

automobilismo D'EPOCA



LE BELLISSIME


- ★ ALFA ROMEO GTV 2000
- ★ JENSEN C V8
- ★ BMW ISETTA
- ★ LANCIA AURELIA B50
- ★ PEUGEOT 203 ALLA 1000 MIGLIA
- ★ ALFA GIULIA SPIDER PROTOTIPO "CARRERA"

GARE ED EVENTI

- ★ GP MONACO HISTORIQUE (CON L'INCURSIONE DI CORNO)
- ★ TARGA FLORIO
- ★ VERONA LEGEND CARS

PERSONAGGI

- ★ ROBERTO GIOLITO
- ★ DANIELE AUDETTO

www.automobilismodepoca.it 



MANUALE D'USO

- ★ FIAT TIPO

FAUSTO & FURIO'S
 V PUNTATA
 DOPPIARE
 E SDOPPIARE




PORSCHE

550 RS 1500

LA TECNICA DEI BOXER A 4 CILINDRI


ISSN 1723-4549



6 0006
 9 4771723454005

AUTOMOBILISMO DEPOCA GIUGNO 2016



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

di Francesco Pelizzari



A casa dei Tedeschi

In un padiglione di Verona Legend Cars incontriamo per caso Mauro Battaglia, l'organizzatore di Modena Motor Gallery. È indaffarato a parlare con un espositore di Reggio Emilia. Quando ci vede, ci parla subito del suo nuovo progetto: esportare l'Italia, e l'Emilia Romagna, in Germania. Alla prossima Retro Classics di Stoccarda (2-5 Marzo 1917), ci sarà non uno stand, bensì un intero padiglione (5.000 mq), dedicato all'Italia. Si chiamerà Passione Italiana: un format di motori e stile tricolore alla conquista del mercato tedesco. Auto, moto, automobilia, i grandi eventi delle auto storiche e classiche

e lo stile. Ma non solo: anche vini e prodotti tipici di gastronomia, moda e accessori, design, arte, musica, ristoranti italiani, il meglio del "made in Italy" in generale.

In pratica, sarà una fiera all'interno di un'altra fiera. Facile, direte: ai tedeschi piace tutto quello che è italiano, a parte la politica. Forse sì, ma al mondo nulla si vende da solo. Per prima cosa ci vuole l'idea, dopo bisogna saperla proporre. E non sempre si trova subito l'interlocutore adatto. Retro Classics a Stoccarda è un'ottima occasione: è grande, ma soprattutto in crescita costante (nel 2016 ha avuto 90.000 visitatori e 1.550 espositori). Ed è in una posizione abbastanza centrale rispetto sia all'Italia sia a Francia, Svizzera, Austria e la stessa Germania.

In tutto questo Modena avrà di certo un ruolo preponderante: è già stabilita per esempio la presenza del Museo Panini e di quello Stanguellini, ma siamo soltanto all'inizio ed è molto probabile che altri marchi automobilistici aderiranno a questa iniziativa.

Siamo molto curiosi di vedere quali risultati otterrà questa iniziativa: le premesse ci sono tutte, ci auguriamo che molti, in Italia, sappiano cogliere questa opportunità.

AUTODROMO NAZIONALE MONZA

2016



63^a



COPPA

INTEREUROPA 18-19 GIUGNO



PUZZLE COMMUNICATION - MONZA 06/16

**RADIO
MONTE
CARLO**

Media Partner

Ingresso 14€ - Libero accesso al paddock e parcheggio gratuito



**HISTORIC
Formula 2**

**HISTORIC
GRAND PRIX CARS
ASSOCIATION**



www.monzanel.it

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
 ANTONIO BIASIOLI - DANILO CASTELLARIN
 ROBERTO CORNO - MICHELE DI MAURO
 LUCA GASTALDI - MASSIMO GUSTATO
 UMBERTO LACCHETTI - ARMANDO MAGGI
 DARIO MELLA - GIACOMO MONTANARI
 EUGENIO MOSCA

Segreteria di redazione
 LAURA GARZULANO

Fotografie

CLAUDIO BELLOSTA - MATTEO BOEM
 GIANLUCA BUCCI - SIMONA CAVALLARI
 ALBERTO CERVETTI - MICHELE DI MAURO
 PIERPAOLO ROMANO - MICHELE ROSETTA

CENTRO PROVE E SERVIZI S.R.L.
 Claudio Cortemiglia (Responsabile)
 Michele Foglio
 Alessandro Perelli

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

(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. 06 - GIUGNO 2016



In copertina: la Porsche 550 RS di Michael May è stata la prima auto da corsa a montare un alettone. Ne ripercorriamo l'interessante storia (Foto Pierpaolo Romano)

LETTERE E CONSULENZA LEGALE	4
LE CLASSICHE DA LEGGERE	6
FATTI&NOTIZIE	8
IN PISTA CON NOI Scheda di iscrizione	17
PUNTA-TACCO Vita di Club	24
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	88
PUNTA-TACCO Classic Sport News	94
AGENDA D'EPOCA	126
COMPRO-VENDO Le occasioni dei lettori	142
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE	149

ATTUALITÀ	
INTERVISTA / ROBERTO GIOLITO	
500, 124: premesse e conclusioni dello stile	12
EVENTI / IL NOSTRO RADUNO Balocco per noi	14
VERONA LEGEND CARS / Amici miei	18

IN COPERTINA	
PORSCHE 550 1500 RS #31	28
Prima volta... al Nürburgring	
PORSCHE 4 CILINDRI Semplice sofisticazione	44

BELLISSIME IERI&OGGI	
ALFA ROMEO 2000 GTV V come valore	48
JENSEN C V8 Abs e fòrmica	56
BMW ISETTA 300 GB L'ovetto di Rivolta	66
LANCIA AURELIA B 50	
CONVERTIBILE Il "clac" della fuoriserie	72

BERLINA IN CORSA	
PEUGEOT 203 L'altra 1000 Miglia	80

SPECIAL DA CORSA	
ALFA ROMEO GIULIA SPIDER Biscione in... "Carrera"	84

SPORT	
FAUSTO&FURIO'S L'arte dello "sdoppiaggio"	98
GP MONACO HISTORIQUE Club grande Italia	102
TARGA FLORIO Pane, motori e fantasia	114
PERSONAGGI / DANIELE AUDETTO	
L'arte dei motori	122

VIVERE CON LA STORICA	
GP MONACO HISTORIQUE "Portoghese" a Monaco	112

LO SPECIALISTA DEL MESE	
ALFA DELTA Movimento di rotazione	132

MANUALE D'USO	
FIAT TIPO L'auto robot	136



66



102

LA STRANA STORIA DELLA FERRARI DI DROGO PASSATA PER PARIGI

Buongiorno, ho ritrovato nei miei archivi la foto che vi allego. Se ben ricordo è stata scattata nel 1970 o 1971, credo a Nizza. Sembra una Ferrari. Sapete di che auto si tratta?

Olivier Doussan - Cannes

Caro Olivier, la vettura in questione, nel momento a cui si riferisce la fotografia (sopra), è una Ferrari 250 GT Competizione del 1960 # 2209GT, ricarrozata nel 1968 da Piero Drogo, color prugna.

La Ferrari 250 # 2209GT, ha avuto una storia quanto meno interessante. Nasce nell'ottobre 1960, bianca con due fasce longitudinali verdi, ed è immatricolata il 19 ottobre a Modena con targa MO 60578, a favore di Ardilio Tavoni, prestanome per il pilota francese Jo Schlesser.

Dopo un cambio di proprietà, continua a correre per tutto il biennio 1961/'62, finché il 22 dicembre 1967 è acquistata dal concessionario Ferrari di Milano Gastone Crepaldi. La macchina è seriamente danneggiata, il motore è venduto a parte. La carrozzeria modenese Sport Cars di Piero Drogo la usa per costruire una "special" con il motore della Ferrari 250 2+2, telaio #4921GT, aggiornato con 3 carburatori Weber 36 DCZ, i cerchi di una 330 GT e pezzi di varia provenienza; la carrozzeria è disegnata dall'ing. Adolfo Mel-



chionda o, secondo altre fonti, da un certo Tadini di Modena.

Il 29 maggio 1969 la signora Maryvonne Lassus, residente a Saint Vite, in Francia, acquista la "Special", la immatricola con la targa 176 KC 74 e la tiene fino al 18 febbraio 1971, quando la vende al parigino Eric Russli Birchler, che la immatricola a Parigi con targa 185 XB 75, poi la rivende a sua volta a Bernard Cros-Lafage. A questo punto l'auto ha targa 61VP75 (sotto)

e la storia prende le tinte del romanzo giallo perché nel 1978 Bernard Cros-Lafage accusa di furto il garagista presso il quale ha fatto riparare la macchina, senza poi andare a ritirarla. Motivo per cui il garagista esercita il diritto di ritenzione e vende la macchina; da qui nasce un contenzioso che polizia e magistratura risolvono soltanto molto tempo dopo. Intanto, la Ferrari è stata smembrata dal nuovo e legittimo proprietario: nel 1978

Gary Schmidt ha il motore e monsieur Marty di Tolosa ha il resto. Il 9 luglio l'inglese Stuart Passey acquista da Marty ciò che ha e incarica la DK Engineering di restaurare la vettura nella configurazione originale. Pare che Passey demolisca la carrozzeria di Piero Drogo e tenga come ricordo soltanto la calandra rettangolare.

