVOLTA 300	97	mag-14
RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14
RIVOLTA GT 300-340	2	dic-03/gen
RIVOLTA LELE	22	nov-06
ISOTTA FRASCHINI		
IM 1913	44	feb-09
JAGUAR		
E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
E-TYPE ROADSTER MKII	1	lug/ago-03
E-TYPE V12 ROADSTER	63	dic-10/gen
MK X	37	mag-08
MKII 3.8	31	ott-07
SS 3.5 LITRE	90	ago/set-13
XJ 220	65	mar-11
XJ6 MKI	1	lug/ago-03
XJ-C 4.2	20	ago/set-06
XJ-C 4.2	17	mag-06
XJ-C 4.2	99	lug-14
XK 120	55	mar-10
XK 150 FHC 3,4 LITRE	109	lug-15
JEEP		
WILLYS MB	72	nov-11
JENSEN		
541	65	mar-11
KARMANN GHIA		
CABRIOLET	77	mag-12
KELLISON		
J-4	85	mar-13
LAMBORGHINI		
COUNTACH	72	nov-11
ESPADA	24	feb-07
ESPADA + NOTIN VILLULA	60	ago/set-10

SEC W 126	106	apr-15
SERIE 123 STATION-WAGON	5	lug/ago-04
SL 107	67	mag-11
SL SERIE 129	3	mar/apr-04
W111/W112 COUPÉ E CABRIOLET	78	giu-12
W123 BERLINA	23	dic-06/gen
W124 CABRIO	22	nov-06
MG		
B SPIDER	47	mag-09
F/TF	90	ago/set-13
MGA	98	giu-14
NSU		
PRINZ 4-4L	17	mag-06
RO 80	87	mag-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	ago/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/gen
VW-PORSCHE 914	51	ott-09
VOLVO		
480 ES	25	mar-07

ECCEZIONALE

La Mercedes W 126 SEC 560 è stata oggetto di una guida all'acquisto sul fascicolo di Aprile 2015. Un'automobile eccezionale sotto tutti gli aspetti, a partire dal design di Bruno Sacco. Comprarla costa poco, mantenerla può essere proibitivo.



JARAMA	113	dic-15/gen	FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06	MX-5	48	giu-09
JSLERO	5	lug/ago-04	FULVIA COUPÉ	91	ott-13*	MCLAREN		
MIURA E COUNTACH	2	dic-03/gen	GAMMA COUPÉ	58	giu-10	M1C	64	feb-11
MIURA P400, S, SV	21	ott-06	LC2	104	feb-15	MECCANICA MANIERO		
MIURA P400SV	85	mar-13	STRATOS	2	dic-03/gen	4700 GT	86	apr-13
MIURA P400	116	apr-16	STRATOS	114	feb-16	MERCEDES-BENZ		
MIURA ROADSTER	43	dic-08/gen	THEMA	65	mar-11	C111	79	lug-12
MIURA SV JOTA	26	apr-07	SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14	190	113	dic-15/gen
URRACO	19	lug-06	Y	116	apr-16	190 SL	10	mag/giu-05
URRACO	25	mar-07				190E 2.3-16	56	apr-10
LANCIA			LAND ROVER			220 D/8	31	ott-07
LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	dic-09/gen	LAND ROVER	94	feb-14	220A	48	giu-09
O37 RALLY	9	mar/apr-05	LAND ROVER 80/DEFENDER	115	mar-16	250 CE COUPÉ	16	apr-06
2000 I.E. (1972)	16	apr-06	LOTUS			250 SL PAGODA	2	dic-03/gen
2000 / I.E.	110	ago/set-15	7	38	giu-08	300 ADENAUER	7	nov/dic-04
APPIA COUPÉ	49	lug-09	21	93	dic-13/gen	300 SE CABRIOLET	3	mar/apr-04
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13	49	101	ott-14	300 SL GULLWING	4	mag/giu-04
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13	56	52	nov-09	300 SL ROADSTER	6	set/ott-04
APPIA ZAGATO	6	set/ott-04	72-FORD	106	apr-15	300 SL ROADSTER	105	mar-15
APPIA ZAGATO GTE	66	apr-11	ELAN +2 S 130	66	apr-11	300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
APRILIA "1350" e "1500"	72	nov-11	ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14	450 SEL 1974	24	feb-07
ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13	EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*	450 SEL 6.9	109	lug-15
AURELIA B12 1955	16	apr-06	MARCH			500 SL W 107	2	dic-03/gen
AURELIA B20 GT	68	giu-11	701 F1	66	apr-11	500 E - 5500	79	lug-12*
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12	707 INTERSERIE	82	nov-12	600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	mar/apr-05
AURELIA B24 SPIDER	104	feb-15	MARCIANO			600 W100	77	mag-12
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago/set-08	268A	67	mag-11	C107 SLC	36	apr-08
BETA BERLINA	44	feb-09	MARCOS			SE 280 W 108	41	ott-08
BETA MONTECARLO	27	mag-07	3 LITRI	28	giu-07	SL	90	ago/set-13
BETA MONTECARLO	38	giu-08	MARTINI			SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12
DELTA	46	apr-09	MK18 (1976)	100	ago/set-14	MERCURY		
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14	MK 34 F. 3 - IL RESTAURO	60	ago/set-10	COMET CONVERTIBLE (1963)	22	nov-06
DELTA HF TURBO	54	feb-10	MASERATI			MG		
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14	2500	33	dic-07/gen	MG A 1500	7	nov/dic-04
DELTA S4 GR.B	108	giu-15	3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10	MG B GT 1.8	7	nov/dic-04
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09	3500 GT TOURING	94	feb-14	MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II	27	mag-07
ECV (1986)	63	dic-10/gen	A6G/2000 SPYDER	24	feb-07	MG B SPIDER MKI	1	lug/ago-03
FLAMINIA	80	ago/set-12	A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10	MG MIDGET	4	mag/giu-04
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07	A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago/set-08	MG MIDGET	69	lug-11
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06	A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10	MG RV8	112	nov-15
FLAMINIA COUPÉ "HF"	115	mar-16	A6GCS/53	81	ott-12	MG SERIE T	39	lug-08
FLAMINIA GT TOURING	11	lug/ago-05	A6GCS/53	81	ott-12	MG TF (1954)	75	mar-12
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago/set-07	BITURBO SPYDER	98	giu-14*	MINI		
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE	81	ott-12	BOOMERANG	110	ago/set-15	CLUBMAN ESTATE	32	nov-07
FLAVIA 1.8 COUPÉ HF	33	dic-07/gen	BORA	80	ago/set-12	COOPER MADE IN ENGLAND	3	mar/apr-04
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13	GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13	COOPER S 50 ANNI	91	ott-13
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13	INDY	4	mag/giu-04	MARCOS	104	feb-15*
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07	KYALAMI	82	nov-12	WOOD&PICKETT	94	feb-14
FULVIA 1.3 S COUPÉ SPIDER	116	apr-16	MERAK	9	mar/apr-05	MORETTI		
FULVIA BERLINA	115	mar-16*	MEXICO	8	gen/feb-05	750 ALGERI-LE CAP	21	ott-06
FULVIA COUPÉ	113	dic15/gen*	MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13	750 ALGERI-LE CAP	106	apr-15
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	mag/giu-04	QUATTROPORTE (1963-1987)	3	mar/apr-04	750 GRAN SPORT BERLINETTA	115	mar-16
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	mar-08	SHAMAL	78	giu-12	750 TDM	15	mar-06
FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09	TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13	MORGAN		
FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06	MATRA-SIMCA			3-WHEELER E 4/4	88	giu-13
FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08	BAGHEERA	62	nov-10	4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51	ott-09
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	81	ott-12*	MAZDA			AERO 1927	64	feb-11
						F-2 (1938)	102	nov-14
						MORONI		
						F. JUNIOR	88	giu-13
						MORRIS		
						MINOR MINOR TRAVELLER "LOTUS"	97	mag-14
						MORRIS MINOR	78	giu-12*
						1000	66	apr-11
						MTM		
						AUDI S1 QUATTRO	61	ott-10
						NASH		
						METROPOLITAN	32	nov-07
						NISSAN		
						SUNNY GTI-R	63	dic-10/gen



AUTO DELL'ANNO
 La NSU puntò molto sul Wankel, tanto da usarlo anche su una berlina di alta gamma. La Ro80 ha una linea straordinaria ed è stata Auto dell'Anno 1968. Oggi è impegnativa, ma in Germania hanno tutti i ricambi: come spieghiamo su Maggio 2013.

NSU					
PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08			
PRINZ 30E	44	feb-09			
PRINZ 42	39	lug-08			
RO 80	13	nov/dic-05			
OGLE					
SX 1000	104	feb-15*			
O.S.C.A.					
MT4 1500	80	ago/set-12			
OM					
665 TT (1928)	77	mag-12			
OPEL					
1900 GT	23	dic-06-gen			
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14			
KADETT B	52	nov-09			
MANTA 1.2 S	57	mag-10			
OMEGA LOTUS	89	lug-13			
REKORD C COUPE'	102	nov-14			
REKORD P2 BERLINA E COUPÉ	24	feb-07			
OSI					
FORD 20 M TS	111	ott-15			
PANHARD					
PL 17 E 24 CT	53	dic-09/gen			
PEUGEOT					
106 RALLYE	100	ago/set-14			
106 RALLYE	113	dic-15/gen			
163 BR	27	mag-07			
203 SPIDER	39	lug-08			
204	77	mag-12			
204 CABRIOLET E 304 COUPÉ	10	mag/giu-05			
205 1.9 GTI	81	ott-12*			
205 GTI GENTRY	109	lug-15			
205 GTI E RALLYE	42	nov-08			
205 TURBO 16	103	dic-14/gen			
309	87	mag-13			
402	88	giu-13			
402 DARL'MAT	79	lug-12			
402 DARL'MAT DSE	12	set/ott-05			
403	10	mag/giu-05			
403 CABRIOLET	116	apr-16			
403 JAEGER	98	giu-14			
404 DA RECORD	102	nov-14			
504 CABRIO	70	ago/set-11			
504 COUPÉ 1972	22	nov-06			
905	49	lug-09			
COUPÉ	107	mag-15			
TIPO 3	30	ago/set-07			
PONTIAC					
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	dic-03/gen			
GT0 (1966)	16	apr-06			
PORSCHE					
356 C	6	set/ott-04			
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11			
356 C	111	ott-15			
356 SC COUPÉ	2	dic-03/gen			
356 SC (1953)	98	giu-14*			
356/2 #004	34	feb-08			
597	8	gen/feb-05			
906 CARRERA 6	24	feb-07			
911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07			
911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	lug/ago-03			
911 CARRERA (1989)	107	mag-15			
911 CARRERA RS 2.7	93	dic-13/gen			
911 S 2.4	114	feb-16*			
911 T 2.2	8	gen/feb-05			
911 T 2.2	100	ago/set-14			
911 T US-COUPE'	98	giu-14			
911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago/set-10			
911 TURBO 3.3	12	set/ott-05			
911	89	lug-13*			
912	5	lug/ago-04			
912 (1965)	98	giu-14*			
917	46	apr-09			
924	75	mar-12			
924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	mag/giu-04			
924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13			
928 S	23	dic-06/gen			
935	71	ott-11			
959	111	ott-15			
PUMA					
GTV	58	giu-10			
RENAULT					
10 MAJOR	78	giu-12			
4 CV	22	nov-06			
5 ALPINE	65	mar-11			
5 TURBO	17	mag-06			
8 GORDINI	54	feb-10			
DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09			
DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12			
FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13			
R 16	68	giu-11			
R4	31	ott-07			
SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*			
RILEY RMC					
2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14			
9 "SPECIAL" (1936)	114	feb-16			
SPRITE 1.5	105	mar-15			
ROLLS-ROYCE					
SILVER SHADOW	113	dic-15/gen			
ROVER					
2000 TC	36	apr-08			
SAAB					
96 V4	85	mar-13*			
SONETT & FACETT	75	mar-12			
SONETT III	20	ago/set-06			
SAFAF					
6CV (1933)	73	dic-11/gen			
SANTANDREA					
FORMULA MONZA 875	66	apr-11			
SERENISSIMA					
V8 COMPETIZIONE	18	giu-06			
SIATA					
SPRING 850	21	ott-06			
SIMCA					
80 ANNI	104	feb-15			
8 SPORT REPLICCA DEHO (1949)	100	ago/set-14			
1000	86	apr-13			
1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ	22	nov-06			
ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13			
RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	mag/giu-05			
SINGER					
9 LE MANS	59	lug-10			
ŠKODA					
110 R (1976)	107	mag-15			
SPADA					
ZANZARA (1967)	73	dic-11/gen			
STANGUELLINI					
1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago/set-10			
STEYR-PÜCH					
650	37	mag-08			
STUDEBAKER					
SKYHAWK	37	mag-08			
SUNBEAM					
TIGER	46	apr-09			
VENEZIA	104	feb-15			
SUZUKI					
4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11			
TALBOT					
SUNBEAM LOTUS	45	mar-09			
LAGO	74	feb-12			
TATRA					
TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07			
TOJEIRO					
BRISTOL	34	feb-08			
TOYOTA					
CELICA GT 1600	35	mar-08			
RAV 4 (1994)	105	mar-15			
SPORT 800	112	nov-15			
TRABANT					
P60	54	feb-10			
TRIUMPH					
DOLOMITE SPRINT	11	lug/ago-05			
GT6R REPLICCA	21	ott-06			
ITALIA	41	ott-08			
SPITFIRE 1.5	9	mar/apr-05			
SPITFIRE (1962-1980)	9	mar/apr-05			
TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13			
TR3 A	2	dic-03/gen			
TR3 A	18	giu-06			
TR5 P.I.	81	ott-12			
TR6	29	lug-07			
TR7	102	nov-14			
TURBOT					
SUPERTRACTION 2	29	lug-07			
VANDEN PLAS					
PRINCESS 1300	54	feb-10			
VOLKSWAGEN					
1500	62	nov-10			
G40/60	85	mar-13			
GOLF III GTI 2 litri	112	nov-15*			
GOLF GTI	82	nov-12			
GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10			
GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13			
GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09			
KARMANN GHIA	29	lug-07			
MAGGIOLONE	107	mag-15			
MAGGIOLINO	59	lug-10			
MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	dic-13/gen			
MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12			
SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13			
SAMBA BUS	6	set/ott-04			
TL 1.6	28	giu-07			
VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	mar/apr-04			
VOLVO					
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			

Nota: * confronto tra più modelli

GRANDE SPETTACOLO COME AL SOLITO AL "SANREMO" DOMINATO DAGLI ITALIANI VINCE "PEDRO" DAVANTI A "LUCKY" E DA ZANCHE



Trentunesima edizione della gara ligure, valevole sia per il Campionato Europeo che per l'Italiano. Molti i partenti, e molti gli stranieri, a significare che davvero la parte più "vivace" del mondo rallystico si conferma quella delle Auto Storiche...

La gara si suddivide in due tappe ed anche i primattori sono diversi: il primo giorno, col sole, ma anche la notte, vede primeggiare Erik Comas con la candida Lancia Stratos che chiude al comando davanti a Da Zanche con la Porsche per 4 secondi, terzo "Lucky" e quarto "Pedro" con le Lancia Delta mentre quinto si posiziona Musti con la potente 911 preparata da Guagliardo.

Pubblico entusiasta, e manifestazione che non perde il suo fascino, soltanto i piloti stranieri deludono un po', sono tutti dietro... Comas a parte. Anche Alonso, che ha appena vinto il Costa Brava,

e il fratello di Carlos Sainz su Porsche 911; il migliore è il norvegese Jensen, che finisce la prima tappa al settimo posto.

Si riparte sotto la pioggia e con poca visibilità (gran problema per chi guida una Stratos...) e così i due "deltisti" della scuderia Isola Vicentina si scatenano, portandosi al comando distanziando un sempre all'attacco Da Zanche e un Comas che non ritrova lo smalto della giornata precedente; Musti (vincitore 2015) sembra non voglia rischiare più di tanto. Nella prova lunga vince "Lucky" poi è "Pedro" a segnare i migliori tempi e così all'arrivo sarà il bresciano con la rossa Lancia Delta a spruzzare spumante dal podio, mentre "Lucky" e Pons seguono (col distacco sotto i 2") ma contenti (anche ripensando al serio incidente dell'anno scorso). Terzo è così Da Zanche, che precede Musti e l'ex-pilota di F1 Comas.