In realtà la carrozzeria Drogo ricompare sulla 250 GT telaio # 2065GT (il carrozziere modenese aveva allestito una "gemella" per la 250 GT Berlinetta telaio # 2067GT). Intanto, la # 2209GT, ora carrozzata Berlinetta Competizione, passa molte volte di mano e con Peter Monteverde cambia anche colore, diventa gialla con una fascia verde attorno alla calandra. Nel 2006 Ferrari Classiche inizia un restauro completo e un anno dopo l'americano John "Skip" Barber acquista all'asta la vettura completa, ma smontata, e fa completare il restauro presso Ferrari Classiche chiedendo che sia verniciata in rosso corsa.

Il 20 agosto 2011 la # 2209GT va di nuovo all'asta. L'acquista l'americano Leslie Wexner che intanto compra da Andreas Birner il motore Tipo 168 # 2209 originale e dopo 50 anni lo riunisce al cambio Tipo 538 # 54, al differenziale # 289 F e alla carrozzeria che riporta all'iniziale bianco.

QUOTAZIONI: VALORE E PREZZO NON SEMPRE COINCIDONO

Buongiorno, faccio seguito alla lettera pubblicata nel numero scorso e riguardante il valore delle Porsche 911. Un appassionato che oggi volesse acquistare una 911 d'epoca, ma anche una Ferrari, una Maserati, una Mercedes, una Lamborghini, nel caso in cui l'auto necessitasse di un restauro, quanto spenderebbe per farla tornare allo stato vicino alla sua gioventù?

Una cifra davvero alta se si affidasse ad artigiani specializzati o ai vari reparti "classic" delle case madri e con ricambi originali. A scopo esemplificativo: 6.000 euro per gli interni in pelle di una Mercedes, 15.000 euro per la verniciatura, 4.000 euro per la revisione di un cambio; senza contare il costo dei ricambi! Ecco che allora il costo finale di una 911, come di molte altre auto d'epoca, non può certo aggirarsi intorno alle 30/40 mila euro.

Ergo, non si può parlare di speculazione: essa è tale, quando viene perpetrata da pochi a scapito di molti, ma a ben vedere la valutazione della 911 oggetto di questo disquisire, vale ancor di più all'estero. Mi auguro che questa mia riflessione sia errata e le vostre esatte; se così fosse potrei acquistare, insieme a tanti altri, la mia agognata 911.

Luciano Bellucci - Arrivata via e-mail

Caro Bellucci, il suo ragionamento non fa una grinza. Ma soltanto in teoria: secondo noi bisogna distinguere tra costo e valore. Restaurare, o ancor più ricostruire, un'automobile, costa più che acquistarla così com'è. Ciò che determina il prezzo di un'automobile, invece, dovrebbe essere il valore storico. Siccome poi viviamo in questo mondo, sappiamo bene che se salgono molto i prezzi di un'intero settore, com'è accaduto negli ultimi anni alle auto d'epoca, sale anche il valore della singola auto (e su questo fascicolo trova le quotazioni aggiornate). Tuttavia, se un'automobile è acquistata al triplo del suo costo normale perché è ricostruita come se fosse nuova, e poi si rivendica quel prezzo di acquisto come il valore dell'auto, quella è speculazione: si gonfia il costo artificialmente. Perché il valore dell'auto d'epoca non è, e non può essere dato, dalla possibilità di comprarla come se fosse un'auto nuova (dato che nuova non è), con tanto di garanzia, da usare tutti i giorni. Se una Porsche 911 SC restaurata a nuovo costa 100.000 euro, sarà il valore di quell'esemplare, non di tutte le SC.

(In foto, la Porsche 911 RS 2.7 Carrera venduta all'asta RM Sothebys' di New York nel 2015 a 918.500 \$).





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 Vostri quesiti. Potete indirizzare le richieste a: Automobili-smo 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.



"BARN-FIND" SENZA TARGHE NE DOCUMENTI? PER LA REIMMATRICOLAZIONE SERVE ALMENO UN TITOLO DI POSSESSO

Buongiorno, ho trovato una Fiat 124, senza targhe né documenti, in una rimessa. Non si sa a chi appartenesse, il proprietario della rimessa s'era dimenticato dell'auto e non sa che farsene. Io la prenderei, ma vorrei sapere se posso reimmatricolarla.
Vito Pescosolido - Bojano (CB)

Gentile Lettore, se l'auto è priva di targhe e documenti, con il numero di telaio non archiviato al Pra, non è possibile risalire alla sua origine e proprietà. C'è una sola strada percorribile: che qualcuno dichiari la cessazione di possesso dell'auto, in suo favore. Cosicché si potrà procedere a una nuova immatricolazione.

Nel suo caso non c'è un presunto proprietario (per esempio, un erede): la vettura risulta in possesso del proprietario del terreno su cui è stata rinvenuta che dovrà, di fronte a un notaio, rendere dichiarazione giurata che la vettura è in suo possesso e la cede a lei. Dopodiché, lei potrà procedere all'iscrizione ad un club o un registro -che rilascerà un certificato di caratteristiche tecniche-, e quindi al collaudo presso la Motorizzazione Civile per la nuova immatricolazione. Approfittiamo della sua lettera per ricordare altri casi simili. Se una vettura è targata sarà facile risalire all'ultimo intestatario attraverso il PRA. Per i modelli più recenti ciò è possibile

anche solo con il numero di telaio.

Se un'auto è stata radiata d'ufficio per il mancato pagamento della tassa di circolazione, per la reimmatricolazione, oltre a carta di circolazione e foglio complementare, si dovranno esibire le attestazioni del pagamento delle tasse automobilistiche arretrate per i tre anni precedenti a quello della nuova iscrizione del veicolo, con una maggiorazione del 50%. Gli altri documenti necessari sono una copia del certificato d'iscrizione a uno dei registri indicati dall'art. 60 del Codice della Strada e un titolo di proprietà.

Se la reiscrizione avviene a nome del soggetto già intestatario al Pra di un veicolo radiato d'ufficio serve una dichiarazione di proprietà in bollo, redatta in forma di scrittura privata con firma autenticata. Se, invece, la nuova registrazione è a nome di un soggetto terzo che acquista l'auto, servirà una dichiarazione unilaterale di vendita, in bollo, con firma autenticata del venditore. Nell'ipotesi in cui l'ultimo proprietario sia deceduto, i legittimi eredi potranno intestarsi la vettura compilando un apposito modulo del Pra. Solo se il foglio complementare o la carta di circolazione non sono più disponibili, dovrà essere presentata una regolare denuncia che ne attesti lo smarrimento. Successivamente alla reiscrizione, il Pra rilascerà un nuovo Certificato di Proprietà.

PROTEGGI LA TUA AUTO CON FELPA E SUPERFELPA. SCEGLI LA QUALITÀ DI UN PRODOTTO ITALIANO 100%



Copriauto e coprimoto per ambienti esterni, in tessuto impermeabile, **autoestinguente (classe 1)**, protegge da pioggia, salsedine, **raggi UV**.



Lato esterno in **PVC 100%** da **granuli vergini**, interno in morbida ovatta antigraffio.



Con elastico e cuciture impermeabili.



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

LIBRO DEL MESE

CARRERA 2.7: RIVALUTARE LE "BUMPER"

Nel mondo delle Porsche 911, la parola "bumper" è associata alle versioni meno desiderabili in assoluto della mitica berlinetta di Stoccarda. Forse per quella versione base i cui 150 CV, a fronte di 2,7 litri di cubatura, sembrano una contraddizione in termini con la storia della Casa di Stoccarda. Sta di fatto che dei modelli con i "paraurtoni", necessari a rispettare l'omologazione USA, pochi parlano. E infatti la letteratura al riguardo è scarsa. Ora però c'è chi si è preso la briga di scriverne, con un libro dedicato al modello più prestigioso tra i "bumper", e più desiderabile oltre che più potente: la Carrera 2.7 del 1974-1976. Che sarebbe poi l'evoluzione della mitica 2.7 RS. La prima 911, questa, con il motore MFI, cioè a iniezione meccanica di carburante. Una macchina da 210 CV, potente e aggressiva, che, per stessa ammissione dell'Autore, è servita per esplorare lo sviluppo dell'intera serie "bumper" (nel codice Porsche le Serie G, H e I) e restituirle dignità collocandola nel solco del momento storico in cui nacque: quello della crisi petrolifera e dell'austerità. Ecco quindi che sotto questa lente i modelli "sfiatati" (Carrera a parte) assumono il ruolo di spartiacque nella storia della Casa, divenendo quelli che hanno permesso alla Porsche 911 di continuare la sua storia. Come dire che, se a Zuffenhausen non avessero avuto il coraggio di mettere sul mercato questa serie, forse la 911 non sarebbe arrivata fino a noi. Emblematica (e bellissima) in questo contesto è la lettera di fine anno che Huschke von Hanstein, all'epoca direttore comunicazione della Casa, scrive a un possessore di 911 in quel periodo. Lettera nella quale è evidente lo sconcerto per il fatto che si sia obbligati a viaggiare a 80 km/h per risparmiare carburante ("I limiti di velocità sono una misura frustrante per i piloti provetti"), ma anche si conclude con la speranza che "come tutte le cose hanno fine, anche questa austerità finirà, e ci auguriamo molto presto". Una lettera che mostra, al lettore, quanto in profondità si sia andati nella ricerca per la stesura di quest'opera, divisa in capitoli che sviscerano l'argomento in tutte le sue sfaccettature: meccanica, telaio, carrozzeria, interni, modelli speciali, corse, accessori (numerose pagine sono dedicate, per esempio, ai crick, agli attrezzi di bordo e ai ricambi in dotazione per il pronto intervento). E con una parte iconografica che definire ricchissima e suggestiva è ancora poco. Un libro da intenditori.