Autore di un'ottima prestazione è Riccardo Canzian, il giovane pavese che oltre a chiudere la gara al 9° posto assoluto, e primo di classe, ha deliziato il pubblico per i suoi passaggi spettacolari con una Opel Kadett GT/E Gr.4 che portava i colori di Carenini.

Nei vari raggruppamenti, dopo Da Zanche nel 2°, grande bagarre in casa Porsche anche nel 3°, dove vince Rossi con la vettura 911 dei Balletti davanti all'altra Porsche di Rimoldi, mentre è terzo Magistro con la Opel Kadett C. Nel 1° raggruppamento ancora una Porsche, quella di Parisi, davanti alla BMW 2002 Ti di Fiorito.

Nella Coppa dei Fiori -Europeo di Regolarità- vittoria di Paolo Marcattilij (Triumph Sport - 1954), davanti a un altro pilota esperto, Maurizio Torlasco su Audi Coupè del 1985, terzo Massimiliano Damiani su A112 del 1977. Nella prova del Campionato Italiano regolarità, i vincitori Limoni-Scaglia (su A112), hanno preceduto Chiesa su Lancia Fulvia del 1971 e Scotto su Lancia Aprilia del 1939. www.acisportitalia.it



Immagini dal "Sanremo": nella foto grande sopra, il vincitore "Pedro" su Lancia Delta Integrale; poi la Delta nera di "Lucky", secondo, e la Porsche di Da Zanche, terzo. A destra, la bella ed evocativa Opel Kadett in livrea "Carenini" di Canzian. In alto, il pubblico, sempre numeroso lungo le speciali del Rallye di Sanremo, assiste al passaggio di una Fiat 124 Abarth Rallye.

PARTITO A IMOLA L'ITALIANO VELOCITÀ; VINCONO RONCONI-GULINELLI MA LO SPETTACOLO È NEL 2° GRUPPO

La stagione 2016 del Tricolore Autostoriche si apre all'insegna del duo del Team Italia composto da Massimo Ronconi e Giovanni Gulinelli. I due esperti piloti hanno fatto valere al meglio le doti della loro Porsche 930 aggiudicandosi il 3° Raggruppamento e comandando il gruppo durante tutto il fine settimana.

Al duo della University Motors Andrea Marazzi/Matteo Milani è andata la vittoria del 2° Raggruppamento, a Carlo Boido (Austin Cooper S - Valdelsa Classic) il 1° Gruppo mentre è Pierandrea De Marco su Ford Sierra Cosworth (SC Racing) il vincitore del 4° Gruppo.

La supremazia del duo Ronconi/Gulinelli è palese fin dalle qualifiche, dove stabiliscono la pole con quasi 9" di margine sulla Porsche 911 RSR di Marazzi/Milani. Complici anche i contrattempi alle vetture di Massaglia (Porsche 930) e di Guerra (Porsche 935), anche la gara presto si è dimostrata un assolo della vettura del Team Italia con l'attenzione spostata sulla vittoria degli altri Raggruppamenti. Nel 1° Gruppo il ritiro dell'autore della pole Vito Truglia, in prossimità di metà gara, ha spianato la strada a Boido sul podio davanti a Lucente (VW Maggiolino). Anche nel 4° Gruppo è

un ritiro a far pendere l'ago della bilancia a favore di De Marco. Lo stesso De Marco, dopo aver a lungo condotto la gara, al diciannovesimo passaggio è stato passato da Stefano Crespi su analoga Ford Sierra Cosworth. La sua corsa tuttavia si è conclusa quattro giri dopo.

Di gran lunga più avvincente, come spesso accade, è stata la sfida nel 2° Raggruppamento, dove in tre si sono giocati la supremazia. Ad alternarsi al vertice, oltre ai futuri vincitori, anche le due Porsche 911 della Sport Life Classic condotte da Gia-

como Jelmini e Massimiliano Lodi. Fra di loro, ben sei avvicendamenti, con bandiera a scacchi calata su Jelmini 2° e Lodi 3°. Marco Meloni (Bmw 3500 CSL) e Giuliano Giuliani/Riccardo Ruberti (Bmw 2002) completano il podio del 3° Gruppo.

Il secondo appuntamento 2016 del Campionato Autostoriche si terrà ancora una volta nell'ambito dei fine settimana del Gruppo Peroni Race, il 7/8 maggio a Misano, dove si spera di ripetere i 32 iscritti visti sul Santerno (foto Cavalleri-Actualfoto).

www.gruppoperonirace.it



BORAS

AVES

ECHOS





maggiori info su:
www.digitechtiming.com



seguici anche su:
 Digitech Timing

Regolarità, per professione, da sempre.

CORVARA E L'ALTA BADIA PROTAGONISTE DELLA 31ª STELLA ALPINA, CON 99 PROVE AL CENTESIMO E 3 A MEDIA

La partenza nel cuore del centro storico di Trento, il fascino dell'Alta Badia, un percorso di quasi 500 km ispirato al glorioso passato, tracciato in un panorama senza uguali. Lo staff della Scuderia Trentina Storica mantiene alto il livello anche per l'edizione numero 31 della Stella alpina-Trofeo Azimut, gara di regolarità per auto d'epoca ante 1971.

Le idee si sono tradotte in una full immersion nella bellezza e unicità dei panorami del Trentino Alto Adige e del Bellunese, che verranno vissuti dagli equipaggi lungo un percorso di alto livello paesaggistico nelle Dolomiti, al quale si aggiungerà ancora una volta una ospitalità diventata nel corso degli anni il marchio di fabbrica del sodalizio motoristico trentino. La gara si svolgerà, con strumentazione libera sotto l'egida di Acisport, dall'8 al 10 Luglio con una prima frazione di gara al venerdì pomeriggio, un tappone dolomitico di vecchio stampo nella giornata di sabato, e una tappa di rientro, la domenica, agile ma comunque ricca di emozioni e impegno. Anche quest'anno previste 99 prove di abilità al centesimo di secondo, a cui si aggiungeranno tre prove di media con tre rilevamenti cadauna.

La quota di partecipazione è fissata in 1.600 euro per le auto fino al 1971 e in 1.800 euro per quelle di annate successive. www.stellaalpinastorica.it



ALLA SFERCIA-CAMERINO FINAURI CONCEDE IL BIS E SI AGGIUDICA IL TROFEO

Dopo tre sole edizioni, il trofeo ideato dalla Scuderia Marche e intitolato "Memorial F.lli Battibocca", destinato a chi si aggiudicasse la Sfercia-Camerino per auto storiche per due volte, ha trovato il degno vincitore. Ad aggiudicarsi il prestigioso trofeo è stata la coppia Finauri-Zampolini (*sopra*) vincitrice nel 2015 e nel 2016. Al secondo posto si sono classificati Narciso Berdini e Concetta Fiorentino a bordo di una Alfa Romeo 2600 sprint Touring del 1963 che a sua volta ha preceduto il duo Alessio e Gregorio Fontana con una Alfa Romeo GT Junior veloce del 1969. La manifestazione, che ha richiamato un centinaio di partecipanti, si è svolta domenica 10 aprile sul classico percorso Piediripa-Sfercia-Camerino dedicando alla località d'arrivo la parte riservata sia all'agonismo (qui la sede delle prove di abilità) che alla cultura, due punti cardini delle organizzazioni della Scuderia Marche. Messe alle spalle le prove discriminanti disputate nell'immediata periferia della città, la comitiva ha diretto le proprie attenzioni sul centro storico dove ha visitato la centenaria Rocca del Borgia e la chiesa di Santa Maria in Via. Al termine pranzo di commiato e premiazioni presso l'hotel "I Duchi". Fra i concorrenti, anche Silvano Michetti batterista del complesso musicale "I Cugini di Campagna" (*sotto*). La Sfercia-Camerino è stata valida come seconda prova del neonato Campionato Marche ideato dalla "Scuderia Marche" e da "La Manovella del Fermano". www.scuderiamarche.it



BOOM DI ISCRITTI PER L'ALFA REVIVAL A IMOLA PARTITO SOTTO IL SEGNO DI ARNALDI

Il circuito Enzo e Dino Ferrari di Imola ha ospitato il 2-3 aprile la prima gara della V edizione della serie Alfa Revival Cup. Ben 38 i piloti iscritti (*foto Cavalleri-Actualfoto*), grazie anche alla concomitanza con la prima prova del Campionato Italiano Autostoriche, con ben cinque Giulia GTA a nobilitare la griglia.

In qualifica pole position di Roberto Arnaldi (GTAM Gr.5), non nuovo a questi exploit, davanti ad Ambrosi-Crescenti su un'altra GTAM. Numerose come al solito le Giulia GTV 2000, le più veloci in sesta fila con Mercatali-Ciuffi e Giovanni Verga. La prima vettura del periodo "F", una Giulia Sprint GTA, a metà griglia.

Le premesse delle prove sono state confermate in gara con Roberto Arnaldi in testa per l'intera ora, davanti di pochissimo ai siciliani Pantaleo-Serio. Lotta, invece, per il terzo posto aperta per tutta la gara tra i piloti senesi Mazzuoli-Bigliazzi con l'Alfetta GTV6 del 1981 e Consuelo Walter Luccioni a bordo della GTV 2000 Gr. 5. Un contatto tra le vetture durante un sorpasso all'ultimo giro mandava fuori traiettoria quest'ultimo che, oltre a regalare il podio ai toscani, era costretto ad accontentarsi del 7° posto, secondo di classe. Ottimo risultato, 4° posto e primo di classe F-T1600, per il tedesco

Jürgen Ludwig, seguito da Mischis-Guerra, Federico Buratti e Evelin Ludwig su Giulia Ti Super.

Prima Giulia GTV 2000 quella di Giovanni Verga, 10° assoluto, davanti ai campioni 2015 Mercatali-Ciuffi, seguiti da Fabio Gimignani. Seconda gara a Misano il 7/8 maggio, iscrizioni aperte a tutte le vetture Alfa Romeo costruite dal 1947 al 1981.

www.alfarevivalcup.it



MORESCHI DOMINA LA SALITA DEL COSTO TORNATA SULLA RIBALTA CHE CONTA

La 25ª edizione della Salita del Costo, disputata il 24 aprile a Cogollo del Cengio (VI), vedeva al via anche le "storiche", che rappresentavano oltre metà delle auto iscritte, 39 sulle 69 totali. Luigi Moreschi ha vinto, oltre alla classifica del 3° Raggruppamento, anche il Memorial Giovanni Capovilla. Il pilota mantovano ha portato in gara l'Osella BMW Pa 9 iscritta coi colori della Tazio Nuvolari Italia e che all'epoca fu una delle vetture utilizzate dal grande Mauro Nesti (in foto).

Seconda prestazione assoluta e vittoria di 2° Raggruppamento per il rallysta Giampaolo Basso, su Porsche 911 RSR Gruppo 4 del Team Bassano, il quale ha preceduto l'amico-rivale Agostino Iccolti su medesima vettura; Massimo Ronconi, su Porsche 914/6, ha completato il podio di categoria, mentre quella del 3° ha visto, alle spalle di Moreschi, la Porsche 911 SC di Giuseppe Pezzo e l'Autobianchi A112 Abarth Silhouette del veloce Daniele Ortolan. Nel 4° Raggruppamento successo per la BMW M3 di Matteo Barletta (Club 91) davanti alla Renault 5 Gt Turbo di Paul Niederstatter e all'Alfa Romeo 33 di Alessio Piffer. Nel 1° è stata la Fiat Abarth 1000 TC di Marino Fochesato a salire sul gradino più alto

del podio precedendo la BMW 2002 Ti di Guido Vettore e la Lancia Fulvia Coupè di Giampiero Zampieri.

La competizione si è svolta senza alcun intoppo e in perfetto orario nonostante il Direttore di gara avesse annunciato "gara bagnata" visto che un'ora prima della partenza nella parte finale piovigginava; l'assenza di precipitazioni, tranne qualche sporadica goccia prima della partenza, ha permesso al numero ed ordinato pubblico di seguire al meglio la gara.

Notevole la presenza del pilota Ferrari Davide Rigon, molto acclamato dal pubblico, il quale ha preso il via con la nuova Ferrari 488 GTB tra la manche delle storiche e quella delle moderne.

Grande soddisfazione per il Rally Club Team di Renzo De Tomasi e per tutto lo staff che ha gestito la due giorni di gara: la Salita del Costo è tornata a portare le auto da competizione in uno dei più bei percorsi a detta di molti addetti ai lavori e già si pensa alla prossima edizione.



www.bergamohistoricgranprix.com

Bergamo Historic Gran Prix

DOMENICA 29 MAGGIO 2016

CIRCUITO DELLE MURA

"Avete un circuito stradale sublime, superiore a quello tanto rinomato e blasonato di Montecarlo"
Tazio Nuvolari vincitore dell'edizione del 1933

FAUSTO & FURIO'S

CORSO DI REGOLARITÀ - 4ª PUNTATA

IN COLLABORAZIONE CON **DIGITECH**

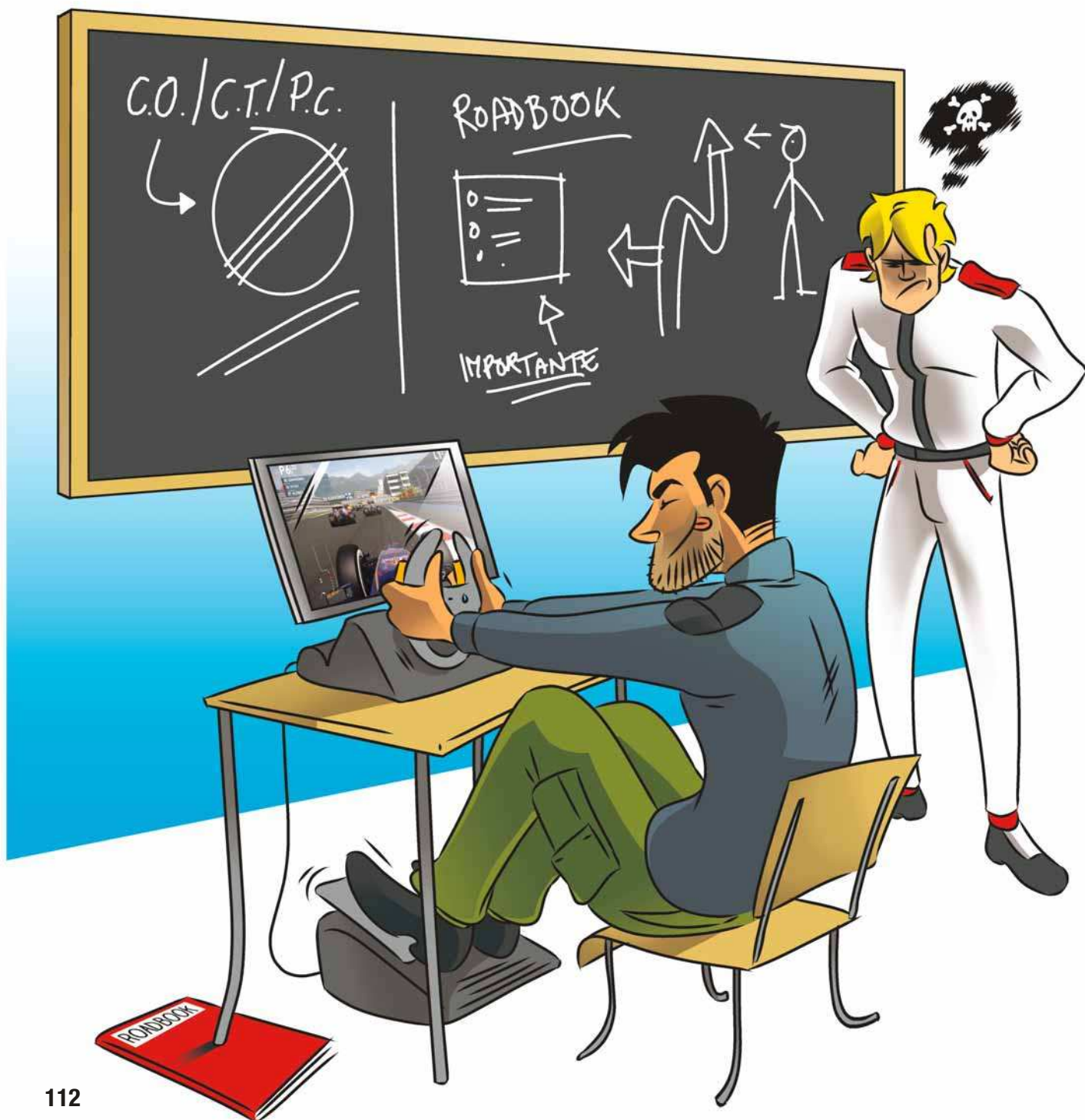
Regolarità, per professione, da sempre.