Ryan Snodgrass
CARRERA 2.7
 Editore Parabolica Press
 Lingua Inglese, 26x29,9 cm
 406 pagine, copertina rigida, custodia
 684 foto colori, 146 b/n, 50 illustrazioni
 249,99 \$ (349,99 \$ edizione limitata)
www.parabolicapress.com

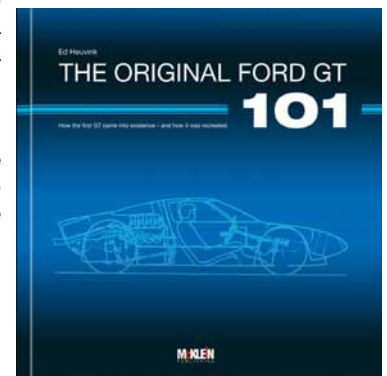


FORD 101: PRIMA DELLA GT40

Dici Ford e dici storia dell'automobile. Anche nelle corse: il debutto avvenne nel lontano 1902, con una mostruosa monopoista di 18.900 cc. A livello mondiale il nome dell'Ovale Blu è noto, nelle corse, soprattutto per due cose: il motore DFV di F1 (peraltro costruito da Cosworth), quello che ha vinto più GP di tutti nella sua lunghissima carriera (dal 1967 al 1994) e la GT40 che dominò a Le Mans tra il 1966 e il 1969. È nota la storia che Henry Ford II avrebbe voluto acquistare la Ferrari per avere la pubblicità gratuita sui giornali del lunedì, derivante dalle vittorie in pista; e di come, di fronte al diniego di Ferrari, alla fine avesse deciso di fare da sé. E primo obiettivo sarebbe stata la gara più famosa di tutte, la 24 Ore di Le Mans, verso la quale l'America da corsa tutta ha sempre avuto un richiamo e una suggestione notevolissime. In questo bel libro edito da McKlein, c'è tutto questo: si racconta della ricostruzione della prima Ford GT, il telaio 101, che era ancora una derivazione della Lola MK6 e fu distrutto nelle prove preliminari di Le Mans '64 da Jo Schlesser, per raccontare proprio la storia della Ford nelle corse; del come e perché si decise di tentare di vincere in Francia; della nascita della macchina che sarebbe divenuta la GT40 e del suo massimo sviluppo, la MKIV che vinse la 24 Ore 1967; dell'intera stagione di corse 1964 con tutti i risultati; e ancora dei piloti che seguirono la nascita e lo sviluppo di quel progetto, a cui diedero il loro contributo in varia misura assi come Jim Clark e Dan Gurney, Phil Hill e Roy Salvador. Si racconta la nascita del progetto di ricostruzione del

telaio 101 da parte di un facoltoso appassionato, partendo da un motore Ford V8 e un cambio Colotti come quelli montati in origine, con tante immagini scattate in officina durante il lavoro. E, nelle ultime pagine, come fosse un film hollywoodiano, ci sono i ritratti di tutti gli uomini che lavorarono alla 101 originale. Un libro che non può mancare nella biblioteca dell'appassionato, con la prefazione di Henry Ford III, nipote di Henry Ford II, e l'introduzione di Richard Attwood, un altro pilota che in quegli anni diede il suo contributo alle tante vittorie Ford in giro per il mondo.

Ed Heuvink
101
THE ORIGINAL FORD GT
 McKlein Publishing
 Formato 29x29 cm, 63 foto a colori e 140 b/n
 158 pagine, lingua inglese
 Euro 79,90 - edizione limitata 999 copie
www.racingwebshop.com



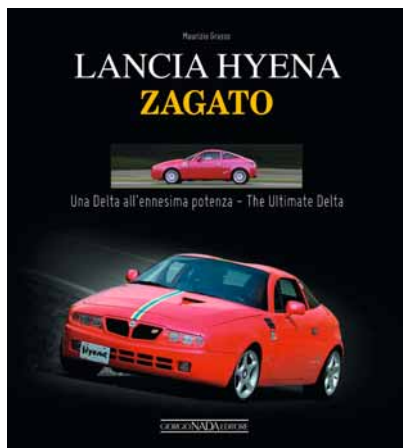
HYENA, L'ULTIMA (E LA MENO NOTA) DELLE "INTEGRALI"

Della Lancia Delta, e della versione Integrale che tutti gli appassionati ben conoscono, si è detto e scritto tutto o quasi. Ben poco però si è parlato della sua ultima versione, per alcuni la più bella, di certo la più ricercata e rara: la Hyena. Divenuta coupé grazie al design di Zagato, la Delta Integrale con queste fattezze avrebbe potuto comparire in pianta stabile nella gamma Lancia. Il destino volle diversamente, e la macchina diventò invece una rarità: soltanto 24 esemplari costruiti. E così la Hyena è rimasta sempre relegata al ruolo di curiosità, anche nei libri che parlano della fortunata berlina sportiva di Chivasso, nei quali questa vettura così speciale, firmata da uno dei più noti carrozzieri al mondo, finisce sempre nell'ultimo capitolo, quando ci si ricorda di lei.

Ora questo libro le rende giustizia, grazie alla passione dell'Autore, piccolo collezionista ma grande appassionato di automobili, che con l'unione di tenacia e passione che a volte contraddistingue i piemontesi (egli è astigiano, imprenditore nel settore dell'enologia), in molti anni di ricerca ha dapprima trovato la Hyena dei suoi sogni, in Nord America, e poi ha realizzato questo bel libro.

"Una Delta all'ennesima potenza", recita il sottotitolo del volume, nel quale si ripercorre l'intera storia del progetto, con un significativo contributo di Andrea Zagato con il quale l'autore ha cementato una bella amicizia favorita proprio dalla realizzazione del libro. E grazie a cui è stato possibile pubblicare una foto di ognuno dei 24 esemplari prodotti.

Maurizio Grasso
LANCIA HYENA ZAGATO
Giorgio Nada Editore
200 pagine,
Euro 40,00



LE AUTO DI UN SECOLO DI COMPETIZIONI

Non sono molte le Case automobilistiche al mondo a poter sfoggiare una tradizione sportiva come quella della Lancia. La fabbrica fondata 110 anni fa a Torino da Vincenzo Lancia, dopo aver iniziato la sua carriera alla Fiat come collaudatore e pilota, iniziò ad esplorare il mondo delle competizioni automobilistiche già negli anni Dieci del 1900, quando molti piloti privati scelsero le vetture

di Borgo San Paolo per cimentarsi nelle più ardue corse dell'epoca.

Più tardi il figlio Giovanni decise di impegnarsi nello sport creando, a inizio anni '50, la squadra corse ufficiale. Fu poi chiamato Vittorio Jano per la progettazione ex-novo di una vettura sport: nacque la D20, che vinse la Targa Florio. Poi arrivò la avveniristica F1 D50, che vincerà il mondiale

1956 con Fangio e il nome Ferrari.

Una decina di anni più tardi, ecco le Aurelia e le Appia dei gentlemen driver, la Squadra Corse HF, la Fulvia Coupé e vent'anni di vittorie nei Rally e nella Velocità, mondiali a raffica e tanti gioielli tecnologici come le Lancia Rally 037, Delta S4 e le successive, ineguagliabili, Delta a trazione integrale.

Una storia fatta di successi, di innovazione, di uomini, che questo libro mantiene viva la speranza che un domani si possa tornare, se non a quei fasti, almeno ad avere un marchio Lancia di nuovo attivo nelle corse.

Luca Gastaldi
LANCIA, UNA STORIA VINCENTE
Formato: 24x26 cm

Brossura, copertina cartonata, 136 pagg

Fotografie: 169, colori e b/n

Lingua: italiano e inglese

Prezzo di copertina: 29,00 €

www.lanciaracingbook.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



LE SFIDANTI: FERRARI E PORSCHE PROTAGONISTE ANCHE ALL'ASTA RM A MONACO

All'asta tenutasi a Monaco in occasione del GP Storico, il 14 maggio scorso, RM Sotheby's ha raccolto la bellezza di 27,5 milioni di Euro, dei quali circa un quarto (7,28 milioni di Euro) grazie alla vendita della Ferrari 340 America Barchetta del 1951 (a sinistra), che era il pezzo più pregiato. Sei lotti hanno superato quota un milione e un altro record, per il modello, è stato fatto segnare da una Lamborghini Diablo in versione Jota SE 30 che ha raggiunto la quotazione di 672.000 Euro, confermando l'interesse crescente verso questa supercar.

La Ferrari 340 protagonista dell'exploit era la Touring con telaio #0116/A, una delle prime cosiddette "big engine", con il motore

di 4.080 cc, con partecipazioni alla 24 Ore di LE Mans del 1951 e '2. Il secondo posto nella classifica delle quotazioni "top" è stato appannaggio di una vettura rarissima, una Porsche 911 GT1 Evolution del 1997 (a destra), una delle 14 che sono state acquistate da privati (negli stessi giorni a Monaco ne è stata avvistata anche una in versione "stradale"...). Una specie di UFO, auto da corsa targata, l'unico esemplare di questo modello che si sappia, con passato corsaiolo in USA, è passata di mano per 2.772.000 Euro. Ha completato il podio delle quotazioni un'altra Ferrari, la 275 GTS del 1966, #07805, a 1.792.000 Euro.

Le auto che hanno completato la "top ten"

di questo incanto automobilistico, in tutti i sensi: Tucker 48 (1948) a 1,344 milioni; Mercedes-Benz 300 SL Gullwing del 1955 a 1.232 milioni; Ferrari 212 Inter Cabriolet del 1952 a 1.176.000 Euro; Porsche 959 Komfort Stage II (1988) a 896.000 Euro; Bugatti 57 cabriolet del 1939 a 660.800 Euro; Porsche 911 Carrera RS 2.7 Touring a 610.400 Euro. I prossimi appuntamenti di RM Sotheby's sono in programma il 30 Luglio a Detroit (Motor City) e il 19-20 Agosto a Monterey, nella settimana di Pebble Beach, mentre in Europa il martelletto della società canadese tornerà a farsi sentire il 6-7 settembre a Londra.

www.rmsothebys.com



ASA 2016: A MONZA LA STORIA SPORTIVA DEL GRUPPO FIAT

Sabato 16 e domenica 17 luglio, l'Autodromo di Monza ospiterà l'evento internazionale "ASA 2016" interamente dedicato alla storia sportiva del Gruppo Fiat. La sigla ASA, infatti, stava per "Attività Sportive Automobilistiche" ed è stata usata dalla Fiat negli anni Settanta/Ottanta per raggruppare tutto ciò che aveva a che fare con le competizioni. Da qui l'idea di proporre una kermesse che avrà come protagoniste le persone e le auto che hanno vinto per i marchi Fiat, Abarth, Lancia e Alfa Romeo. Nel corso del weekend sono in programma ben nove talk show tematici, coordinati da "firme" come Carlo Cavicchi, Andrea Cordovani, Patrizio Cantù ed Emanuele Sanfront. Sarà possibile incontrare manager e tecnici delle squadre ufficiali, da Cesare Fiorio a Daniele Audetto, da Gianfranco Silecchia a Gianni Tonti, poi Vittorio Roberti, Andrea Adamo, Giuseppe D'Agostino. Ci saranno una schiera di piloti e navigatori di prim'ordine (Markku Alen, Paolo "Popi" Amati, Fulvio Bacchelli, Luigi "Lucky" Battistolli, "Biche", Bobo Cambiaghi, Gianfranco Cunico, Alex Fiorio, Giorgio Francia, Beppe Gabbiani, Christian Geistdorfer, Ilkka Kivimaki, Arturo Merzario, Gabriele Noberasco, Michele Rayneri, Siegfried Stohr, Fabrizio Tabaton, Maurizio Verini, Andrea Zanussi, solo per citarne alcuni). E poi una incredibile concentrazione di vetture ex-ufficiali, portate a Monza da collezionisti nazionali e internazionali riuniti dalla passione, e che farà da cornice all'ASA Market, la mostra-scambio dedicata ai veicoli ed ai ricambi di produzione italiana.

www.motoritalia.net

AUTODROMO NAZIONALE MONZA
 16 e 17
 Luglio 2016

Meeting Collezionisti vetture dei marchi ASA

Talk Show con Piloti e Manager ex Reparti Corse del Gruppo FIAT

Mostra scambio ASA Market: l'unico Expo dedicato alla produzione italiana

FIAT 131 Abarth 40° Anniversario Raduno internazionale e Gena Talk Show

INSCRIZIONI E INFORMAZIONI:
www.motoritalia.net

ROMA MOTOR SHOW A VALLELUNGA

Tutto iniziò nel lontano 1947, con un piccolo gruppo di vetture esposte al Pincio. Da allora, la rivista Motor ha portato avanti quella che ad oggi è una delle più longeve esposizioni automobilistiche, tra l'altro con ingresso gratuito per il pubblico. La 61ª edizione si è svolta il 14 e 15 maggio presso l'Autodromo di Vallelunga, che ha ospitato brand automobilistici e dealer per un'esposizione ricca ma a misura d'uomo. Roma Motor Show 2016 ha dato spazio al club "Amici Autodromo di Vallelunga", alla tematica degli "action vehicle", i veicoli protagonisti delle pellicole cinematografiche collezionati da Maurizio Maggi, all'adrenalina e al divertimento con il tuning del Team Bull Sound, ai test drive e al concorso d'eleganza con le vetture selezionate da ACI Storico.

ROMA MOTOR SHOW
Expo&Drive
a Vallelunga

14-15 MAGGIO 2016

INGRESSO GRATUITO

AUTO MOTO COLLECTION A NOVEGRO: MERCATO VIVACE

Nonostante la fiera di Novogro (Milano) abbia una vocazione decisamente motociclistica, anche l'appuntamento primaverile con "Auto Moto Collection" (24-25 aprile) offre sempre qualcosa di automobilisticamente interessante. Molto numerose le auto dei soci del Club Milanese Auto e Moto d'Epoca (CMAE, *in basso*) che partecipano con entusiasmo esponendo le loro vetture in un'area esterna attrezzata e a loro dedicata. All'interno del padiglione principale, è stato possibile curiosare tra le auto di fascia medio-bassa in vendita: prezzi non di saldo ma comunque lontani dagli eccessi delle più importanti fiere internazionali. Molto apprezzato dal pubblico il fatto che quasi tutte le auto avevano il prezzo esposto (*sotto, una Lancia Appia*), cosa che sicuramente induce il visitatore ad approfondire le informazioni, se reputa proporzionato alle proprie tasche ciò che legge sul cartello di vendita.

Già alla chiusura del primo giorno, qualche auto esponeva il cartello "venduta" a conferma che, a fronte di prezzi ragionevoli, è vivo non soltanto il mercato delle top car destinato a grandi collezionisti e investitori, ma anche quello delle auto più modeste e alla portata di (quasi) tutti.

(Carlo De Bernardi)



CONCORSI: LOPRESTO SI FA VALERE ANCHE IN QATAR

Alla lista dei paesi in cui si svolgono concorsi d'eleganza internazionali si è aggiunto quest'anno il Qatar, con un evento che ha richiamato collezionisti da tutto il mondo. Erano 80 le auto iscritte al Qatar Concours d'Elegance di Doha di inizio aprile, molte appartenenti alle ricche collezioni degli appassionati locali, altrettante provenienti dall'estero. Premiato

l'unico italiano presente, Corrado Lopresto, con il "Best Extraordinary Sport Vehicle": la splendida (e già pluripremiata) Alfa Romeo 6C 1750 Aprile (*in foto*).

Giocava in casa invece il vincitore del Best in Show, lo sceicco Ahmed Bin Ali Al-Khalifa, che ha ricevuto il primo premio per la sua Dodge Dual-Ghia del 1958.



CLASSIC CAR AUCTION 60 selected cars

Saturday June 11th 2016 • 2.00 pm
Skating Rink Dolder Sports, Zurich



1962 Alvis TD 21 Graber Special



1990 Ferrari F40

Durante l'asta parliamo anche italiano !



1962 Renault 5 Turbo 1 Group 4



1952 Aston Martin DB 2 Vantage

Daily viewing from June 9th 2016 !
On the skating rink Dolder Sports
in Zurich.



1967 Maserati Mistral 4000



1958 Porsche 356 A Speedster



1962 Ferrari 250 GTE



1967 Shelby Cobra 289 FIA Replica

Catalogue orders (EUR 30.00) at any
time - please use our online-form!