CON IL PATROCINIO DI



UNA GRANDE INIZIATIVA DI AUTOMOBILISMO D'EPOCA

Dalla "garetta" domenicale di club al grande evento internazionale, il binomio Regolarità-auto storiche è sempre più imprescindibile. Seguendo un percorso a puntate andremo alla scoperta del mondo delle "gare classiche": regole, consigli e trucchi per imparare a diventare dei buoni driver



Il linguaggio dei segni



VERIFICHE

Prima di ogni gara, ogni vettura ed equipaggio vengono sottoposti alla verifica dei requisiti necessari per la partecipazione: documenti (patente, assicurazione, revisione, tessere ASI, CSAI eccetera) e verifiche tecniche del veicolo (fari, stop, gomme eccetera).

Terminate le verifiche, al concorrente vengono consegnati un adesivo con la scritta "verificato" e i numeri di gara adesivi da applicare sulla vettura, il regolamento, eventuali note informative, la tabella delle distanze e dei tempi, un fac-simile della tabella di marcia, ed il road-book (detto anche "radar"). Prima dell'inizio gara viene poi esposto l'elenco degli equipaggi con il relativo orario di partenza; i concorrenti, di norma, partono a trenta secondi / un minuto di distanza l'uno dall'altro.



Questo mese, guidati dalla nostra improbabile coppia di esperti regolaristi, scopriamo come si leggono e a cosa servono tutti i documenti e le indicazioni che si incontrano durante una gara di Regolarità

► Testo e foto di Michele Di Mauro
In collaborazione con 3S Eventi
e Digitech Timing*
Strisce di Luca Vergerio
(disegni) e Alessandro Capuano
(sceneggiatura)



REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA (R.P.G.)

L'R.P.G., talvolta posto all'inizio del road-book, è un documento che è bene leggere con attenzione in quanto contiene le norme e le prescrizioni (rilevamento dei tempi, penalità, redazione classifiche, premi, modalità di reclami eccetera) che disciplinano lo svolgimento della gara.

*3S Eventi è una società sportiva con sede a Roma dedita allo sviluppo e alla diffusione, tra giovani e meno giovani, della Regolarità automobilistica e del mondo che ruota attorno ad essa, privilegiando gli aspetti aggregativi e una competizione sana e amichevole. Digitech Timing dal 1992 è un'azienda leader nel settore della produzione di strumenti professionali di cronometraggio, apprezzati dai professionisti sia per l'affidabilità, anche in condizioni estreme, che per la semplicità di utilizzo anche delle funzioni più avanzate.

2ª RONDINA D'AUTUNNO
Tavarnelle Val di Pesa, 13 Novembre 2011

TABELLA DISTANZE E TEMPI

Svlt.	C.O.	Località	Distanze		Tempi		Media	Orologio 1° Concorr.
			Par.	Prog.	Par.	Prog.		
1		START	0,000	0,000	0,00:00	0,00:00		8.01.00
1	1	Favarnelle	0,025	0,025	0,00:20	0,00:20		8.01.20
2	1	Sambuca 1	6,800	6,825	0:11.40	0:12.00		8.13.00
2	2	Sambuca 2	0,200	0,00:25	0:12.25			8.13.25
4	3	Sambuca 2	7,350	14,375	0:16.35	0:29.00		8.35.00
4	4	San Donato 1	7,450	21,825	0:12.00	0:41.00		8.42.00
5	5	Monte Bernardi 1	10,075	31,900	0:16.00	0:57.00		8.58.00
6	6	Badia 1	10,075	31,900	0:16.00	0:57.00		8.58.00
7	7	Testalepre 1	1,800	33,700	0:03.15	1:00.15		10.01.15
8	7	Testalepre 1	0,550	34,250	0:01.15	1:01.30		10.02.30
8	8	Vignano 1	4,850	39,100	0:07.30	1:09.00		10.10.00
9	9	Merccatale 1	10,800	49,900	0:17.00	1:26.00		10.27.00
11	10	La Botte 1	12,700	62,600	0:47.00	2:13.00		11.14.00
11	11	Sambuca 3	0,200	62,800	0:00.30	2:13.30		11.14.30
12	11	Sambuca 4	7,150	69,950	0:11.00	2:24.30		11.26.30
13	13	San Donato 2	7,450	77,400	0:12.00	2:36.30		11.37.30
14	14	Monte Bernardi 2	10,075	87,475	0:16.00	2:52.30		11.53.30
15	15	Badia 2	1,800	89,275	0:03.15	2:55.45		11.56.45
16	16	Testalepre 2	0,550	89,825	0:01.15	2:57.00		11.58.00
17	17	Vignano 2	4,850	94,675	0:07.30	3:04.30		12.05.30
18	18	Merccatale 2	10,800	105,475	0:17.00	3:21.30		12.22.30
19	19	La Botte 2	7,825	113,300	0:47.00	3:33.30		12.34.30
20	20	Sambuca 5	0,200	113,500	0:00.25	3:33.55		12.34.55
21	21	Sambuca 6	0,600	114,100	0:01.00	3:34.55		12.35.55
22	22	Sambuca 7	0,050	114,150	0:00.10	3:35.10		12.36.10
23	23	Sambuca 8	0,050	114,200	0:00.10	3:35.20		12.36.20
24	24	Sambuca 9	0,150	114,350	0:00.40	3:36.00		12.37.00
25	25	Arrivo						
TOTALE			114,350		3.36.00			

TABELLA DELLE DISTANZE E DEI TEMPI

Questa tabella (a destra), quasi sempre inserita tra le prime pagine del road-book, contiene in forma schematica la successione di tutte le prove, con elencate le distanze parziali e totali che separano i singoli rilevamenti, i tempi stabiliti per percorrerle, le medie corrispondenti, l'orario indicativo di partenza del primo concorrente ed i suoi successivi orari di passaggio ai singoli C.O. e/o P.C. Si tratta di un documento utilissimo e fondamentale per programmare la gara. Per un metodico come Fausto Spiegoni, è il momento di programmare il crono computer inserendo i tempi di tutte le prove e specificandone la tipologia (a fianco, sopra e sotto).



ROAD-BOOK (RADAR)

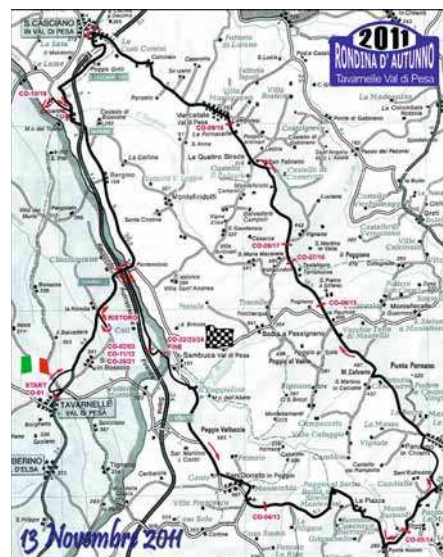
È il volumetto, ricco d'informazioni, che serve al navigatore per dare indicazioni al pilota affinché segua il percorso senza errori. Vi sono riportati, in riquadri consequenziali (a fianco), i punti rilevanti del percorso con le indicazioni sulla strada da seguire, incluso il posizionamento dei vari rilevamenti: prove a cronometro (P.C.), controlli orari (C.O.) e controlli a timbro (C.T.).

Il radar fa uso di una simbologia standardizzata che, comunque, è spiegata all'inizio del volume. Per ogni riquadro è indicata la distanza totale, parziale e regressiva. All'inizio di ogni pagina è indicato il numero del settore, i numeri (ed eventualmente le denominazioni) dei C.O. al suo interno, i chilometri di cui si compone, il tempo prestabilito per percorrerlo e la velocità media teorica. Nel radar sono riportate anche le planimetrie delle P.C. ubicate in aree attrezzate o in circuiti permanenti e delle P.C. con lunghezza inferiore ai 300 metri, eventualmente previste. È fondamentale esaminare il radar con la massima attenzione prima della gara.

È consigliabile inoltre verificare preventivamente sul road-book cosa accade tra l'ultima vignetta di fine pagina e la prima vignetta della pagina successiva (a destra), sia per

Settore	C.O.	3 Sambuca 2	km	Tempo impostato
4			7,350	
	C.O.	4 San Donato 1	Media 27	0.16.35

DISTANZE		Direzione	Informazioni	Dist. Regress.
Totale	Parziali			
0,000	0,000	1	CO 3	7,350
0,075	0,075	2	S. DONATO	7,275
1,050	0,975	3	SAMBUCA	6,300
1,275	0,225	4	MORROCCO	6,075
1,350	0,075	5	S. DONATO	6,000
			SAMBUCA	
			SIENA	



rilevare eventuali incongruenze, sia per studiare i "cambi pagina", momenti delicati durante i quali, nella concitazione della gara, si possono commettere errori. Nei casi in cui il radar è disponibile in anticipo, è consigliabile una ricognizione, anche parziale, del percorso, in modo che anche un irruente al volante come Furio Sgomitoni possa evitare brutte sorprese ed errori durante le fasi più delicate della gara.



TABELLA DI MARCIA

A ciascun equipaggio viene consegnata, alla partenza, la tabella di marcia (a lato): è un foglio che contiene il numero di gara, le generalità del conduttore e del navigatore, la marca e il modello della vettura, l'orario di partenza, i tempi previsti per percorrere ogni singolo settore ed eventualmente ciascuna P.C. La tabella di marcia va presentata ad ogni C.O. per l'annotazione dell'ora di passaggio e ad ogni C.T. per l'apposizione del timbro; va infine riconsegnata all'arrivo, pena l'esclusione dalla classifica. Gli orari indicati nella tabella di marcia hanno valore ufficiale e sono, quindi, gli unici a fare testo. Questo significa che il concorrente farà bene a controllare attentamente quello che gli addetti riportano di volta in volta sulla tabella di marcia, per riscontrare immediatamente l'inserimento di dati che non dovessero coincidere con quelli previsti. La presenza di correzioni e cancellature non convalidate da un Ufficiale di gara comporta la squalifica.



LA PARTENZA

Di norma il "Via!" per ciascun concorrente viene dato da un incaricato che scandisce i secondi del conto alla rovescia, spesso aiutato da un grosso orologio esposto alla partenza che indica l'orario ufficiale di gara, al quale i concorrenti devono sincronizzarsi.

Una volta partito, il "driver" seguirà attentamente il percorso grazie alle indicazioni del navigatore e, nel pieno rispetto delle norme del C.d.s., cercherà di raggiungere nel tempo stabilito ciascuna delle zone di rilevamento.



RILEVAMENTO DEI TEMPI

Le zone di rilevamento del tempo possono essere relative ad un C.O. o ad una P.C. (a fianco e sopra); sono segnalate da un cartello tondo di colore giallo (inizio zona) posto a una distanza variabile (25/200 metri per le P.C. e circa 50 metri per i C.O.) dal rilevamento vero e proprio che è, a sua volta, segnalato da un cartello rosso. Tra il cartello giallo e il rosso dello stesso rilevamento non è consentito arrestare completamente il veicolo. In corrispondenza del rilevamento dovrebbe esserci una postazione di cronometraggio, anche se non è obbligatorio. Il termine della zona di rilevamento è indicato da un cartello a strisce oblique posto anch'esso a distanza variabile dal punto di rilevamento. Nelle P.C. concatenate di lunghezza inferiore ai 300 metri possono non esser presenti i cartelli gialli di preavviso intermedi. Di seguito la legenda con i segnali di uso più comune.



LEGENDA



Segnale di preavviso per Controllo a Timbro (C. T.), in genere è collocato 25 metri prima della postazione.



Segnale posto in corrispondenza della postazione di Controllo a Timbro. Va presentata la Tabella di Marcia per effettuare la timbratura.



Segnale di preavviso per rilevamento Prova a Cronometro (P.C.), collocato da 25 a 300 metri prima della postazione di rilevamento.



Segnale di rilevamento Prova a Cronometro, collocato in corrispondenza del pressostato (o della fotocellula) che rileva il passaggio della vettura.



Segnale di preavviso per Controllo Orario (C.O.), collocato da 25 a 300 metri prima della postazione di rilevamento.



Segnale di Controllo Orario (C.O.), collocato in corrispondenza della postazione di rilevamento.



Segnale di fine zona controllo, collocato al termine di uno o più rilevamenti concatenati.



Segnale non sempre utilizzato, indica la partenza della gara.



Segnale non sempre utilizzato, indica la fine della gara.

L'ultimo degli Sportivi



IL COSTRUTTORE TORINESE HA RESISTITO ALLA F1 CHE HA "UCCISO" MOLTI OGGI PRODUCE UNA GAMMA DI BARCHETTE, TRA CUI UNA CON MOTORE DA... MOTO: «UNA FRUSTRAZIONE, PER ME, MA L'ABBIAMO FATTA AL NOSTRO MEGLIO E ABARTH L'AVREBBE APPROVATA»

DI FRANCESCO PELIZZARI

FOTO ARCHIVIO OSELLA



Enzo Osella, nato a Torino nel 1939, pochi giorni prima dello scoppio della Seconda Guerra Mondiale, è uno degli ultimi romantici dell'automobilismo. Dopo una carriera iniziata in Abarth, proseguita con l'acquisto di quanto rimasto del reparto corse dello Scorpione e culminata con due lustri in F1, riuscendo a sopravvivere alla massima categoria, continua a produrre le migliori Sport del mondo, sempre fuori Torino. Oltre alla F1 è sopravvissuto alla crisi che ha cancellato marchi come Lola, March, Ralt, Reynard e nel 2015 ha compiuto i 50 anni di attività.

È una specie di eroe, l'ultimo dei mohicani: come si sente? "Vecchio", ride Osella, che incontriamo ad Automotoracing 2016.

► **Scherzi a parte, come è riuscito a sopravvivere alla F1?** "Vendetti tutto al povero Rumi della Fondmetal, che era il mio sponsor dell'epoca, quando mi resi conto che la categoria stava cambiando e non c'era più posto per una piccola struttura. Lui aveva una gran passione, ed era anche una persona di specchiata onestà. Pensi che andava lui a cercare la gente che doveva pagare, nel paddock, per saldare i conti".

► **E oggi che non ci sono più gli storici costruttori inglesi...**

NEO ASSUNTO

Anni '60: Enzo Osella, neo assunto in Abarth, segnala il tempo a Monza; di fianco a lui, Karl Abarth. Pagina a fianco: con il suo pupillo Eddie Cheever; in basso, Vittorio Brambilla su Osella PA2 (1974).



si, come va?

“Si fa fatica. I concorrenti sono pochi perché l'automobilismo è in crisi”.

► Quali sono i suoi concorrenti?

“Sono la Norma e la Ligier, francesi, e la Wolf, un costruttore italiano che ha acquistato i diritti del team di F1 anni '70. Gli altri fanno solo monoposto”.

► Lei invece, dopo la F2 negli anni '70 e la F1 negli anni '80, ha abbandonato le monoposto e si è dedicato soltanto alle Sport. Dunque, di fatto, alle Salite, visto che le Sport in circuito non hanno un gran seguito. Quali sono le prospettive?

“Quelle che vede qui davanti a lei -Osella indica l'ultimo modello, la PA21 jrB, presentata proprio alla fiera torinese-. Ha il motore da moto, per adeguarsi ai tempi: costa la metà di una CN2 (la categoria di maggior successo delle Sport, barchette 2 litri tra le quali Osella va per la maggiore con la PA21, ndr)”.

► Cioè quanto?

“65.000 euro pronta per correre, con motore BMW 1000 provato al banco da noi, piombato e con limitatore di giri come previsto dal regolamento. Badi che per me progettare un'automobile con il motore da moto è stato frustrante, ma è il mercato a chiederlo. Però l'abbiamo fatta al meglio, non a caso la sigla è PA21, che è la nostra best-seller. Ha la trasmissione a catena, ma il differenziale è nostro, autobloccante regolabile, con un sistema di frizioni. E

sospensioni e aerodinamica sono simili a quelle della FA30, che è il nostro top di gamma”.