THE SWISS AUCTIONEERS

Oldtimer Galerie Toffen • Auction
Gürbestrasse 1 • CH-3125 Toffen
Tel. +41-31-8196161 • info@oldtimergalerie.ch

www.oldtimergalerie.ch

MUSEO PORSCHE: IN MOSTRA I 40 ANNI DELLE "TRANSAXLE"

Per alcuni sono vetture sportive perfette, per altri un'infelice anomalia nella storia Porsche: i modelli "Transaxle": motore anteriore, cambio e trazione posteriori. Porsche li introdusse nel 1976, con la Tipo 924, addentrandosi in un terreno ancora inesplorato.

Con le Tipo 924, 928, 944 e 968, Zuffenhausen costruì fino al 1995 una generazione di vetture sportive che si discostava di gran lunga dai collaudati principi della 911. In occasione del 40° anniversario di queste auto, il Museo Porsche dedica una mostra speciale intitolata "Era Transaxle. Dalla 924 alla 928", che fino al 16 Ottobre prossimo ospita 23 pezzi speciali, di cui ben oltre la metà esposta per la prima volta al pubblico negli spazi museali.

Di certo c'è che per Porsche i modelli Transaxle furono un gran successo: ne vendette quasi 400.000 in tutto il mondo. Il Museo di Zuffenhausen presenta soprattutto prototipi e concept-car che, finora, non erano mai stati esposti: la 924 Turbo Targa del 1979, per esempio; o la Cabriolet 928 S4. Non manca, ovviamente, il primo prototipo della 924.

Il Museo Porsche è aperto dal martedì alla domenica, dalle 9.00 alle 18.00. Ulteriori informazioni sono disponibili all'indirizzo www.porsche.de/museum.



PIRELLI PER LE STORICHE DI ZUFFENHAUSEN

Il campione del mondo Walter Röhrl ha collaborato con Pirelli alla definizione degli pneumatici specifici per le berlinette di Zuffenhausen. Disegno d'epoca, tecnologia moderna. Circa il 70% di tutti i modelli Porsche costruiti finora è ancora in circolazione. Per fornire gli pneumatici adatti, Porsche ha sviluppato, testato e approvato numerosi pneumatici abbinati alle rispettive generazioni di vetture.

Per i modelli costruiti dal 1959 al 2005 sono disponibili 32 nuovi pneumatici per le serie Porsche 356 (B e C), Boxster (986) e 911 (Modello G, 964, 993 e 996) così come per le serie Transaxle 924, 928, 944 e 968. Anche gli pneumatici Classic sono contrassegnati dall'indice di specifica Porsche "N", che ne attesta l'omologazione Porsche. Per la serie di test condotti dal team Porsche, oltre agli pneumatici Pirelli CN36, erano disponibili anche i modelli Pirelli P7 e Pirelli Zero Rosso. Originariamente, il collegamento tra l'auto e la strada, nella Porsche 911 (Tipo 993) dal 1994 era affidato ai Pirelli P Zero Rosso, oggi di nuovo disponibili in undici dimensioni.

Oltre agli pneumatici per vetture Oldtimer e Youngtimer adatti al normale impiego su strada, Porsche ha sviluppato speciali pneumatici per le auto storiche da corsa, come i P Zero Trofeo R, concepiti come semi-slick e proposti in dimensioni che variano dai 16" ai 18".

Tutti gli pneumatici possono essere ordinati in qualsiasi Centro Porsche.

www.porsche.it



DA AXA ART UN'INDAGINE SUL MERCATO DELLE STORICHE

Axa Art ha diffuso uno studio sull'andamento di mercato delle vetture storiche definito (in collaborazione con ADEMY) prendendo in considerazione le transizioni delle case d'asta europee e statunitensi registrate nel decennio 2006-2015. Un data base che comprende 59.000 transizioni (oltre 10.000 quelle del 2015, per 1,58 miliardi di euro di fatturato).

Il dato riferito al 2015 rappresenterebbe meno del 10% delle transizioni complessive nel mercato dei commercianti, privati e restauratori: il totale, quindi, potrebbe superare i 15 miliardi di euro. Sempre nel 2015 è stata registrata una crescita del settore del 39% rispetto all'anno precedente.

Complessivamente, tra il 2006 e il 2015, l'aumento delle vendite di auto classiche è stato nell'ordine del 241%; il fatturato, invece, è aumentato addirittura del 335% (con il valore medio delle auto cresciuto del 27%). Altro dato interessante è l'andamento dei "top lot" (auto con prezzi superiori al milione di euro): in calo tra il 2008 e 2009 e in forte crescita tra il 2012 e il 2015 (+ 735%).

Tra i cosiddetti "passion assets" (categorie di rendita che comprendono auto, gioielli, vini, opere d'arte e investimenti tradizionali), le auto storiche hanno mostrato una crescita del 267%, guadagnando il titolo di "best performer"; seguono l'arte contemporanea (+197%), i gioielli (+ 153%) e lo S&P 500 (+94%).

Emblematico, infine, il caso della Ferrari F40: il valore medio di vendita del 2006 era di 220mila euro, salito ad oltre 1 milione nel 2016 registrando una crescita del 380%. Meglio di lei, però, ha fatto la Porsche 356: dai 90mila euro è arrivata ad oltre 400mila, mostrando una crescita del 440%.

www.axa-art.it

SPETTACOLO DI UOMINI E MEZZI ALL'ASI GOKART SHOW

Lo spettacolo è stato entusiasmante e pubblico, piloti e addetti ai lavori sono rimasti soddisfatti. Il 5° Asi Gokart Show, ospitato dal 20 al 22 maggio sulla Pista Azzurra di Jesolo (VE) ha raccolto unanimi consensi. In pista si sono alternati oltre 150 kart garantendo dal primo all'ultimo giro uno spettacolo emozionante. Bravissimi anche i piloti che fin da subito hanno interpretato al meglio lo spirito della manifestazione, da sempre momento di aggregazione. Massiccia la partecipazione straniera: dall'Inghilterra sono giunti 25 mezzi con 22 piloti, dalla Francia 14 kart e 11 piloti, e poi rappresentative da Svizzera, Repubblica Ceca, Germania e Olanda. Assai nutrita ovviamente e di ottimo livello la partecipazione italiana, oltre 70 kart e 50 piloti. Sono intervenuti anche il campione Harm Schuurman e gli italiani Gabriele Gorini vincitore del titolo italiano nel 1971 e di due edizioni, nel 1972 e 1973, della Coppa dei Campioni e Marcello Zazzaroni. Non è mancata, a conferma della continua crescita della manifestazione, anche una delegazione della CIK (Commissione Internazionale Kart) con il presidente Kees Van De Grint.

www.asifed.it



CACCIA AL TESORO IN STORICA

Concentrazione, gioco di squadra, sfida. È un'avventurosa caccia al tesoro in auto d'epoca, l'Enigma Vintage Tour, coinvolgente esperienza messa a punto da Slow Drive, azienda di noleggio di vetture storiche. Queste le regole del gioco: ogni squadra ha a disposizione un veicolo; le partenze avvengono a scaglioni e in totale autonomia, un'auto ogni 30". Ogni team deve seguire le indicazioni del road-book, raggiungendo le tappe pianificate e sciogliendo gli enigmi che riguardano cultura, tradizioni e curiosità della zona. Solo dopo aver risolto il primo enigma, si conoscerà la tappa successiva, e così via fino a percorrere tutto l'itinerario e arrivare alla meta finale, dove il gruppo di concorrenti dovrà scattarsi un "selfie", per dar prova di aver scovato il tesoro. Le sedi da cui partire sono: Torino, Bergamo, Parma, il Lago di Como e Padenghe sul Garda (BS).

Il pacchetto di "Enigma Vintage Tour" comprende il sopralluogo per lo studio e la realizzazione personalizzata dell'itinerario, estrazione degli equipaggi ed assegnazione casuale dei modelli, alla partenza prova di abilità di precisione con passaggio tra i coni con relative penalità, prova di orienteering, timbro "verified" all'arrivo alle tappe, enigmi da risolvere per ogni tappa, classifica finale in base ai punti guadagnati e alle penalità raccolte. Il pacchetto ha un costo, aggiuntivo al noleggio, a partire da 1000 euro + iva. www.slowdrive.it



Old Cars CHALLENGE 2016



Il Campionato di Regolarità per Auto Storiche del Centro Italia



Coppa Borzacchini
4 - 5 Giugno



Guarcino - Campocattino
11 - 12 Giugno



Trofeo Scarfiotti
25 - 26 Giugno



Dalla Majella al Mare - 27 - 28 Agosto
Info e iscrizioni su www.clubpcv.it



Trofeo del Terminillo
5 - 6 Novembre

Campionato di Regolarità per Auto Storiche a strumentazione libera come da norme A.S.I.. Info, regolamento e classifiche su www.oldcarschallenge.it

500, 124: premesse e conclusioni dello stile

Alcune riflessioni sullo stile dell'auto del Responsabile della divisione Heritage di FCA Italy, in un momento in cui sempre più auto di oggi si ispirano a quelle di ieri

DI FRANCESCO PELIZZARI

All'ultima Milano Autoclassica abbiamo incontrato Roberto Giolito, nato ad Ancona nel 1962, figura importante di FCA Group sia per le auto moderne sia per le storiche, nella sua doppia veste di vice presidente per la regione EMEA di Fiat Chrysler, per supervisionare l'intera gamma di nuovi prodotti dei marchi Europei di Fiat Chrysler Automobiles, e di responsabile

della divisione Heritage di FCA Italy. Giolito era anche responsabile del Centro Stile Fiat quando, nel 2002, nacque la moderna 500. La prima domanda è dunque relativa al rapporto che intercorre tra passato e presente, e in particolare l'ispirazione che le auto di ieri sempre più danno a quelle di oggi e ai loro designer: come nasce la 500 di oggi? "In modo molto semplice. La connessione con il passato nella 500

è stata ed è una cosa naturale. Il modello è stato amato fin da subito perché riprendeva la cultura dell'azienda, è stato percepito come il frutto della stessa ispirazione di Giacosa. Da un punto di vista concettuale poi -conclude Giolito-, la 500 moderna ha le stesse premesse: quelle di essere un veicolo multifunzionale".