► Non le piacerà l'auto con la catena, ma ne parla con grande orgoglio, sa?

“Beh ci abbiamo messo il nostro meglio per farla. L'obiettivo era fare una macchina che avesse prestazioni uguali o quasi a una CN2 a metà prezzo. Per il prezzo ci siamo, per le prestazioni penso anche: la macchina pesa 375 kg, in versione da Salita, e ha minimo 200 CV (può montare motori fino a 1600 cc, ndr). L'obiettivo per noi è centrato, visto che viviamo di efficienza e prestazioni. Le as-



sicuro che al giorno d'oggi non è per nulla facile”.

► **Cosa ne direbbe Carlo Abarth?**

“Abarth mi avrebbe rimproverato chiedendomi perché non ci ho pensato prima se è un modo di guadagnare”.

► **Ha tenuto il conto di quante auto ha venduto negli anni?**

“In giro per il mondo ci sono più di 500 Sport marchiate Osella, molte delle quali sono PA 20 e 21”.

► **Le sue macchine sono molto diffuse nelle gare storiche. Cosa pensa di questo tipo di corse?**

“Le storiche hanno un problema di sicurezza, secondo me la CSAI ha fatto un grosso passo indietro sotto questo profilo. Ci sono auto nel Campionato Italiano che vanno troppo forte per l'età che hanno, non soltanto in Salita ma anche in Circuito. Dopo gli incidenti a Fabio Danti e Luigi Amadio, nel 2000, con la Federazione si intervenne sulla sicurezza delle auto, irrobustendole sia nella struttura sia nelle protezioni, per esempio con il roll-bar anteriore. Oggi è tutto annullato dal fatto che le prestazioni sono molto aumentate, le Sport di 20-25 anni fa fanno dei tempi incredibili”.

► **Sappiamo che non le piace parlarne, ma non si può non farlo: come nacque l'impegno in F1?**

“Il progetto della Osella F1 partì da una richiesta dello sponsor, che conobbi nelle gare della BMW M1 Procar (campionato monomarca disputato nel 1979 e 1980, con gare in concomitanza con quelle europee del mondiale di F1, ndr). Avevo avuto la commessa di costruire e gestire le due auto della BMW Italia”.

► **Intende dire che fu costretto ad andare in F1?**

“Costretto no. Però quello sponsor avrebbe investito su Osella soltanto con un programma in F1. Io invece per il 1980 ero pronto a costruire una decina di monoposto di F2, che avrei vendu-



to bene. Nel 1979 avevamo vinto più gare di tutti, nell'Europeo; la monoposto era ottima e Cheever arrivò all'ultima gara ancora in lotta per il campionato. L'accordo per la F1 fu formalizzato tardi, mentre la prima gara era a gennaio. La monoposto nacque discreta e terminò discreta, non riuscimmo a fare il salto di qualità”.

► **A quanto ammontava l'investimento?**

“Il budget era tra 7 e 8 miliardi di lire”.

► **Quante persone lavoravano nel team?**

“Nel passaggio dalla F2 alla F1 l'organico dell'azienda passò da 25 a 40 dipendenti. Sui circuiti però eravamo una decina di persone, che era lo stretto necessario per fare la F1. Dal 1983 Alfa Romeo ci diede i suoi V12 aspirati dismessi, ma li costruivamo e revisionavamo noi, non era un rapporto ufficiale”.

► **Qual è stato il suo pilota migliore?**

“Eddie Cheever, senza dubbio. Aveva tutti i numeri per fare cose eccezionali”.

► **Perché le cose non andarono bene in F1?**



MONACO

A fianco, il Team Osella F1 nel 1980 (secondo da destra l'ingegnere Stirano progettista della monoposto), anno a cui si riferisce anche la foto sotto a sinistra (Cheever alla guida); a destra, stessa Curva del Loews al GP di Monaco, con Jarier alla guida, nel 1982. Nella pagina fianco, dall'alto: Osella con Merzario; nell'abitacolo della Osella PA4 durante dei test; Eddie Cheever con la Osella-BMW F2 con cui andò vicino a vincere il Campionato Europeo 1979.



CHEEVER: "OSELLA È UN GRANDE APPASSIONATO"

Eddie Cheever, nato a Phoenix, in Arizona, il 10 gennaio 1958, debuttò in F1 giovanissimo, nel 1978, con una Hesketh al GP del Sudafrica. Quella rimase la sua unica gara fino al 1980, quando fu ripescato da Enzo Osella, con cui aveva corso e vinto in F2, per la sua avventura nella massima categoria. Nella categoria cadetta Cheever era andato tanto forte da meritarsi un "provino" Ferrari nel 1977, quando a Maranello cercavano il sostituto di Niki Lauda (poi il posto sarebbe andato a Gilles Villeneuve). Abbiamo sentito Cheever per ripercorrere brevemente quella stagione.

★ Che ricordo ha di Enzo Osella?

Lo ricordo come un uomo molto dedito al suo team e alle macchine, molto presente. Aveva una grandissima passione ed ebbe sempre molto coraggio nel mettere in griglia sempre la miglior macchina possibile. La sua passione era contagiosa.

★ In che occasione vi conoscesti?

Se ben ricordo fu quando mi invitò a correre

con la BMW Gruppo 5 a Digione, insieme a Giorgio Francia. Dopodiché, mi parlò del suo progetto di creare un team di F2. In quel momento la mia carriera era in stallo e il rapporto con Osella mi permise di avere una seconda possibilità in F1.

★ Il famoso test con la Ferrari nacque in seguito ai risultati che ottenne con Osella in F2? No, il rapporto con Enzo Osella iniziò dopo.

★ Come visse il fatto di debuttare in F1 con Osella anziché con una Ferrari?

Mi ruppi la mano sinistra in un incidente a Vallelunga, proprio con la BMW Gr.5, dopo che avevo firmato un contratto con Ferrari che prevedeva di continuare i test F1 e un probabile programma Ferrari in F2. Ero solo un ragazzo, decisi che volevo arrivare in F1 prima possibile, e nel frattempo il posto sulla Ferrari F1 era stato dato a Villeneuve. Dopo parecchie richieste al Commendatore, finalmente fui lasciato libero. Così la Theodore mi propose di correre le prime due gare del

1978, in Argentina e Brasile, ma non riuscii a qualificarmi perché quella monoposto era tremenda. La gara dopo, in Sudafrica, qualificai la Hesketh, che però era al capolinea della sua esperienza in F1 e rimasi senza volante. A quel punto arrivò la proposta di Osella per la F2, con motore BMW e le gomme Pirelli. Andavamo forte, poi a fine 1979 Osella ebbe la proposta per fare la F1. All'inizio del 1980 fu molto difficile, ma nel corso della stagione la monoposto diede segnali di miglioramento.

★ Com'era il team e perché non riusciste a ottenere risultati nonostante sponsorizzazioni abbastanza importanti?

Facemmo molto con molto poco. Avevamo una buona tecnologia di base, una buona gestione del team e molto entusiasmo. Purtroppo però non fu sufficiente ad avere l'affidabilità sulla vettura, che ci mancò per tutta la stagione. A fine anno arrivò l'offerta della Tyrrell che non potei rifiutare perché all'epoca era ancora una scuderia di medio livello.



SUI CAMPI DI GARA

A sinistra, la presentazione della Osella F1 per il 1982, con la monoposto FA1D-Ford e i piloti Corrado Fabi (a sinistra) e Piercarlo Ghinzani. Sotto, Enzo Osella continua a seguire le sue auto sui campi di gara. In basso, l'ultima nata, la PA21 jrB su cui il costruttore torinese ripone molte speranze commerciali.

“Purtroppo l'ambiente era molto scorretto, non c'era modo di lavorare serenamente. La F1 per me era un lavoro, che sarebbe potuto essere un signor lavoro. Avevo come sponsor i Monopoli di Stato, la Denim, la Pioneer -che mi aveva portato il povero Paletti-. Per altri invece era un'altra cosa”.

► **Bernie Ecclestone era un “padrino” come lo dipingono oggi?**

“Io di Ecclestone non posso che parlare bene, ci ha sempre aiutati”.

► **Come visse la guerra tra la Federazione di Balestre e la FOCA, l'associazione dei team capeggiata da Ecclestone?**

“Per me non fu un grosso problema. Ricordo che in quel periodo fui convocato da Ecclestone a Londra, era il 1982. Ci si avvicinava al famoso GP di San Marino che disputammo in 14 auto, quelle dei team cosiddetti “legalisti” (leali alla Federazione, ndr). Quell'anno avevo due macchine e lo sponsor Saima: Bernie voleva che io non corressi a Imola, e che entrassi nella Foca. Io gli dissi che avevo un accordo con gli altri team della Fisa che non mi sentivo di rompere e lui accettò subito la cosa senza alcun problema.

► **Veniamo alle sue prime esperienze: com'era l'Abarth di fine anni '50?**

“Abarth volle tenermi come apprendista per 2 anni. Feci di tutto, ufficio esperienze, motori, sala prove. Tutti i fine settimana si andava alle gare, un sacco di ore di lavoro, straordinari continui. Terminati i due anni, Abarth mi diede la concessione e divenni una sorta di reparto corse dello Scorpione”.

► **Chi c'era con lei?**

In apprendistato con me c'erano Mario Poltronieri, Franco Patria, Hans Hermann, Arturo Merzario, Tommy Spychiger, Jochen Neerpasch, tutta gente molto valida e anche simpatica, eravamo un bel gruppo.



► **Quando Abarth cedette l'attività alla Fiat lei rilevò tutto. Quanto materiale c'era?**

Era il 1971: acquistai l'intero reparto corse, c'erano una dozzina di Sport e una decina di derivate 600 più ricambi e motori. Non ricordo esattamente quanto pagai, ma era una cifra tra i 120 e i 150 milioni di lire. Pagati a rate, ovviamente.

► **Cosa ci racconta del pilota Osella?**

“Beh, che.. non ero un pilota!”

► **Ma qualche risultato l'ha ottenuto?**

Si, ma poca roba. Diciamo che a forza di guidare i tempi li facevo anche io, ma essere un pilota è un'altra cosa. Avevo una Lotus 11 con modifiche fatte da me: avevo montato il cambio a 5 marce della Giulietta. Siccome di serie aveva la quinta molto lunga, la misi al posto della terza, così con la IV avevo l'ultimo rapporto che era 1:1. E la macchina, che avevo acquistato da Ada Pace, andava.

► **Chi era un pilota “vero”?**

Franco Patria. Ce l'hanno ammazzato, con quell'incidente assurdo. Non era nemmeno una promessa, ma una certezza. Se non fosse morto sarebbe andato quasi certamente in Ferrari: mi risulta che Abarth ne avesse già parlato con il Drake.

2016 GIRO DELL'UMBRIA AUTOMOBILISTICO



ETTRA' DI
CASTELLO

24/25/26 GIUGNO

● GUBBIO

UMBERTIDE

● LISCIANO

● TORRICELLA

AUTODROMO
DELL'UMBRIA PERUGIA



TODI

● ORVIETO

TERNI

VETTURE AMMESSE:

TURISMO e GT da competizione
STORICHE • MODERNE

AL SEGUITO GARA DI REGOLARITA'
PER VETTURE DI SERIE STORICHE E MODERNE

TOTALE KM 382

PROGRAMMA

VENERDI 24 GIUGNO:
VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE
CENA DI GALA

SABATO 25 GIUGNO:

1° GARA MAGIONE
SALITA CASTELLANA
SALITA TORRICELLA
SALITA LISCIANO - CIMA

2° GARA MAGIONE

DOMENICA 26 GIUGNO:

3° GARA MAGIONE
SALITA GUBBIO
SALITA LISCIANO - CIMA
4° GARA MAGIONE

ORGANIZZAZIONE



info: tel. +39 06.45441335 / fax. +39 06.45441336 / info@gruppo-peroni.it



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@tiscali.it
Ricambi e accessori di carrozzeria per Alfa Romeo anni '60

AR105 / Sagicar Corse - AL

Cell: 335 - 13 15 733
www.ar105.com

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

Autofficina ACR - CO

Telefono e 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
maspediego@libero.it
Restauri di meccanica per Alfa Romeo d'epoca

Magnoli Auto - VA

Telefono: 0331 - 25 62 32



francesco.magnoli67@gmail.com
Ricambi di meccanica e restauri di tutte le 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
cinziaste1962@gmail.com
Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutte le serie della Fiat 500 Topolino



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 re immatricolazione di veicoli radiati o importati da Stati extra CEE (ma richiesto spesso anche per quelli che ne fanno parte)
- è quasi sempre richiesto dalle compagnie di assicurazione per rilasciare le polizze RC auto a tariffe agevolate
- nelle regioni che lo consentono è il documento che serve per potere non pagare la tassa di proprietà per i veicoli dai venti ai ventinove anni di anzianità

Assieme a questo documento viene rilasciato automaticamente (e gratuitamente) l'Attestato di Storicità: un documento che ha perso ogni valenza pratica ma che, essendo

previsto dal regolamento dell'ASI, continua ad essere rilasciato.

Per ottenere il Certificato di Rilevanza Storica occorre compilare apposito modulo reperibile presso i club federati che daranno anche le istruzioni per la corretta compilazione.

Il costo è di euro 20,00 salvo che il documento non serva per la re immatricolazione: in quel caso il costo è di euro 105,00; viceversa, se il CRS viene richiesto assieme con il Certificato d'Identità (Targa Oro) esso è gratuito.

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.



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

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

Officina Ratto - SV

Telefono: 019 - 86 26 25

Specializzato preparazioni Fulvia Coupè, parti speciali

www.officinatto.it - info@officinatto.it

Rosso Corsa Italia - GE

Telefono: 010 - 78 56 846

Ricambi nuovi, usati ed accessori racing per Lancia

Fulvia - www.ricambilanciafulvia.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
www.trallifranco.it - trallifranco@libero.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 e Fax: 0376 - 38 10 75
ballabeniandreateam@libero.it
Restauro 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

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

GT Service - MI

Telefono: 02 - 38 10 20 06
gtservice11@gmail.com
Meccanica e carrozzeria per auto italiane e non solo, specializzato in Alfa Romeo. Officina milanese di riferimento per auto d'epoca in generale

Igne Automobili - TV

Telefono: 0434 - 76 430
www.autodepoca-oldtimer-igne.it - 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
www.modenamotori.it - 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.

Autocarrozzeria Grosso - CN

Telefono: 0171 - 38 41 45
www.assistenza2cv.it - franco@assistenza2cv.it
Officina, restauro e ricambi per 2CV e derivate

David Auto - MI

Telefono: 02 - 98 27 04 36
Fax: 02 - 98 27 04 55
www.davidauto.it - info@davidauto.it
Restauro 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.vertuaniennio.com - info@vertuaniennio.com
Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroën Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

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".



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 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 INGLESI

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 - autoviganoclassic@gmail.com

Rivestimenti e particolari interni per Austin Healey, MG, Triumph TR2 e TR3

Borghi 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 - 99 97 848

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

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

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 e 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 - info@restauroporsche.it

Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autotecnica

di Claudio Garbolino -TO

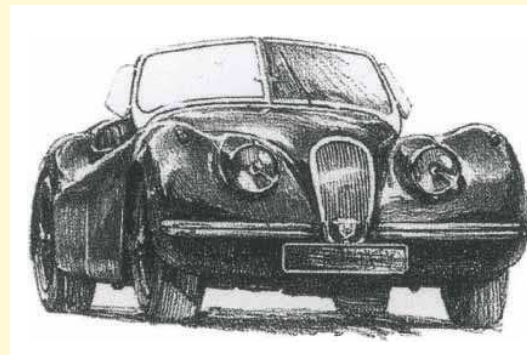
Telefono: 011 - 92 44 383

Cell: 348 - 88 07 100

garbolinoracing@libero.it

Restauro e manutenzione Porsche 911 e 356.

Ricostruzione telai e bracci sospensioni auto da corsa in genere.



Colpani Enrico - BS

Telefono e Fax: 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 - MB

Cell: 335 - 52 48 196
 www.bugbus.it - info@bugbus.it
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Maggiolino e derivati commerciali

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
 www.vuottotech.com - panamericashop@gmail.com
 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.centrolarianofuoristrada.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.ricambijeepp.com - turi@ricambijeepp.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
 alessandrobalestra@interfree.it
Volanti d'epoca, documentazione, libri e riviste

Autorettifiche Fumagalli - MI

Telefono: 0363 - 64 479
 elleffe.69@hotmail.it
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 Gran Torino - TO

Telefono: 011 - 98 09 498
 www.carrozzeriagran torino.com
Riparazioni e restauri completi

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.casadel freno.it
Revisione e ricostruzione impianti frenanti di qualsiasi tipo

Co.Me srl - 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.cromatura elia.it
 cromatura elia@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 - MI e LC

Telefono: 02-39215392 / 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

Telefono: 0373-965359
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 15 623
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: 02-39481118
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

Telefono 059-69 31 90
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

ORAM Sospensioni - MI / CO

Telefono: 02 - 49 89 884 / 031-35 42 268
www.oramsospensioni.it
moto@oramsospensioni.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

Prina Ingranaggi - BI

Telefono: 015 - 54 13 55
www.ingranaggiatina.it
Progettazione e costruzione di ingranaggi, semiasse, 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.it
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

RT Autotappezzeria - FE

Cell. 340-08 90 580
www.rtautotappezzeria.com
Interni per auto storiche, riparazione sottotetti, volanti e capotes.

TRASPORTI E SERVIZI VARI

Assiservice - CN

Telefono: 0173-28 35 87
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: 010-89 96 000
www.cuttica.com / car@cuttica.com
Spedizione via mare veicoli e assistenza all'importazione

Del Corona & Scardigli - MI

Telefono: 02 - 75 60 914
milano@delcoronascardigli.com
Trasporto e importazione veicoli

Gilena - BS

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

R.S. Historics - MB

Telefono: 338 - 94 57 144
www.rshistorics.com
Restauro, manutenzione e gestione in pista per auto da corsa

Turatello - PD

Telefono: 049 - 90 70 126
turatello.com / info@turatello.com
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 CCAA 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 CCAA 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 CCAA 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.

Chirurgia metallica

Una 356 A del 1956 è in restauro al Centro Porsche Milano Est, dal 2015 Porsche Classic Partner. Seguiamo le fasi salienti del lavoro, dalla carrozzeria alla meccanica, fino alla consegna. Replicata la dima originale per controllare l'efficienza del telaio

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO DI APERTURA ORAZIO TRUGLIO



“A DOMICILIO”
Nelle foto a fianco, l'arrivo della vettura da restaurare presso il Centro Porsche Milano Est, con un trailer personalizzato della Casa tedesca.

Il Centro Porsche Milano Est è stato nominato Porsche Classic Partner da Marzo 2015, il numero nove nel mondo, a testimonianza dell'importanza del mercato italiano delle auto storiche per la Casa tedesca. Alla fine dell'avviamento del programma, nel mondo si saranno 118 di questi centri. Sono luoghi dove le Porsche storiche sono accolte allo stesso modo di quelle moderne, senza distinzioni. Proprio questa è la differenza con i tanti artigiani, alcuni bravissimi, della marca tedesca che si trovano in giro: il fatto che qui non c'è distinzione tra i modelli moderni e quelli d'epoca, fatta eccezione per gli strumenti che vengono usati per i lavori. Strumenti che ovviamente non possono essere i medesimi per una 356 e per una moderna 991. Questo vale per la meccanica ma ancor

più per la carrozzeria, che sessant'anni fa aveva modalità produttive completamente diverse da quelle attuali. L'esempio più eclatante di questo rapporto “speciale” tra Porsche Classic e il suo cliente ci viene proprio dal primo restauro della Concessionaria milanese, che seguiremo per intero nelle sue fasi salienti: per verificare la “quadra” della scocca della 356 A in cura, è stata realizzata di sana pianta una copia esatta della dima esistente soltanto in Casa a Zuffenhausen. Una dima che risale, per l'appunto, a sessant'anni fa. Chi spende le cifre necessarie per i restauri completi di queste automobili vuole avere un risultato perfetto, un'automobile da usare tutti i giorni o quasi. Un restauro di questo tipo è anche un investimento, e qui entra in gioco la documentazione che soltanto Porsche di-

rettamente può offrire, che diventa un importante valore aggiunto: il “pre-book” con i certificati di fabbrica, la verifica dei numeri di telaio, motore e cambio, la documentazione fotografica dall'accettazione della vettura fino alla consegna. Il tutto diventa un dossier che, a lavori terminati, lascerà una traccia che sarà fondamentale nel momento in cui la vettura dovesse essere rivenduta. Il collezionismo automobilistico è una cosa che ha in sé anche un lato romantico, ma siamo uomini di mondo e sappiamo che ormai le auto d'epoca sono diventate anche oggetti di investimento. Per questo motivo, del dossier fa parte anche una relazione trimestrale che aggiorna il cliente sull'andamento del valore del suo “titolo”, in base ai risultati delle principali aste che si tengono in giro per il mondo.

CLASSICO

Luigi de Vita Tucci,
direttore generale
dei Centri Porsche
di Milano. La sede
di Milano Est è dal
2015 Porsche Classic
Partner. Sullo sfondo,
la scocca della 356 A.





ACCETTAZIONE

La "nostra" 356 è arrivata a destinazione presso il Centro Porsche Classic di Milano. È il momento di entrare nell'officina dove sarà completamente smontata per avviare i preliminari del lavoro.

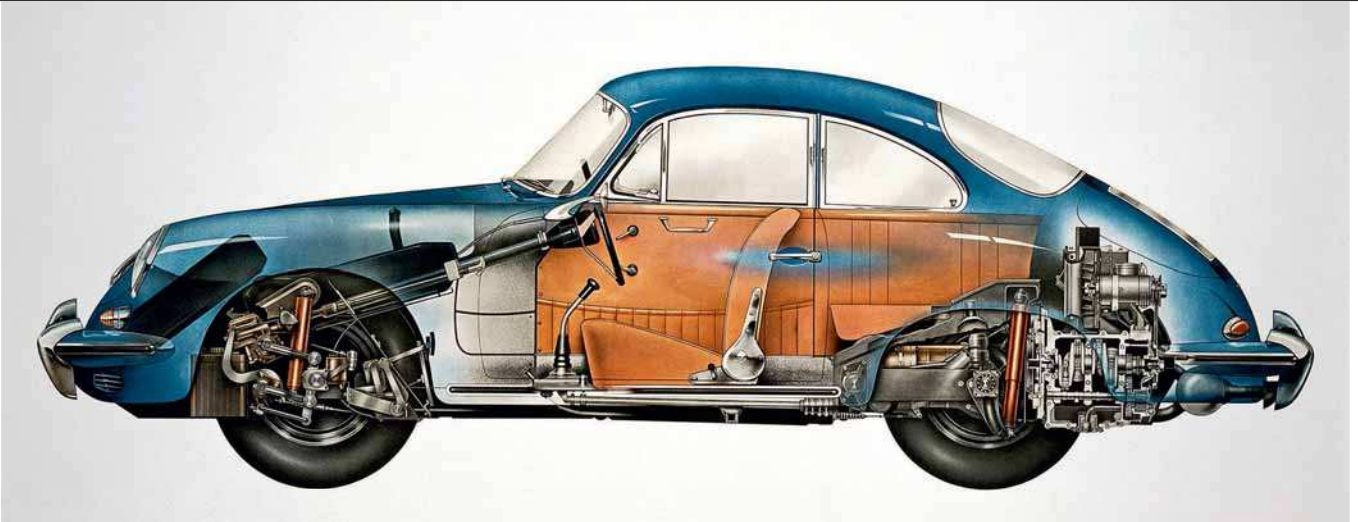
COLLAUDO

La 356 che sarà oggetto del restauro è stata collaudata prima di iniziare i lavori. Anche se il restauro sarà totale, lo scrupolo vuole che la vettura sia conosciuta dai tecnici del Centro Porsche che le dedicheranno le loro attenzioni.



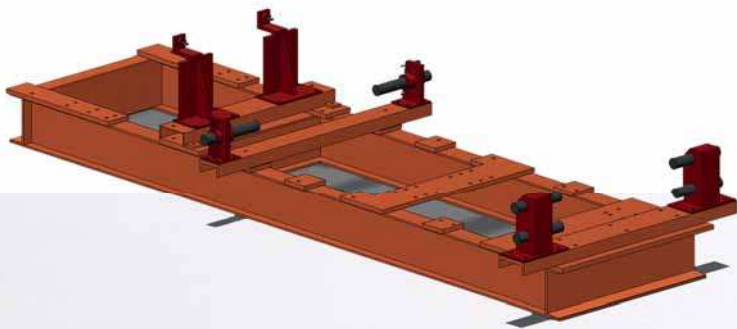
PATINA

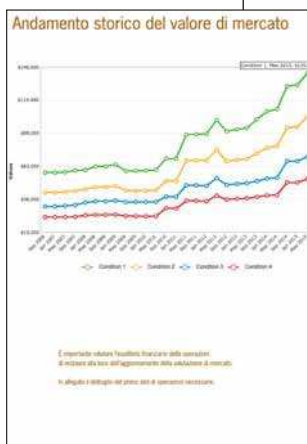
Sopra, lo stemma Porsche sul cofano anteriore della 356 C prima di essere restaurata. Affascinante la patina del tempo che traspare da questo dettaglio. A fianco, l'inconfondibile "taglio" del posteriore della 356. La macchina è arrivata rossa con interno nero, ma il suo colore originale era verde con interno beige.



PROGETTO DIMA

Più che una scocca, quella della 356 sembra un simbolo dell'automobile, anche "tagliata" come qui sotto. La dima su cui appoggia (a sinistra il disegno al computer) è stata riprodotta fedelmente. Il colore è dovuto al trattamento "primer" anticorrosivo. Sopra, un disegno dell'epoca mostra la disposizione della meccanica e lo spazio a bordo.





Porsche Classic
Porsche 356A - 56

SALDATA

In alto, la tecnica costruttiva della Porsche 356: sul "girello", la scocca ruota e mostra il suo fondo. La carrozzeria è saldata al pianale (qui sopra, un operaio con cannello ad acetilene in una foto d'epoca). In questo modo si ha una scocca autoportante, quando alla fine degli anni '40 (e prima ancora all'epoca del Maggiolino negli anni '30) le automobili avevano un telaio a longheroni con la carrozzeria applicata. La 356 fa un salto avanti notevole, con questa tecnica dovuta al genio di Ferdinand Porsche. A destra, un tecnico al lavoro al tornio. Al centro, due pagine che faranno parte del dossier finale consegnato al cliente.





RIVETTATA

Nella parte anteriore della scocca c'è un primo, evidente, segno di deterioramento e di precedente "rappezzo" eseguito senza troppo criterio... La vasca della ruota di scorta anteriore è chiaramente ammalorata ed è stata riparata con una maldestra "aggiunta" rivettata.



NON CONFORME

La parte di congiunzione tra passaruota anteriore sinistro e sottoporta rivela una serie di interventi precedenti per la sostituzione del pannello di copertura sottoporta. Le saldature non erano conformi alla tecnica del periodo.



UMIDITÀ

Vista dal basso, la zona del pavimento vicino alla pedaliera presentava forti segni di ossidazione dovuti al ristagno di umidità nei lamierati. Nel foro rotondo passano i braccetti dello sterzo.



DEFORMATO

In questa immagine si vede il supporto del parafrangente anteriore sinistro con il passaggio dei cavi del fanale sinistro e della tromba del clacson. Sullo sfondo si nota il supporto del parafrangente, chiaramente deformato da un precedente sinistro.



SALDATURA

Dettaglio del fianchetto del parafrangente sinistro, deformato da incidente. Si nota la saldatura verticale fatta per sostituire la parte anteriore sinistra del frontale a seguito dell'incidente.



CORROSIONE

All'interno del vano motore, guardando l'angolo post sinistro, si nota il bordo guida su cui si inserisce la guarnizione per isolare il vano stesso dall'abitacolo: sono presenti chiari segni di corrosione da ristagno di umidità.



INCOERENTE

Il sottoporta posteriore sinistro: la "pezza" preesistente era mal fatta; la lamiera zincata è incoerente con la tecnologia costruttiva della 356 e le saldature fatte a MIG anziché con cannello acetilénico come sarebbe corretto. La "pezza" poi è sormontata, cioè eseguita inserendo una parte più grande rispetto a quella danneggiata. Così facendo però l'ossidazione resta e continua a "lavorare". Il procedimento corretto richiede una saldatura di testa, cioè fatta con lamiera a misura. Il foro nella scocca è quello in cui si inserisce la barra di torsione della sospensione.



PUNTATURA ELETTRICA

Nell'immagine, si vede la nuova vasca della ruota scorta, ricambio originale Porsche, inserita rispettando la tecnologia di assemblaggio del pezzo in origine: quindi sono state ricostruite le parti rovinate con l'inserimento di nuove sezioni di lamiera con saldatura di testa e tecnologia di saldatura originale, in questo caso a "puntatura" elettrica.



AERONAUTICA

Un'interessante metodologia dettata dall'esperienza: prima della saldatura, il ricambio (in questo caso la parte esterna sottoporta) va messo in posizione per verificare che le misure e la posizione siano corrette. Un ottimo modo per fare questa verifica, adottato nel Centro Porsche Classic di Milano, è quello di usare le pinzette che si vedono in foto, che sono adoperate nell'assemblaggio degli aerei.



Là sulla collina

Nel biellese, terra di motori e del suo maestro Maglioli, lavora in una vecchia filanda Luca Rigoni, concentrato soltanto sui motori
“Ho imparato quando ancora i pezzi si costruivano, son tornato a fare quello”

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

Luca Rigoni è amante della tranquillità. Per trovare la sua officina, la Power Motorsport, bisogna spingersi nella campagna biellese, raggiungere il piccolo centro abitato di Candelo -famoso per il “Ricetto”, borgo medievale da visitare una volta nella vita- e andare ancora oltre, dove iniziano le strade bianche. Fino a quando troverete il capannone di una ex-filatura (la zona è celebre per il tessile), convertita da Rigoni a piccolo regno di auto storiche e da competizione dal sangue nobile. Non gli interessa la pubblicità. L'unica cosa a cui tiene è lavorare in pace per concentrarsi sui delicati motori che molto spesso hanno bisogno di quel qualcosa in più per mettersi a funzionare come possono. Non di un semplice ricambio. Non di un olio più raffinato. Ma di quel guizzo talentuoso del meccanico abituato a “metterci del suo”, sempre rispettando le caratteristiche originali di ciò che sta sistemando.



MACCHINA UTENSILE

Nell'officina di Rigoni si trovano spesso auto importanti: sopra, la scocca di una Simca-Abarth (e, in basso, il suo bialbero); sotto, la Lancia Stratos "Charbonnet" di Darniche-Mahé. A destra, sopra una macchina utensile e sotto il banco prova idraulico: Rigoni è un meccanico "come una volta".



Un'officina così silenziosa e ordinata non l'avevamo mai vista. Gli spazi sono ampi, non ci sono auto ammassate una sull'altra: «Quella di lavorare da solo è stata una scelta ben precisa -ci spiega Rigoni- perché faccio lavori molto particolari e ho bisogno di massima concentrazione». Seppur specializzato sui motori, Rigoni segue ed esegue anche restauri di meccanica completi su vetture di alto livello. Basta guardarsi intorno: Lancia Aurelia B20 GT e Stratos Gruppo 4, Abarth Simca, Alfa Romeo 2600 Zagato e Giulietta Spider. Classe 1966, Rigoni ha iniziato a lavorare a quattordici anni «Nella concessionaria Austin, Land Rover e Maserati di Biella. Ho sempre avuto la passione per i motori, forse trasmessa da mio fratello maggiore, perché il papà era impresario edile. Sono rimasto a fare la gavetta

CONTATTI

**Power Motorsport - Via Giacomo Orso, 35
13878 Candelo (BI) - Tel. 015-2530766**



li per undici anni, poi sono passato in una concessionaria Fiat come capo officina. Altri dieci anni di esperienza e poi mi sono di nuovo spostato, questa volta in casa Volkswagen e Audi. Credo siano stati fondamentali i primi anni di lavo-

ro, quando ho imparato ad usare le attrezzature e quando ancora si costruivano i pezzi. Da quella concessionaria Austin avevo recuperato una cassetta per la rettificazione delle valvole che uso ancora oggi. Durante gli ultimi anni con i tedeschi, invece, sono riuscito ad aggiornarmi sull'elettronica».