►Ma tutto questo può valere anche per tutti gli altri modelli attuali che si ispirano al passato? Ormai è quasi una moda, sembra che non ci sia più grande capacità di invenzione nel design automobilistico: o si replica il passato, o si disegnano auto molto simili fra loro, funzionali ma senza personalità...

"Non sono del tutto d'accordo -attacca Giolito-. Ci sono marchi interi, ispirati a un'auto del passato, ma sono diventati per l'appunto marchi di altre Case automobilistiche, mentre la 500 è rimasta Fiat. È una differenza sottile, anche formale se si vuole, ma importante. Ancor più importante poi è che da un punto di vista sostanziale il concetto di 500 è stato in grado di reinventarsi, pur restando formalmente se stesso, come detto prima. Basti pensare



NIENTE APPENDICI

Roberto Giolito con la nuova Fiat-Abarth 124 Spider al salone Milano Autoclassica. Di quest'auto Giolito apprezza l'assenza di appendici aerodinamiche.

che la nuova ha il motore anteriore”.

► Però converrà con noi che il design automobilistico sembra aver perso la fantasia? È così difficile inventare qualcosa di nuovo oggi?

“Il passato è sempre più vicino. Intendo dire che mentre vent'anni fa il passato era una cosa di trent'anni prima, oggi siamo scesi a dieci. Il mondo va veloce e il tempo si accorcia. È un loop che studiosi di trend e sociologia avevano previsto e che porta al fatto di ispirarsi continuamente a ieri. Soltanto che si tratta di un passato sempre più vicino a noi. Detto questo, nel design automobilistico si vive sempre più di dettagli: sono loro che fanno la differenza”.

► Ci faccia un esempio sulla 124 spider, che

è ispirata a quella di ieri soltanto nel nome.

“In questo caso lo sguardo al passato c'è, ma c'è anche molto tecnicismo, com'è normale. Il design parla, ci dice qualcosa. In questo caso, per esempio, la coda della 124: è molto pulita. Quante sportive odierne possono dire lo stesso? Quante devono avere uno spoiler, più o meno grande, a scomparsa o no- per mantenere la stabilità? Ci sono automobili che dopo 60 anni per funzionare in modo ottimale devono ancora aggiungere, anziché togliere. Questo intendo per tecnicismo: l'aerodinamica della 124 spider è ottimale.”

► Torniamo alla fantasia nel design: come nasce un'automobile oggi da questo punto di vista?

“Nasce dalla corralità -afferma Giolito-. E dalla plausibilità. In assenza di quest'ultima, presentare un'ipotesi è scorretto nella forma, prima ancora che nella sostanza. E la plausibilità viene da un'insieme di esigenze che sono all'interno di un'azienda: non soltanto design, ma anche tecnica, tecnologia, comunicazione”.

E le omologazioni?

“Anche queste -conferma Giolito-. Le omologazioni hanno a che fare con la plausibilità di un modello sia dal punto di vista tecnico sia da quello della comunicazione. Il progetto della 500X, per esempio, doveva essere conforme alle norme EMEA (Europa e Medio Oriente, ndr) come a quelle NAFTA (Nord America-Messico, ndr). Una cosa non semplice”.

Una cosa alquanto complessa. Facciamo un esempio: una volta che si è partiti con un'idea di prodotto che le ricerche di mercato hanno confermato, come si procede nella definizione generale del progetto che deve portare a quel prodotto? Quali strumenti si usano?

“Ci si riunisce -racconta Giolito- per stabilire i perimetri di ciascun settore. Dopodiché si inizia a ragionare sul Mood Board”.

► Che sarebbe?

“Il tabellone dell'ispirazione. Una specie di quadro in cui sono raffigurati modelli, poniamo Fiat, del passato e del presente. I più significativi. Serve per individuare una linea comune nella storia, un family-feeling che aiuti a delimitare il raggio d'azione entro cui muoversi, il perimetro di lavoro”.

► Si può dire che rappresenta il patrimonio dell'azienda, l'eredità dei valori, che non deve mancare anche nei modelli nuovi?

“Sì, si può dire così”.

► Questo ci riporta ai valori della 500 di Giacosa tramandati a quella di Giolito. Ma Roberto Giolito, se dovesse dire un'automobile che gli piace più di altre, del passato, quale sceglierebbe?

“Mi piace molto la Dino 246 GT -risponde dopo averci pensato qualche istante-. Sia per il meraviglioso disegno in sé, sia per il concetto di trasparente sportività che esprime. Un motore mezzo Ferrari e mezzo Fiat, quindi prestazionale ma meno impegnativo del 2 litri, più semplice sotto molti aspetti. È una macchina “what you see is what you get”, per dirla con parole care agli informatici, che non ti promette più di quanto può darti”.



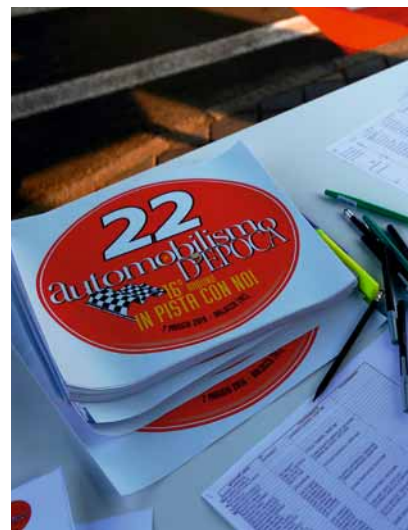
Da un punto di vista sostanziale il concetto di 500 è stato capace di reinventarsi, pur restando se stesso dal punto di vista formale

Balocco. per noi

Si è disputata il 7 maggio scorso la 15ª edizione di “In pista con noi”, il nostro raduno che è ormai una tradizione per il lettori di *Automobilismo d'Epoca*. Oltre 80 auto, storiche e no, hanno affollato le piste del Centro di Sperimentazione Fiat, con il consueto entusiasmo dei lettori iscritti che fin dalle 8 del mattino hanno creato una lunga coda al cancello del centro. La giornata è stata allietata da un clima ideale, un bel sole, con temperatura più che primaverile ma non eccessiva. Le modalità di uso dell'impianto, sempre più stringenti, hanno imposto una modifica dei piani all'ultimo momento, costringendo a programmare un numero di turni superiore al solito, ma più brevi, per far fronte al limite imposto dalla dirigenza FCA di 10 auto per volta ammesse alla pista Alfa Romeo. Un incidente al mattino, proprio su quest'ultimo tracciato, e problemi meccanici ad alcune auto, hanno comportato la chiusura anticipata del programma mattutino, che al pomeriggio però si è riusciti a recuperare quasi per intero.

La giornata si è conclusa come da programma alle 17.30 con gli ultimi partecipanti che si sono tenuti fino alle 18 per gustarsi anche gli ultimi scampoli di... Balocco. Prossimo appuntamento, all'autodromo “Tazio Nuvolari” di Cervesina (PV) domenica 4 settembre: la scheda di iscrizione è in coda a queste pagine.

DI FRANCESCO PELIZZARI



Gli alfisti sono sempre tra i più numerosi al nostro evento, alcuni veri affezionati, come Michael Micik (sopra), ingegnere meccanico di Bratislava trapiantato in Italia: lavora a Maranello; sì, proprio alla Ferrari. Driver esperto e veloce, ha una Alfetta GTV molto particolare: lui stesso l'ha preparata montandovi il V6 3.2 a 24 valvole del Biscione, con il quale dà la paga a molte 911...





Registri, penne, numeri di iscrizione (a sinistra): il tavolino della nostra "reception" alla portineria di Balocco è sempre molto affollato. E si riempie ancora di più quando arrivano gli iscritti dell'ultima ora, quelli che devono completare l'operazione sul posto...

Più MX-5 per tutti (a fianco): quest'anno la pattuglia dei "miatisti" è stata particolarmente numerosa: una decina di "malati di Mazda" si sono dati appuntamento a seguito del tam-tam partito dal frequentatissimo forum.



Balocco, ore 8: l'auto numero 1 varca i cancelli del Centro Sperimentazione Fiat in provincia di Vercelli. Un momento sempre di grande emozione per i partecipanti.