Poi il lavoro del meccanico è cambiato radicalmente. «Non mi piaceva più. Era diventato un lavoro d'ufficio, un continuo cambiar pezzi. Così mi sono deciso per il grande salto. Ho trovato il posto che faceva per me e mi sono stabilito qui per dedicarmi prima alle auto da competizione e poi alle storiche. Oggi posso lavorare su una Fiat Balilla come su una Lancia Delta S4. Per un certo periodo ho avuto la fortuna di affiancare Claudio Maglioli: è stata una grande scuola».



Senza complessi

Il compressore portò le berline a gasolio a confrontarsi alla pari con quelle a benzina, aprendo una nuova era che le rende meritevoli di entrare in una collezione. Alcuni accorgimenti nella manutenzione sono specifici

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI

Negli anni '70, in piena crisi petrolifera, il prezzo della benzina sale, per le famiglie è un salasso. Dal mercato arrivano segnali di richiesta di vetture dal costo di esercizio più contenuto, senza per forza scendere a livello di utilitaria: il ricorso al gasolio sembra la soluzione giusta. Nel 1975 sul mercato italiano vengono immatricolati ben 26.000 autoveicoli a gasolio, un risultato importante che certifica l'affermazione del diesel. L'Alfa è la prima casa italiana ad adeguarsi e nel giugno del 1976, per quanto in modo un po' raffazzonato, tira fuori dal cilindro la Nuova Super Diesel. Non avrà fortuna perché il motore, un Perkins di derivazione nautica, è poco potente, pesante e ruvido nel funzionamento. Non che i rivali siano molto meglio, ma

il cliente Alfa si aspetta altro. La strada però è tracciata.

Fra le diesel più innovative c'è la VW Golf, che ha un motore 1471 cc da 50 CV con basamento in ghisa e testa in lega leggera; negli anni seguenti la cilindrata sale a 1588 cc e la potenza a 54 CV. Questi motori sono montati anche dall'Audi. La prima auto di Ingolstadt ad andare a gasolio, siamo nel 1979, è la 100 CD, con motore 2.0 a 5 cilindri derivato da quello della Golf. A partire dal 1981 anche la berlina media dell'Audi, la 80 versione B2 (sul mercato dal 1978) è offerta con lo stesso motore da 54 CV della Golf. Resta il problema delle prestazioni: problema brillantemente risolto con l'applicazione del turbocompressore: la potenza del 1588 cc sale a 70 CV, a livello di un motore a benzina e con un'erogazio-

ne che permette a VW di creare una novità assoluta: la Golf GTd, primo esempio di auto sportiva a gasolio. È il salto di qualità decisivo. Nel 1982 lo stesso motore è montato da Audi sulla 80 turbodiesel.

270mila km

L'auto delle nostre foto è appunto un'Audi NSU 80 CD 1.6 turbodiesel, immatricolata nel maggio '83. Appartiene a Carmelo Gatani di Verrua Savoia (TO), professore di matematica con la passione per le vetture di Ingolstadt. Questo esemplare l'ha comprato nel luglio 2010, attualmente conta 270mila km, ben portati; è in tinta grigio perla metallizzato (sigla Audi L1), cruscotto blu e tappezzeria in stoffa "acqua marina". La sigla esterna "CD" identifica l'allestimento di livello superiore



DOTAZIONI RICCHE

Il volante a quattro razze è una dotazione distintiva di questa berlina; la consolle centrale ha i pulsanti degli alzacristalli elettrici, che si uniscono a lavafari, fendinebbia e chiusura centralizzata nell'allestimento CD. Sotto, i sedili sono rivestiti in velluto; quello del guidatore è regolabile in altezza; i posteriori hanno poggiatesta e bracciolo estraibile. Il pannello porta posteriore ha il pulsante per l'alzacristalli elettrico.



("GL" è il livello base). Fra gli accessori di serie che impreziosiscono la 80 CD ricordiamo: sedile conducente regolabile in altezza, volante a quattro razze, poggiatesta anteriori e posteriori, sedile posteriore con bracciolo centrale estraibile, bordi delle guarnizioni porta in velluto, chiusura

centralizzata di porte e vano bagagli, 4 alzacristalli elettrici, paraurti con parte superiore cromata, impianto lavafari, fendinebbia, cerchi in lega, vernice metallizzata. A richiesta erano disponibili servosterzo, aria condizionata, tetto apribile. L'Audi aveva già all'epoca finiture di buon

livello. C'è anche qualche attenzione alla sicurezza: ad esempio il piantone dello sterzo con sistema di sgancio in caso di urto. All'esterno il frontale è piacevole, la parte più riuscita della vettura. I cerchi in lega da 13" danno lustro alla fiancata, mentre le gomme di serie 175/70 sono definite dalla Casa "maggiorate" rispetto alle 165/80 x 13 montate di base sulla versione GL; però il libretto di circolazione della vettura consente l'utilizzo di gomme a sezione ancora più larga (185/60). All'interno l'abitabilità è ottima, i sedili sono comodi e quello di guida ha la regolazione manuale anche in altezza.

Overdrive

Il motore turbo diesel 1.6, con 70 CV e una coppia di 13,6 kgm a soli 2600 giri, unito al peso contenuto in 1000 kg, ha un bel tiro, è brioso. I consumi sono contenuti, inferiori anche rispetto alla versione aspirata. Del resto è nota la bontà dell'abbinamento diesel e turbo: la maggior quantità di gas di scarico che entra nella turbina dà meno buchi e più prontezza al motore rispetto alle corrispondenti versioni a benzina, e



BATTERIA MAGGIORATA

Nel vano motore, si nota uno degli organi principali dei motori diesel, la pompa di iniezione al centro; si nota anche la batteria, da 80 Ah, più potente di quella già prestante di serie (63 Ah), a detta del proprietario permette di far fronte alle situazioni più gravose. Foto (1): il filtro dell'aria. (2) I quattro iniettori, che spruzzano il gasolio nelle precamere. (3) A lato del motore, la turbina: prima di spegnere il motore dopo una "tirata" in autostrada è bene far girare il motore al minimo per una trentina di secondi prima di spegnerlo. (4) Il filtro del gasolio nei diesel assolve a compiti importanti: sotto c'è il tappo di scolo che serve per togliere l'acqua di condensa, sopra la vite di sfiato dell'aria. Ci sono anche due cinghie esterne al motore (5): una muove l'alternatore (6).

la temperatura dei gas di scarico più bassa sollecita meno la turbina. Nell'Audi 80 la pressione massima di sovralimentazione è di 0,7 bar. L'iniezione è indiretta, come da tecnologia dell'epoca: il gasolio è spruzzato in una precamera e da qui finisce nella camera di scoppio ricavata nel cielo del pistone. Per il resto la struttura è tipicamente VW: monoblocco in ghisa, testa in alluminio, monoalbero in testa con cinghia dentata. Il cambio è a cinque marce, in realtà 4 più overdrive. I presupposti insomma ci sono tutti per avere un motore lungo, efficiente ed affidabile.

Manutenzione da usura

Abbiamo parlato con il professor Gatani dei problemi che ha dovuto affrontare con la sua Audi. Quando l'ha acquistata aveva già 240mila km e in 6 anni lui ne ha percorsi altri 30mila. Può dunque confermare che si tratta di un motore robusto: è originale e mai stato sottoposto a revisione, se si esclude la pompa di iniezione. La manutenzione ha comportato soltanto la sostituzione delle parti usurate: scatola dello sterzo con tiranti e testine; testine dei braccetti delle sospensioni; ammortizzatori; luci posteriori; alzacristalli elettrico della porta lato gui-

da; soffiETTO ad aria compressa della porta anteriore destra (chiusura centralizzata). Sono stati riparati l'orologio (due condensatori guasti) e l'indicatore del livello benzina (sostituzione del potenziometro). I lavori più impegnativi sono stati la sostituzione dei silent-block del telaio che sostiene il motore e dei tre supporti del motore, che nei motori diesel sono soggetti a usura per le vibrazioni. Gatani ha incontrato difficoltà a rintracciare il supporto motore posteriore (nessun problema invece per i due laterali): alla fine l'ha trovato in un sito statunitense.



BERTONE

A sinistra, la prima Audi 80: è del 1972, qui in versione GL. Sopra, una maquette di design proposta da Bertone per l'Audi 80: il frontale è molto simile a quello definitivo.



SCAMBIATORE

Togliendo il tappo dell'olio (1), appare l'albero a camme. Comodo il controllo del livello dell'olio (2-3) che va sostituito attenendosi scrupolosamente alle prescrizioni della Casa. Importante il lavoro svolto dallo scambiatore di calore (4).

L'acqua fa male

La manutenzione spicciola è semplice, ma i motori diesel hanno delle peculiarità rispetto ai benzina. A cominciare dalla necessità di sostituire l'olio in modo puntuale e con lubrificante di qualità: rammentiamo che nella Audi "turbo diesel" l'olio deve lubrificare anche la turbina, che raggiunge temperature elevate. Da tenere d'occhio anche la fumosità: se supera il limite stabilito in sede di revisione, può essere necessario far revisionare la pompa, oppure sostituire gli iniettori (facili da trovare secondo Gatani, al

contrario della pompa d'iniezione nuova). Una certa cura va prestata anche al filtro del gasolio. Periodicamente va controllato se c'è acqua depositata sul fondo: per farlo, basta svitare l'apposito tappo inferiore. L'acqua proviene dalla condensa che si forma nel serbatoio del gasolio e va a depositarsi nel filtro: deve essere scolata, altrimenti danneggia gli iniettori. Alcuni consigliano di fare uso di additivi che disgregano l'acqua e la neutralizzano. Un altro additivo utile è l'antialghe, per contrastare la formazione di alghe nel serbatoio dovute alla presenza di

biodiesel nel gasolio moderno. Nel caso in cui invece dovesse entrare aria nel circuito di alimentazione (il che accade, ad esempio, se si rimane "a secco"), occorre aprire l'apposita vite di sfianto che si trova nella parte superiore del filtro. Una particolarità dell'Audi 80 turbo diesel è lo scambiatore di calore, assente sulla versione senza compressore: serve per mantenere costante la temperatura del lubrificante della turbina usando l'acqua di raffreddamento del motore. Per quanto riguarda la reperibilità dei ricambi, Gatani ha trovato molto di quel-



lo che gli serviva su internet; è utile conoscere bene le caratteristiche tecniche della vettura perché ci sono componenti montati su altri modelli Audi che all'occorrenza si possono adattare. C'è infine una difficoltà di ordine psicologico da superare: vale la pena tenere una diesel come auto storica? I collezionisti, è noto, preferiscono i motori a benzina. Ma anche le auto diesel possono essere meritevoli ed entrare a far parte a pieno titolo di una collezione, e quest'Audi è una di quelle, benché al momento una vettura in queste condizioni possa valere al massimo 2.000 Euro.

POMPA BOSCH
 Il servofreno (1) funziona per mezzo della pompa del vuoto. 2- Vaschetta di espansione del liquido refrigerante e accanto quella del lavavetri, dietro il serbatoio del liquido freni. 3- La pompa del gasolio è un ricambio difficile da trovare: si può però far revisionare facendo riferimento ai centri Bosch. 4- L'avantreno è tipo McPherson, con barra stabilizzatrice; si notano anche le trombe bitonali. 5- Il retrotreno è ad assale rigido, con bracci longitudinali e barra trasversale Panhard.



Scheda tecnica

AUDI 80 1.6 TURBODIESEL (1982)

Motore Tipo CY, ciclo Diesel, anteriore longitudinale, monoblocco in ghisa, testa in alluminio; 4 cilindri in linea, alesaggio 76,5 mm, corsa 86,4 mm, cilindrata 1588 cc, rapporto di compressione 23:1, potenza 70 CV a 4500 giri, coppia 13,6 kgm a 2600 giri Distribuzione monoalbero in testa (cinghia), 2 valvole per cilindro; alimentazione iniezione indiretta, turbocompressore, pompa di distribuzione rotativa con acceleratore di avviamento a freddo; impianto di preaccensione rapida Filtro aria a secco Raffreddamento a liquido a circolazione forzata, ventola elettrica a comando termostatico Lubrificazione forzata, scambiatore di calore acqua/olio Impianto elettrico 12 V, batteria 63 A, alternatore 45 A **Trasmissione** Trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio manuale a 5 rapporti sincronizzati + RM; rapporto al ponte: 4,111; cerchi 5J x

13" (CD: cerchi in lega 5,5 J x 13"), pneumatici 165 SR13 (modello CD: 175/70-SR13) **Corpo vettura** Berlina tre volumi, 5 posti, 4 porte Carrozzeria portante in acciaio con zone a deformazione programmata Sospensioni: anteriori McPherson, bracci oscillanti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; posteriori assale rigido, bracci longitudinali, barra trasversale Panhard; ammortizzatori idraulici telescopici Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, servofreno Sterzo pignone e cremagliera Capacità serbatoio carburante 68 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.541 Carreggiate ant/post 1.400/1.420 Lunghezza 4.383 Larghezza 1.682 Altezza 1.365 Peso a vuoto 1000 kg **Prestazioni** Velocità massima 158 km/h Accelerazione 0-100 km/h: 14,3 sec Consumi: 6,5 l/100 km urbano, 4,6 l/100 km a 90 km/h, 6,6 l/100 km a 120 km/h



ACQUISTIAMO OVUNQUE IN CONTANTI AUTO USATE, SUPERCAR, D'EPOCA, DI PRESTIGIO E INTERE COLLEZIONI, PAGAMENTO E PASSAGGIO IMMEDIATI



LANCIA AURELIA B24 S SPIDER AMERICA, 04/1955, conservata in modo maniacale, italiana da sempre, appartenuta per 40 anni ad un unico proprietario, targhe e documenti originali.

OMOLOGATA ASI 3[^] GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI. RARISSIMA



FIAT 1100 BLT BARCHETTA, 1949, autovettura preparata per le competizioni dall'officina Benedetti di Firenze e con buoni risultati agonistici, totalmente restaurata di carrozzeria e meccanica.

DA PROVARE



FERRARI 512 BB CARBURATORI, 07/1980, sedili tipo Daytona in pelle rossa VM 3171, aria condizionata, autoradio a cassetta STEREO 7 BLAUPUNKT, targhe (MN 3...), documenti e chiavi originali, disponibile book completo FERRARI.

MATCHING NUMBERS - CERTIFICATO DI PRODUZIONE FERRARI



FERRARI TESTAROSSA CAT, 02/1991, aria condizionata, sedili e cielo in pelle beige, antifurto Identicar, targhe (Roma 0A...) e documenti originali, disponibile book completo, trousse attrezzi, telo originale, tutto marchiato FERRARI.

NUOVA - SOLO KM 1.657 UNICO PROPRIETARIO - C.R.S. ASI



FERRARI DINO 246 GT SERIE M, 03/1971, targhe (BS 76...) interni in Sky beige 430, moquette castoro, disponibile certificato di produzione vettura rilasciato da Ferrari S.p.A.

VETTURA TOTALEMENTE RESTAURATA KM 0. TOTALMENTE ORIGINALE



TRIUMPH TR4 A IRS, 02/1967, interni in pelle Black, autoradio AM/FM, dell'epoca, ruote a raggi verniciati, portapacchi cromato, restaurata in modo maniacale, tonneau cover e copri capote, kit di aspirazione a tromboncini Dell'Orto.

ISCRITTA ASI - MATCHING NUMBERS EUROPEA DA SEMPRE



ALFA ROMEO GIULIA 1600 SS TIPO 101.21, 12/1963, conservata in modo maniacale, targhe (TO 58...) documenti, libretto uso e manutenzione, e libretto di servizio originali, appartenuta ad un unico proprietario per 37 anni, disponibile certificato Alfa Romeo attestante l'originalità della vettura.

ISCRITTA ASI - MATCHING NUMBERS



ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPIDER VELOCE 750 F PASSO CORTO, 08/1958, interni e pannelli in Sky rosso, moquette rossa, restaurata totalmente rispettando la configurazione d'origine, disponibile certificato Alfa Romeo attestante originalità vettura

ISCRITTA ASI MATCHING NUMBERS - SUPERPREZZO



MAZDA MX-5 1.6i 115CV, 01/1994, interni in velluto, autoradio, vetri elettrici, chiusura centralizzata.

DISPONIBILE HARD TOP SUPERPREZZO



MAZDA MX-5 1.8i 16V CAT MIATA 131CV 1[^] SERIE, 05/1995, cerchi in lega, interni in pelle nera, volante Momo Design, servosterzo, Soft Top nero.