A ogni equipaggio abbiamo consegnato un tagliando con gli orari di ingresso in pista per i rispettivi turni di guida (sopra): il momento faticoso si avvicina...! Sotto: Balocco o... Nürburgring? Il circuito piemontese offre situazioni di guida di tutti i tipi. E non è solo terra di Alfa Romeo: non mancano le Lancia, come questa bella Fulvia Coupé.



Sopra: il momento del briefing è sempre fondamentale, anche se per alcuni può essere un po' noioso, soprattutto per quelli già esperti di "In pista con noi". Tuttavia ogni anno ci sono delle novità che riguardano l'impianto ed è bene conoscerle. E non possiamo che dire "bravi" ai nostri iscritti che partecipano sempre con interesse. A sinistra: Porsche attack! Il gruppo di auto di Zuffenhausen è sempre nutrito, e non soltanto di 911.



La cascina Luigina all'interno del Centro di Sperimentazione. Il richiamo "paesaggistico" e storico di Balocco è sempre molto forte per i partecipanti a "In pista con noi".



Casco in testa, e via! Si parte per i primi giri con entusiasmo (a fianco). Come sempre, il raduno si è svolto sui due tracciati disponibili: "Langhe", in configurazione da 6 km circa, e "Alfa Romeo", quello più veloce ma rallentato per l'occasione da tra chicane formate da birilli.

A fianco: "sfida" tra Alfa Romeo: un'immagine che si commenta da sola. Chi avrà "vinto" tra l'arzilla Giulia e la moderna 75 Twin Spark? Al centro, Luca Galbiati, presente con la sua bellissima Austin Mini Cooper S, ha vinto la partecipazione a Ticino Classic e riceve il premio da Pelizzari. Grazie infine a MaFra (a destra) che ci ha fornito materiale per i sacchetti di salute agli ospiti a fine giornata.



"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 IT32A055840160300000012380,
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. AMERICAN EXPRESS MasterCard Diners Club VISA

Importo Euro:

Pagherò con carta di credito n°:
.....

CV2 scadenza data di nascita

codice di 3 cifre sul retro della carta mese anno 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

PILOTA SOCIAL

Biasion in azione nel piazzale della Fiera di Verona (anche in basso a destra), sotto lo sguardo di centinaia di occhi... elettronici che hanno condiviso sui social network la sua esibizione.



Amici miei

L'evento "Amiki miei", che raduna gli aficionados di Biasion, ha catalizzato l'interesse del pubblico contribuendo alla riuscita della seconda edizione. Che non mancava di spunti d'interesse

DI DANILO CASTELLARIN

Ci voleva... San Massimo per far decollare "Verona Legend Cars" anno secondo. E così è stato. Domenica folla delle grandi occasioni per Massimo Biasion, detto Miki, 59 anni, nato a Bassano del Grappa (VI), campione del mondo rally 1988 e 1989, 17 vittorie nei Rally mondiali, 40 podi su Lancia, Opel e Ford. Sarà per il palmarès

d'eccezione, sarà perché si vive di ricordi quando il presente è orfano di emozioni, sta di fatto che quando Miki ha cominciato a sgommare sulla Delta Martini nei grandi piazzali della fiera di Verona il pubblico s'è incendiato. Stavano tutti a braccia tese, il telefonino puntato sulla Lancia-Martini che faceva i numeri davanti a un pubblico da stadio. Ragazzi che non erano neppure

nati quando il campione veneto vinceva. E fotografavano quel mito sportivo raccontato chissà quante volte da nostalgici papà, visto che oggi l'automobilismo italiano non riesce più a regalare emozioni vincenti. Nè con le auto, nè con i piloti.

Lo show di Biasion, che a Verona ha messo in scena "Amiki miei", raduno biennale con i suoi fan, è stata la punta più alta di

“Verona Legend Cars”, la tre giorni dell'automobilismo storico (13-15 maggio) organizzata da Intermeeting di Mario Baccaglioni. Anche lui, il patròn, che organizza pure il Salone di Padova, ha voluto regalarsi l'emozione di un giro sulla Delta guidata dal campione. Quando è sceso, l'andatura non era esattamente lineare e il colorito tirava al verde. Ma gli applausi delle migliaia di ragazzi sono stati il balsamo più efficace, perché hanno provato che anche i più giovani non vivono di solo tablet.

Dunque una bella fiera con pubblico in aumento e un violento temporale dopo le 13 di domenica che non ha certo raffreddato gli entusiasmi ma ha invece spinto tutti al coperto ad ammirare le Giulia, le Topolino, le 500, le Alfette, le Aurelie, le Appia, le Fulvia, che catturano chi giovane non è più, ma anche i ragazzi che cercano qualcosa di esclusivo e meno scontato perché tutte queste belle auto non si possono guidare col telefonino in mano, ma richiedono costante attenzione, sensibilità, intuizione.

Fra i protagonisti della fiera molti club di auto storiche, parecchi commercianti, le auto del Museo Nicolis, le mostre Lancia, Touring, Aston Martin e Lamborghini e molta curiosità per la Tesla, l'auto del futuro, autonomia elettrica di 400 km, sulla quale sono saliti in molti. Bocche aper-

te anche davanti alle bancarelle piene di amarcord, che permettevano di portarsi a casa uno scampolo di Novecento a pochi euro, perché negli stand a cinque stelle volavano cifre da infarto. C'erano, come sempre in queste occasioni, la 500 con cui andavamo a prendere la morosa, la 1100 del nonno e la Giulia GT junior che nel 1972 aveva solo l'amico “figlio di papà”. Secondo gli organizzatori “Verona Legend Cars” ha richiamato un pubblico in crescita del 50 per cento rispetto alla prima edizione del 2015, sulla quale erano girate cifre di 8-10 mila presenze in tre giorni. Speriamo cresca ancora, ma ci vorranno tempo e tenacia perché in Italia il cartellone è già bello gonfio con Padova leader (80 mila spettatori), Torino, Milano, Forlì e Modena, più le mostre-scambio affermate co-

me Imola, Reggio Emilia e Vicenza. E Baccaglioni ha detto a chiare lettere che non intende rinunciare al Salone di Padova, ma caso mai raddoppiarlo a Verona, che può contare su molte chance: posizione geografica centrale, struttura fieristica imponente, vicinanza ai tedeschi che scendono sul “Gardasee” per Pentecoste e logistica che può accogliere volumi in crescita. Quest'anno i padiglioni erano cinque, gonfi di proposte, meeting, raduni, tutti giocati intorno alle “dea automobile”.

Purezza stilistica

Questo carosello di memorie, nostalgia, storia, evoluzione tecnica e fors'anche una punta di vanità, sta diventando un comparto di tutto rispetto nel panorama fieristico internazionale con rassegne a Es-



SENSAZIONALE

Lo stand del Registro Touring Superleggera ha calamitato l'attenzione del pubblico: c'erano ben 13 tra vetture, Alfa Romeo, Aston Martin, Maserati, a ricordare i 90 anni del marchio.





50 ANNI
Grande esposizione di Miura (ben cinque!) nello stand Lamborghini, per festeggiare i 50 anni del modello che cambiò il modo di intendere le GT. La domenica c'è stata anche una sfilata di... "Lambo" (pagina a fianco).

sen, Parigi, Barcellona, Brema, insomma un circuito dentro il quale Verona -per posizione geografica e strutture fieristiche- potrebbe avere un ruolo tutt'altro che marginale. Ne è convinto Maurizio Danese, presidente della Fiera di Verona, che ha parlato di un salone che punta "a consolidarsi tra gli appuntamenti più interessanti del calendario europeo". Bastava entrare nel padiglione 1 per volare sulle ali della purezza stilistica della Carrozzeria Touring che, proprio a Verona, ha festeggiato i novant'anni con strepitose Alfa, Maserati e Aston Martin. Chapeau anche a Jaguar che abbinava auto a locandine di film famosi. Una liaison, quella fra Jaguar e grande schermo, che dura da oltre mezzo secolo. Il primo a volerla in un film fu George Cukor, che scelse un esemplare bianco del '53 per "La ragazza del secolo", con Jack Lemmon, Judy Holiday e Peter Lawford. Bocche aperte anche per la sfilata arcobaleno delle Lam-



IN CASA
Sopra, giocava in casa il Veteran Car Club Bernardi di Verona. Sotto, un commerciante di moto e auto di Reggio Emilia che esponeva anche belle Jaguar, E-Type e XK140.