RARA - VERSIONE 1.8i - SUPERPREZZO



INNOCENTI MINITRE TURBO DE TOMASO, 08/1987, targhe (BS A1...) documenti e chiavi originali. Disponibile libretto di garanzia regolarmente timbrato, libretto uso e manutenzione, organizzazione assistenziale Innocenti originali dell'epoca. Autoradio Philips Hi Power cassetta Stereo 7 con equalizzatore.

CONSERVATA IN MODO ECCELLO PERFETTA



MERCEDES BENZ 350 SL C, 01/1973, targhe (RE 34...) originali dell'epoca, autoradio Becker Mexico cassette con antenna elettrica, alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, aria condizionata, doppie chiavi.

OMOLOGATA ASI - RARA



FERRARI 456GT, 01/1994, climatizzatore, autoradio + caricatore 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettrici, interni tutti in pelle grigio Charcoal. Moquette nera.

RESTAURATA IN MODO MANIACALE



ALFA ROMEO SZ ES 30, 01/1992, targhe (MI 5V...) documenti, originali, int. in pelle conolly beige, libretto assistenza tecnica garanzia e manutenzione, uso vettura e guida dei servizi assistenziali, pronto Alfa, libretto di garanzia e manutenzione programmata.

ESEMPLARE NUMERATO N. 667 UNICO PROPRIETARIO - KM 25.456



ALFA ROMEO RZ, 09/1993, cerchi in lega Speedline scomponibili, sedili, cruscotto e pannelli in pelle bordeaux, radio Clarion A.R. 111R a cassetta, Book completo con uso e manutenzione, service certificato di collaudi RZ.

ESEMPLARE NUMERATO N. 217 UNICO PROPRIETARIO - KM. 46.083



MITSUBISHI 3000 GT, 01/1995, interni in pelle nera, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, aria condizionata, sedile lato conducente regolabile elettronicamente con funzione memory.

SUPERPREZZO



LANCIA APPIA C10 1[^] SERIE, 12/1954, targhe (VC 35...) e documenti originali dell'epoca, totalmente originale e intonsa

SUPERPREZZO - PERFETTA MECCANICA NUOVA KM 0



LANCIA FLAVIA 1.8 SPORT ZAGATO, 02/1967, targhe (VA 19...) e documenti originali dell'epoca, interni in pelle nera, dotata di kit Nardi accessorio originale dell'epoca, totalmente restaurata.

OMOLOGATA ASI - MATCHING NUMBERS PRIMO PREMIO PER IL MIGLIOR DESIGN A RETRO CLASSIC STOCCARDA 2016



MERCEDES BENZ 450 SL C 5.0, 12/1981, vettura d'epoca molto rara, autoradio Stereo 7, chiusura centralizzata, antenna, bracciolo ribaltabile anteriore, alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, vetri azzurrati con lunotto posteriore riscaldabile, disponibile libretto uso e manutenzione originali e doppie chiavi.

RARA



LANCIA APPIA III[^] SERIE BERLINA TIPO 808.07, 11/1960, interni panno Lancia lana grigio, targhe (TV 05...) originali dell'epoca, chiavi originali, libretto d'uso manutenzione, restaurata totalmente, disponibile book fotografico.

OMOLOGATA ASI - MATCHING NUMBERS.



FIAT 600 D (100 D), 09/1961, targhe (TO 40...) e documenti originali, disponibile libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, meccanica completamente revisionata.

MATCHING NUMBERS. ISCRITTA ASI DA PROVARE



VOLVO PV 444, 07/1954, primissima serie produzione 1954 con motore B4B, 4 cilindri in linea, con valvole in testa ed un solo carburatore, vettura molto rara, meccanica e ciclistica perfettamente ricondizionati, autoradio originale dell'epoca, fari fendinebbia tondi a luce gialla.

MATCHING NUMBERS



IN EVIDENZA

ALFA ROMEO GIULIA 1600 SS SPRINT SPECIALE TIPO 101.21, 11/1963, autoradio Voxon Sebring dell'epoca, interni, tessuto e moquette nuovi corrispondenti all'originale, volante NARDI accessorio dell'epoca, restauro totale ed altamente professionale eseguito da artigiani specializzati in vetture Alfa Romeo percorsi solamente 1950 km dal restauro totale.

DA PROVARE.

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

75 1.81 Turbo America 155 CV-11/1989, alzacristalli elettrici, cerchi in lega, interni in tessuto originale, bracciolo, specchi esterni regolabili elettronicamente, targhe (TO 20...) e documenti originali, disponibile libretto service e libretto Pronto Alfa originali e perfettamente consultabili, matching numbers-tel 348-5503882



75 2.0i Twin Spark-1989, in ottime condizioni, motore perfetto, no ruggine, gomme nuove, tappezzeria nuovissima, cerchi in lega originali, ASI, CRS, ADS, GPL, 7.300 euro-tel 340-3937715 / dino.orsolinigta@gmail.com

Alfa Sud Sprint Trofeo Competizione-1983, pronta corse, euro 16.500-tel 348-4796030

75 1.8 I.E. -03/1992, targhe originali (MI 1W...), disponibile certificato di rilevanza storica e collezionistica Asi, disponibili libretto d'uso e manutenzione, codice Alfa e service originali e perfettamente consultabili-tel 348-5503882



155 1.6i Twin Spark 16V-09/1996, targhe e documenti originali, perfettamente conservata, unico proprietario-tel 348-5503882



Alfa 90 2.0 1° serie-07/1986, targhe (TO 07...) e documenti originali dell'epoca, fari fendinebbia, conservata. Superprezzo, ottime condizioni-tel 348-5503882



Alfasud 1350 3 porte TI-01/1982, targhe (TO X3...) e documenti originali. Interni e pannelli in panno grigio spigato,

cerchi in lega Fondmetal WRC, superprezzo-tel 348-5503882



Alfetta GTV 2500-1984, rossa, in buone condizioni, euro 12.000 trattabili, eventuale permuta-tel 336-259241

Duetto -1989, iscritta ASI, colore nero, interni neri, in ottime condizioni-tel 339-4070270 / flavio.chiesa@virgilio.it

Duetto 2000-1991, nero, iniezione, in ottime condizioni, euro 11.500 trattabili, eventuale permuta-tel 336-259241

Giulia 1600 SS Sprint Speciale tipo 101.21-11/1963, autoradio Voxon Sebring dell'epoca, interni, tessuto e moquette nuovi corrispondenti all'originale, volante Nardi accessorio dell'epoca, restauro totale ed altamente professionale eseguito da artigiani altamente specializzati in vetture alfa romeo - percorsi solamente 1950 km dal restauro totale, da provare-tel 348-5503882



Giulia 1600 biscione-pedaliera alta, prima vernice, 30.000 km circa da nuova, targhe originali, uniproprietario-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Giulietta 1.3 1° serie -08/1979, interni in panno Alfa Romeo castoro, targhe originali (PC 02...), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione originali dell'epoca-tel 348-5503882



Giulietta 1.3-06/1981, interni in panno originale Alfa Romeo beige, targhe (BG...61), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione, service e rete assistenza originali dell'epoca-tel 348-5503882-foto 31



GT 1750-prima serie, blu cosmo metallizzato, vera pelle, targhe e documenti originali, pochi chilometri, solo box, introvabile, ASI-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

RZ -09/1993, cerchi in lega Speedline scomponibili, sedili, cruscotto e pannelli in pelle bordeaux, Radio Clarion A.R. 111R a cassetta, Book completo con uso e manutenzione, service certificato di collaudi RZ, esemplare numerato n. 217, un solo proprietario-tel 348-5503882



SZ ES 30-01/1992, targhe (MI 5V...) e documenti originali, cerchi in lega Alfa Romeo Speedline scomponibili, interni in pelle Connolly Beige, doppie chiavi originali, libretto assistenza tecnica garanzia e manutenzione, uso vettura e guida dei servizi assistenziali, pronto Alfa, libretto di garanzia e manutenzione programmata perfettamente consultabili, disponibile certificato di collaudo, esemplare numerato n. 667, unico proprietario -tel 348-5503882



AFRA
 DAL 1946
 RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEIO
 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

BMW

B 10 V8-1999, Touring Alpina, come nuova, serie speciale, colore blu, pelle beige, vettura stupenda, pochi esemplari, visibile a Pescara, euro 8.900 trattabili-tel 338-8889079

316 E30-05/1985, cerchi in lega BMW da 14' originali dell'epoca, interno in vellutino blu, spoiler posteriore, iscritta BMW Italia-tel 348-5503882



520 berlina-12/1980, targhe (BS...) e documenti originali, chiavi originali, climatizzatore, interni in velluto a coste blu originali BMW, superprezzo-tel 348-5503882



CITROËN

Mehari-1984, ultima serie, completamente riverniciata a nuovo da smontata con sostituzione di numerose palstiche. Cappotta, sedili, gomme e tanti altri accessori nuovi-tel 320-9652050 / beachlife1962@libero.it



2 CV 6 Special-03/1980, Targhe (BG 55...) originali dell'epoca, doppie chiavi originali CITROËN, Motore totalmente revisionato, percorsi circa 500 KM da fine restauro matching numbers, unico

proprietario, restauro totale ed altamente professionale-tel 348-5503882



FERRARI

Dino 246 GT serie M-03/1971, Targhe (BS 76...), interni in sky beige 430, moquette castoro, disponibile certificato dati di produzione vettura rilasciato da Ferrari S.p.a. ettura totalmente restaurata km 0, completamente originale-tel 348-5503882



512 BB Carburatori-10/1981, sedili tipo daytona in pelle rossa VM 3171, aria condizionata, autoradio a cassetta stereo 7 Blaupunkt, targhe (MN 3...), documenti e chiavi originali, disponibile book completo Ferrari, matching numbers, certificato di produzione Ferrari-tel 348-5503882



Testarossa CAT-02/1991, aria condizionata, sedili e cielo in pelle beige, antifurto Identicar, targhe (Roma 0A...) e documenti originali, disponibile book completo, trousse attrezzi, telo originale tutto marchiato Ferrari, nuova, solo km 1.657, unico proprietario, C.R.S. ASI-tel 348-5503882



FIAT

50 F 10 autocarro telonato-04/1980, targhe (TO U7...) e documenti originali, portata 2440 kg-tel 348-5503882



124 Sport Coupé 1400 -05/1969, targhe (MI H1...) e documenti originali, unico proprietario, conservata, cerchi in lega leggera Cromodora, fari allo jodio, interni in sky nero, 5 marce, omologata ASI, eccelsa-tel 348-5503882



128 CL Confort Lusso-08/1977, vettura in perfette condizioni, un solo proprietario ed un collezionista, iscritta Asi, come nuova-tel 348-5503882



131 1.3 Mirafiori CL-03/1981, targhe (TO Z1...) e documenti originali, conservata in modo maniacale, perfetta, km 34.159 originali, eccelsa, come nuova-tel 348-5503882



500 C trasformabile-01/1952, targhe (BG 10...), documenti e chiavi originali, sedili in tessuto beige, moquette nuova, sovrattappeti in gomma, bloccasterzo volante bianco originale dell'epoca, iscritta ASI-tel 348-5503882



500 L-01/1971, targhe (TO P7...) e documenti originali, vettura originale conservata-tel 348-5503882



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@oramospensioni.it

info@oramitalia.com

Grumello
IN PRIMO PIANO



PRESENTI A VERONA
LEGEND CARS
PAD. 4 - dal 13 al 15 maggio

LOTUS ESPRIT V8, interni in pelle nera con finiture in tinta carrozzeria, cerchi in lega, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, tetto apribile.

GUIDA A DESTRA - KM. 56.078 - SUPERPREZZO

Filo diretto 348 55 03 882

VENDITA ASSISTENZA

24064 Grumello del Monte (BG)
via Roma 158
tel. 035 830800
fax 035 8356648
info@silvauto.it

SHOW ROOM ESPOSITIVO

24126 Bergamo (BG)
(Zona Malpensata)
Via Luigi Luzzatti
infobg@silvauto.it

SHOW ROOM e VENDITA

10024 Moncalieri (TO)
Strada Genova 299
tel. 011 6470370
fax 011 6470112
infoto@silvauto.it

SEDE CENTRALE GRUMELLO D/M
APERTA CON ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDÌ AL SABATO h 08:00 - 22:00

600 D (100 D)-09/1961, targhe (TO 40....) e documenti originali, disponibile libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, meccanica completamente revisionata, matching numbers, iscritta ASI, da provare-tel 348-5503882



600-07/1959, interni in tessuto, targhe (VC 52..) e documenti originali, perfettamente conservata, eccelsa, porte controvento-tel 348-5503882



1100 BLT Barchetta -1949, autovettura preparata per le competizioni dall'officina Benedetti di Firenze e con buoni risultati agonistici, totalmente restaurata di carrozzeria e meccanica-tel 348-5503882



1100 103 D-01/1959, targhe (TO 27..) e documenti originali, vettura conservata, un solo proprietario, matching numbers-tel 348-5503882



Coupé 2.0 I.E. Turbo 16V Plus-04/1994, cerchi in lega, sedili sportivi in pelle, meccanica revisionata completamente-tel 348-5503882



Topolino C-1951, ASI, colore amaranzo, motore e carrozzeria nuove, targa nera originale, visibile Biella-tel 333-9916954

Uno Fire 1.0 I.E. -06/1992, perfettamente conservata, da vedere-tel 348-5503882



INNOCENTI

Minitre Turbo De Tomaso-08/1987, targhe (BS A1....) e documenti e chiavi originali, disponibile libretto di garanzia regolarmente timbrato, libretto uso e manutenzione, organizzazione assistenziale Innocenti originali dell'epoca, autoradio Philips Hi Power cassetta stereo 07 con equalizzatore, conservata in modo eccelso-tel 348-5503882



JAGUAR

EType Roadster 3800 1/S-1963, old english white, interni pelle Carmen Red, restauro maniacale 1997, unico proprietario, Targa Oro ASI, Hard Top, Tonneau, accessori, privato vende a privato, targa italiana, visibile in Francia-tel 0033-633646428



Sovereign 4.0 cambio automatico-01/1990, alzacristalli elettrici, specchi esterni reclinabili elettricamente, interno in tutta pelle nera, speed control, cambio automatico con funzione Sport, climatizzatore, inserti in radica, cerchi in lega, tetto elettrico apribile-tel 348-5503882



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



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

SVERNICIATURA IDRODINAMICA



2010-2016

AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE



NOVITÀ 2016 TRATTAMENTI CERTIFICATI

LANCIA

2000 Berlina carburatori -08/1973, targhe (TO K1...) e documenti originali, conservata in modo maniacale, aria condizionata, ottime condizioni-tel 348-5503882



Fulvia 1.3 Berlina 2° S -01/1972, targhe (PE 09...) e documenti originali, vettura conservata in buone condizioni, iscritta ASI, disponibile certificato di rilevanza storica e collezionistica-tel 348-5503882



Fulvia 1.3 Rally S-1970, veicolo in perfetto stato di mantenimento, pronto all'uso quotidiano-tel 339-1700501 / michele.chianucci@hotmail.com

Fulvia Coupé-1966, colore grigio,

interni amaranto, omologata ASI e Registro Storico Lancia, euro 10.000-tel 388-1936066

K Coupé 2.0 Turbo-10/1997, vettura tenuta in modo maniacale, perfettamente funzionante-tel 348-5503882



Prisma 1.3-05/1986, targhe (to 94...) e documenti originali, vettura conservata in modo maniacale-tel 348-5503882



MERCEDES

300 SE -1988, ASI, metallizzato, tetto, pelle, gpl, perfetta, visibile Biella-tel 333-9916954

350 SL C-01/1973, targhe (RE 34...) originali dell'epoca, autoradio Becker Mexico Cassette con antenna elettrica,

IL GRANDE EVENTO DEDICATO
AGLI APPASSIONATI DI AUTO

VERONA LEGEND CARS

FIERA DI VERONA

13-14-15
MAGGIO 2016

IL POSTO IDEALE
NON SOLO PER ACQUISTARE
LE CLASSICHE ITALIANE E
TEDESCHE, MA ANCHE PER
VENDERE, GAREGGIARE,
SOGNARE.

**VUOI VENDERE
LA TUA AUTO D'EPOCA
O LA TUA Istant CLASSIC?**

Portala a Verona Legend Cars!
Contatta la segreteria organizzativa
o visita il nostro sito e prenota il tuo
spazio in fiera!



**VUOI ORGANIZZARE UN
RADUNO DI CLUB IN FIERA?**

Vuoi organizzare un raduno per il tuo club di auto d'epoca? Ti aspettiamo in fiera per ospitare le auto dei soci! Per informazioni contatta la segreteria organizzativa!



mostra
scambio
bastia
umbra

26



tematica:
Buon compleanno
allo stile italiano



21-22 Maggio 2016 Bastia Umbra(Pg)
centro fieristico Umbriafiere

orario sabato 8.00-19.00 domenica 8.00-18.00

Auto e moto d'epoca, ricambi, accessori, automobilia

Italservice tel 0742.320642 - 337.645125 - fax 0742.318464

www.mostrascambiobastiaumbra.com

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

alzacrystalli elettrici anteriori e posteriori, aria condizionata, doppie chiavi, omologata ASI, rara -tel 348-5503882



380 SE W126-03/1981, vettura perfettamente conservata, alzacrystalli elettrici, Antenna elettrica, bracciolo anteriore, cerchi in lega, chiusura centralizzata, climatizzatore, tetto apribile elettrico-tel 348-5503882



450 SL C 5.0-12/1981, vettura d'epoca molto rara, autoradio Stereo 7, chiusura centralizzata, antenna, bracciolo ribaltabile anteriore, alzacrystalli elettrici anteriori e posteriori, vetri azzurrati con lunotto posteriore riscaldabile, disponibile libretto uso e manutenzione originali e doppie chiavi, rara-tel 348-5503882



MG

A 1600 Spider -1960, rosso, raro modello, restauro 2015 con documentazione fotografica e fatture, cerchi a raggi,

tetto rigido, radio originale, portapacchi cromato-tel 338-7258514

ROLLS ROYCE

Silver Spirit-01/1987, interni in pelle verde piping magnolia, autoradio cd, climatizzatore doppie chiavi, book con scheda di garanzia, sales & service 1986/87, handbook supplement e service tot. timbrato in rolls royce orig.dell'epoca e perfett.consultabili, superprezzo, iscritta ASI, conservata-tel 348-5503882



TRIUMPH

TR4 A IRS-02/1967, interni in pelle black, autoradio AM/FM dell'epoca, ruote a raggi verniciati, portapacchi cromato, restaurata in modo maniacale, tonneau cover e copri capotte, kit di aspirazione a tromboncini Dell'Orto, iscritta ASI, matching numbers, europea da sempre -tel 348-5503882



VOLKSWAGEN

Golf GTI 1600 5M-1982, prima serie, conservata tutta originale, nera, tetto apribile, ASI, gomme e freni nuovi, kit distribuzione, euro 12.500-tel 346-7296850

Golf GL Cabriolet -02/1981, perfet-

tamente e maniacalmente conservata, targhe (BO 87..) e documenti originali, libretto uso e manutenzione e libretto ricambi originali perfettamente consultabili, unico proprietario, km. certificati-tel 348-5503882



CERCO AUTO

ALFA ROMEO

GT Scalino e Duetto spider-appassionato cerca GT Scalino e Duetto spider anni 60 e primi 70, anche da restauro, documenti italiani-tel 349-3542335 / caterina.cerri@tiscali.it

FIAT

Dino 2.0 / 2.4-targata italiana, anche da restauro, massima serietà-tel 349-3882364 / leoateniese@gmail.com

126 Personal-1980/83, qualunque colore-tel 347-3538459

PORSCHE

911 anni 70-appassionati cercano in particolare 2.0, 2.2, 2.4, anche da restauro o aggiornate-tel 342-5812498 / marchinocerri@gmail.com

911 - 964 - 993-appassionato cerca modelli coupé o cabrio in buone condizioni, massima serietà-tel 338-4899173 / davide.classico@gmail.com

912 e 911 3.2-appassionati cercano 912 e 911 3.2 anche da restauro, aspettiamo vostre proposte-tel 320-3353403 dopo le 14.00 / enzo.bruno@aliceposta.it

VARIE

Auto inglese-vecchia auto a targa inglese con guida a destra, marciante, anche in replica e di difficile immatricolazione, purché a prezzo basso-tel 333-6934881

VENDO VARIE

per ALFA ROMEO

Giulia, Giulietta, Giulia GT-paraurti usati, cambi ponti testate complete di alberi a camme, motori 530-S 1750 volanti, cerchi in ferro da 14-15 pezzi di carrozzeria e varie minuterie-tel 338-2340826

Giulia E GT-treno cerchi ferro 5 x 14 modello liscio per coppette piccole cromate euro 200; treno cerchi BWA 4 braccia 6 x 14 euro 300; cromature varie e vetreria-tel 339-3205230 / salumicorsi@libero.it

GTV 2000-1974, due fanali Carello posteriori con retro marcia, come nuovi-tel 0376-819279

GT Junior-vetro lunotto posteriore e laterale posteriore, fanalino targa nuovo, stemma Alfa nuovo, fregio laterale Bertone nuovo, coppia fanali posteriori usati-tel 388-1936066

per AUTOBIANCHI

Bianchina-ricambi, minuterie varie di carrozzerie e meccanica, carburatore Weber 26IMB4 e Solex 26WIU ed altro-tel 388-1936066

per FIAT

500-50-60, crick, attrezzi scorta, portapacchi, portasci, catene neve e altro a Bologna. -tel 333-6467893

1500 6C Musone-1938/50, parte anteriore completa di passaruote, parafanghi, cofani, portiere, fari, parafanghi, radiatore nuovo, cambio, vetri completi, legni ed altro-tel 338-2340826

600 D-cambio 5 marce, gruppo quinta su flangia e cuscinetti, non a sbalzo, massima affidabilità, montaggio in vettura senza

CROMATURE DEL PASSATO

RIPRISTINO VECCHIE CROMATURE BY CROMATURA METALFLASH

Riportiamo le tue vecchie cromature come una volta, scromatura e snichelatura elettrolitica, decappaggio, nichelatura opaca, ramatura, nichel lucido e cromo, sabbatura, pulitura e lucidatura di qualsiasi metallo ripariamo il tuo vecchio serbatoio ammaccato

PREVENTIVI ANCHE ONLINE • RITIRIAMO IN TUTTA ITALIA CON NOSTRO CORRIERE

CROMATURA METALFLASH di Ennio Pesce e Gianni Meneghin
via Enrico Barone 11 - 31030 Dosson di Casier (TV) - tel. 0422 633301 - 335 5317242 - 328 6744153
www.cromaturametalflash.com - pul.meneghin@gmail.com

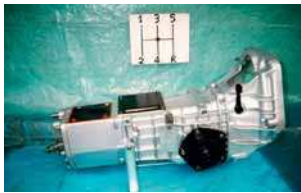
Godersi la storica o conservarla in garage?

SINTOFLON É L'UNICA SOLUZIONE PER USARE LE STORICHE ED EVITARNE IL DEGRADO



Chiedi informazioni gratuite a: info@sintoflon.com o chiama senza impegno: 0438 470354

modifiche, ottimo su motori Abarth-tel 340-2830841



per LANCIA

Ardea-maniglia alzacristalli, manetta per sicurezza interna, porteceneri-tel 388-1936066

Delta 4 WD-sedili ant e post in alcantara, Missoni, buone condizioni, euro 250-tel 0524-572418 ore ufficio

Fulvia Coupé-fianchetti in sky nero laterali anteriori e posteriori-tel 388-1936066

Fulvia Coupé e Delta integrale 16V numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio

per SIMCA

1100-1978, crick originale + manovella, tappetini in gomma, rossi, a Bologna-tel 333-6467893

per VW-AUDI

cerchi in lega-7" x 15" (interasse 112),

30 euro cadauno-tel 349-5602681 / fori@libero.it

CERCO VARIE

GILERA

125 Turismo-1950, 3 marce, restaurata, ASI + FIM, Targa Oro, targata Roma originale (prego astenersi curiosi), visibile a Genzano di Roma previo appuntamento-tel 340-3937715 / dino.orsolinigta@gmail.com

JAGUAR

XJ Coupé-1977, cerco cambio automatico 3 marce, cerco 4 cerchi a raggi 6 1/2 15 con attacco a 5 bulloni-tel 0121-378419 / giovannivanda@gmail.com

VARIE

Automodelli-anni 30-90, Politoys Dinky, Minichamps, BBR, Kit, Obsoleti, Die Cast, scala 1/43, 1/18, cerco sempre grandi collezioni-tel 02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

Automodelli-Corgi Toys, Dinky Toys, Mercury, Schuco e altri vecchi trenini elettrici Marklin e Rivarossi, giocattoli in latta di ogni tipo e periodo-tel 346-6800367 / mariosala62@libero.it

passione officina

Attrezzatura per piccoli e grandi restauri, alla portata di tutti.

Distributore Clarke per l'Italia

Clarke
POWER PRODUCTS



CARRELLI E SOLLEVATORI PER VEICOLI, UTENSILI PNEUMATICI, TESTER PER MOTORI, UTENSILI PER AUTO INGLESI E AMERICANE.

www.passioneofficina.it

INTERNI AUTO MAIELI
VERA PASSIONE, PER APPASSIONATI VERI



INTERNI AUTO MAIELI
MANTOVA ITALY
TEL 0376 695105
FAX + 39 0376 695300
www.interniautomaieli.com
maieli@inwind.it

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

... 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

Grumello
IN PRIMO PIANO

PRESENTI A VERONA LEGEND CARS
PAD. 4 - dal 13 al 15 maggio

SINGER NINE SPORTS TOURER, 01/1934, interni, sedili e pannelli in pelle connolly pistacchio originali dell'epoca, ruote a raggi con gomme nuove, capote nuova, Soft Top nero, meccanica completamente revisionata.

OMOLOGATA ASI

Filo diretto 348 55 03 882

VENDITA ASSISTENZA
24064 Grumello del Monte (BG)
via Roma 158
tel. 035 830800
fax 035 8356648
info@silvauto.it

SHOW ROOM ESPOSITIVO
24126 Bergamo (BG)
(Zona Malpensata)
Via Luigi Luzzatti
infobg@silvauto.it

SHOW ROOM e VENDITA
10024 Moncalieri (TO)
Strada Genova 299
tel. 011 6470370
fax 011 6470112
infoto@silvauto.it

SEDE CENTRALE GRUMELLO D/M
APERTA CON ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI AL SABATO h 08:00 - 22:00

evo

IL BRIVIDO
DELLA GUIDA

ALLA SCOPERTA DELLE
AUTO PIÙ BELLE DEL MONDO

BELLO

NUOVO

IN EDICOLA



ED
EMSPORT

OGNI MESE IN EDICOLA
TUTTI I GIORNI ON LINE

www.evomagazine.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 Nürburgring	1962/66	847/55	36.000	***	***	+
850 TC Nürburgring 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]	✕	🏆	€
Modello						
Giulia TI giardinetta Colli	1963/68	1570/90	16.500	**	***	+
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 IV serie	1989/93	1570/109	8.500	**	**	=
Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	10.000	**	**	=
Spider 2.0 IE IV 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						

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 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 2.0L	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 2.0L	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	1762 / 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 rst	1988/92	1995 / 95	1.500	*	*	=
Alfa 75 2.4 TD rst	1988/92	2393 / 112	1.500	*	*	=
SZ	1989/94	2959 / 192	36.000	***	***	=
RZ	1991/94	2959 / 192	40.000	***	***	=
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	**	**	=
DBS Vantage	1967/70	3996 / 320	35.0			

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 / 2.3 E 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 Sport	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 BN1	1953/55	2660 / 90	60.000	••	•••	+
100 S BN1	1955/56	2660 / 130	70.000	•••	••	+
100 4 BN2	1956/57	2660 / 90	54.000	•••	••	+
100 6 BN4	1956/57	2639 / 115	58.000	••	•••	+
100 6 BN4 SU	1957/59	2639 / 120	58.000	•••	••	+
100 6 BN6	1958/59	2639 / 120	54.000	•••	••	+
3000						
3000 BN7 MkI	1959/61	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BT7 MkI 2+2	1959/61	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BN7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	••	+
3000 BJ7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	••	+
3000 BT7 MkII 2+2	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	••	+
3000 BJ7 MkIII	1962/64	2912 / 150	46.000	•••	••	+
3000 BJ8 MkIII	1964/67	2912 / 150	46.000	•••	••	+
SPRITE						
Sprite AN5 MkII Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	••	••	=
Sprite AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	••	••	=
Sprite AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	••	••	=
Sprite AN8 MkII	1964/66	1098 / 59	10.000	••	••	=
Sprite AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	••	••	=
Sprite 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	•••	••	=

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	**	**	=
Manzusta	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 / GTS 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 giardiniera	1960/66	499/18	4.000	**	**	=
Nuova 500 Gamine 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 SupermiPan 3a serie	1981/83	1585 / 96	2.000	••	••	=
131 2000 Superi Pan 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 2a 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. Srst	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 / 8				

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)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
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	**	**	=
MKIX	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	4235 / 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	5983 / 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	**	**	=

URRACO E DERIVATE

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	**	**	=

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	1995/115	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 / LE / 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	4136/280	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	1996/180	4.000	••	••	=
Biturbo S	1984/86	1996/205	5.000	•••	••	=
Biturbo i	1986/88	1996/185	4.500	••	••	=
Biturbo Si	1986/88	1996/220	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	1996/330	12.000	•••	••	=
Ghibli 2.8 / 2.8 GT	1995/98	2790/284	8.500	•••	••	=
Spyder						

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 SE 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	1975/80	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 279 Cv	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	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	1966/67	1498 / 100	80.000	***	***	=
356 A Carrera Speedster	1966/67	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	***	***	=

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 / 193	3.500	**	**	=
944 S	1986/89	2479 / 160	5.000	**	**	=
944 turbo / 944 turbo rst	1985/89	2479 / 220	8.500	***	***	=
944 turbo S	1988/89	2479 / 250	12.000	***	***	=
944 2a serie	1989/90	2681 / 165	4.000	**	**	=
944 S2 / S2 cabriolet	198					

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	•	•	=
SIMCATALBOT (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 Hebmue	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 1300 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	10.000	•	•	=
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 1.8 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				

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 €47.00 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 essere maggiorenne.

CONCESSIONARIA DELLA PUBBLICITÀ

COMEDI
Concessionaria di pubblicità

SEDE MILANO
Via Don Luigi Sturzo, 7
20016 Pero (MI) -
Tel. 02.380.85.1
Fax 02.380.10.393
E-mail: comedi@edisport.it

seguì automobilismodepoca.it su



RUNNER'S WORLD Automobilismo
MOTOICLISMO Moto Ciclistico Fuori
TENNIS PAPA per Tutti MensHealth
Vela-MOTORE S. J. EVO

automobilismo
D'EPOCA

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



21^a Vernasca Silver Flag

Concorso di restauro e conservazione per vetture storiche da competizione
Dynamic Restoration and Conservation Concours for historic competition cars

16-17-18-19 giugno 2016

40^a Castell'Arquato-Vernasca

Manifestazione di regolarità "Formula A.S.I."

26 giugno 2016



TAGHeuer



Comune di Piacenza



Provincia di Piacenza



Comune di Castell'Arquato



Comune di Lugagnano



Comune di Vernasca



Regione Emilia-Romagna



Camera di Commercio
Piacenza



FONDAZIONE
DI PIACENZA E VIGEVANO

COYS
Founded 1919
europe

OSARE HUMANUM EST.



NUOVA 308 GTi
BY PEUGEOT SPORT

NUOVA 208 GTi
BY PEUGEOT SPORT

PEUGEOT ASSISTANCE
10 ANNI DI ASSISTENZA STRADALE GRATUITA

800 833034
24 ORE SU 24

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

Valori massimi: consumi ciclo combinato ed emissioni CO₂ rispettivamente: 5,4 l/100 km e 125 g/km per 208 GTi; 6 l/100 km e 139 g/km per 308 GTi.

Con 208 GTi e 308 GTi, la coppia più audace e dinamica di sempre, l'expertise del team Peugeot Sport ti permette di raggiungere anche i traguardi più ambiziosi: per 208 GTi, motore 1.6 THP S&S da 208 CV e da 270 CV per 308 GTi, differenziale a slittamento limitato Torsen® e Peugeot i-Cockpit. Inoltre, la 308 GTi con un rapporto peso/potenza record nel segmento, soli 4,46 kg/CV, accelera da 0 a 100 km/h in appena 6,0 secondi. Così puoi vivere ogni giorno il brivido di una vera sportiva.

PEUGEOT 208 GTi e 308 GTi