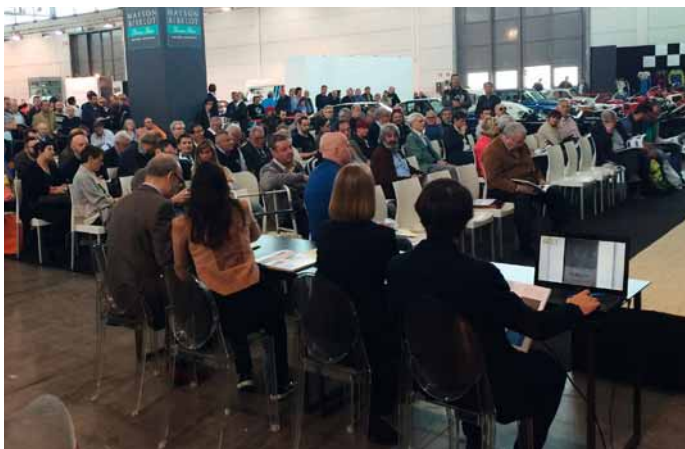


orghini Miura, ormai cinquantenni pure loro. A Verona Legend Cars uno stand centrale celebrava la ricorrenza con alcuni splendidi esemplari disposti a stella, in rappresentanza di tutti i modelli Miura: P 400, P 400 S e P 400 SV. Bellissima anche la parata Lancia, con tanti strepitosi esemplari -Fulvia HF, Stratos, Beta Montecarlo, Delta, Lancia Endurance LC e LC2- che per vent'anni, Marchionne perdoni il nostalgico ricordo, hanno dato moltissime soddisfazioni allo sport italiano. La fiera veronese ha portato anche gli esperti della Scuola del restauro, gioiello del made in Italy: "Il Villaggio del restauro -ha spiegato il responsabile del progetto Nicola Verdicchio- è soltanto un'anteprima di quanto succederà a giugno a Padova, quando inaugureremo il centro di formazione per il restauro dell'auto d'epoca per offrire una concreta opportunità di lavoro ai giovani e condividere molte conoscenze".



MAISON BIBELOT A TUTTA AUTOMOBILIA

All'una del pomeriggio di sabato 14 maggio -riprendendo la bella tradizione del Salone di Padova che per anni ospitava a quell'ora l'asta di Coys, poi sfumata- la casa d'aste fiorentina "Maison Bibelot" ha aperto le offerte per l'asta d'auto, moto, quadri, trofei e giocattoli portati a Verona dall'esperto Giovanni Bossi e che è andata avanti per due ore e mezzo filate avvicinando compratori e pubblico. In sala molti collezionisti e parecchi commercianti che, con discrezione, seguivano l'escalation delle offerte, chi alzando un dito, chi muovendo un sopracciglio o ruotando il capo, con codici da addetti ai lavori per non farsi sfuggire il pezzo inseguito da anni. Un folto pubblico di appassionati, collezionisti e visitatori della fiera ha affollato fin dalla tarda mattinata la sala del padiglione 1 ma numerosi sono stati anche coloro che hanno partecipato telefonicamente, aggiudicandosi i lotti "top" dell'unica sessione di vendita di quasi trecento lotti. La prima parte dell'asta, dedicata all'automobilismo, ha visto grande interesse sulle fotografie d'epoca: due immagini della Mille Miglia del 1948 che, valutate in catalogo 100/120 euro, sono state aggiudicate per 850 euro, mentre una foto del 1949 della Vermicino-Rocca di Papa ha raggiunto i 550 euro. Un raro programma Corse di Bologna del 1908 è stato aggiudicato per 750 euro. Tra le curiosità, una lotta per olio Fiat degli Anni Trenta di Nizzoli è stata aggiudicata per 850 euro. Molto interesse anche sul settore gioielli,



con un Rolex Daytona in oro rosa aggiudicato per 29.300 euro a un appassionato straniero e due medaglie in oro e smalti ricevute da Paolo e Giannino Marzotto dalla Scuderia Ferrari, aggiudicate ciascuna per 4.880 euro. Tra i documenti storici, accesa battaglia tra sala e telefono per la ricevuta della Ferrari relativa alla riparazione di un'auto sportiva che, partendo da una valutazione di 450 euro, ha raggiunto i 1.600 euro. Contesi a lungo tra sala e telefoni anche il manifesto Fiat 1923, aggiudicato per 13.400 euro (base d'asta 6.000) e il monumentale poster di Plinio Codognato realizzato per celebrare le vittorie Fiat nel 1923, aggiudicato per 38.000 euro. L'asta si è conclusa con la sezione moto e auto storiche che hanno visto la bicicletta Bernardi con motore ausiliario Lauro del 1895 (lotto 238), a tutti gli effetti la prima motocicletta italiana, un pezzo da museo, acquisita da un noto collezionista veronese esperto di micromotori a 23 mila euro. Tutti potranno vedere questo esemplare davvero

eccezionale, per molti aspetti anticipatore dei moderni scooter, mercoledì 14 settembre a Bardolino nella celebrazione del 50° dell'Automotoclub Storico Italiano, fondato nel 1966 sulle rive del lago di Garda. Curiosità ha suscitato anche il Siluro da record Guazzoni (lotto 247) che, corredato da due carenature, è stato aggiudicato alla base d'asta. Buon interesse anche sul parco vetture con il lotto 267, Porsche 911 T Targa del 1973, aggiudicato per 86.000 euro.



Sindrome cinese

Di restauri ha parlato anche il presidente Asi Roberto Loi durante la conferenza sugli effetti della tassazione sulle auto con meno di trent'anni, provvedimento che ha già fatto vendere molte auto e, di conseguenza, fatto diminuire posti di lavoro tra gli artigiani specializzati nel settore, tant'è, ha precisato Loi, che l'Asi ha già ricevuto richieste da una società cinese specializzata in acquisto di auto storiche. Ampio spazio aveva anche il Museo Nicolis, che partecipava da protagonista con una Maserati A6 1500 1947, un prototipo a firma Pininfarina, identica a quella regalata da Peròn alla moglie Evita. Oltre alla Maserati c'erano una nera Fiat 1100 E 1950 della Carrozzeria Castagna, nota come "Vistotal" per il suo parabrezza senza montanti laterali, e la rossa Fiat 1100 Sport barchetta, 1948, della Carrozzeria Motto, un esemplare unico che ha partecipato alla Mille Miglia di quell'anno con

BISARCHE

Molto scenografico lo stand dedicato alle Lancia da competizione (sopra). Purtroppo anche a Verona non sono mancate le bisarche di auto vendute all'estero (sotto).



Alessio Pedretti. La collaborazione fra Verona Legend Cars e il Museo Nicolis è stata coronata dalla consegna del Trofeo dedicato alla memoria del fondatore Luciano Nicolis al vincitore di "Aspettando la Mille Miglia", manifestazione di regolarità organizzata dall'Automobile Club Verona, che ha visto due vincitori (divisi

per età delle auto): il mantovano Giordano Mozzi ha vinto il Trofeo Nicolis su Alfa Romeo e il padovano Dario Converso primo nel Memorial Cabianca su Lancia. La competizione, iniziata venerdì e terminata sabato sera in fiera, metteva in palio l'accettazione garantita alla Mille Miglia 2017, ma non l'iscrizione che costa 8000 euro circa, più inevitabili extra.

Molti i commercianti che proponevano auto in vendita e ricambisti con stand multicolori per ricambi, oggettistica, souvenir, modellini, quadri, poster, libri, adesivi, insomma un universo merceologico pirotecnico per tutte le tasche, dalla Porsche da 100mila euro alla spilletta da 2. Visto anche Bruno Giacomelli, pilota di F1 su Alfa Romeo negli anni '70/'80: gli sportivi hanno ascoltato con simpatia i suoi racconti sui GP che la Rai proponeva in diretta e non in differita e che tenevano svegli gli spettatori dal primo all'ultimo giro. Altri tempi, si diceva.



POMPIERI

Sopra: i commercianti erano tanti (a sinistra), e con auto anche recenti; pochi ma qualificati gli stand di automobilia (a destra) e c'erano anche i pompieri a esporre i loro mezzi d'epoca (a fianco).



LA MARIANI SPORT CON MOTORE LANCIA



Fra le auto più curiose in vendita a Verona la pistoiese Mariani Sport motorizzata Lancia Ardea del 1948. La Casa toscana si era specializzata alla fine degli anni Quaranta nella realizzazione di piccole barchette con telai Gilco. La Mariani motorizzata Lancia era proposta a Verona alla bella cifra di 300mila euro dalla Scuderia srl di Castiglione delle Stiviere (MN). Nel volume "Le Sport 1937-1965" di Curami e Vergnano (Giorgio Nada) alla Mariani viene attribuita anche la Siluro Sport 1100 motore Fiat Stanguellini. Nello stesso volume, una "bibbia" per gli amanti delle piccole sport del dopoguerra italiano (che gli sprezzanti inglesi chiamavano, con il consueto garbo, "etceterini" perché i nomi italiani avevano spesso una desinenza finale che finiva in "ini" (Ermini, Bandini, Stanguellini, Petrini, Bertolini, Giannini) non vi è traccia di una Mariani motorizzata Lancia.

DIECI GT6 (E ALTRE TRIUMPH) A RADUNO SUL GARDA

Dal 6 all'8 maggio il Benaco ha visto le proprie strade "invasi" da una piccola carovana di Triumph, riunite in un raduno organizzato da Triumph in Italy per celebrare il 50° anniversario della GT6.

Una formazione piuttosto inedita per il nostro territorio dove mai si erano visti assieme ben dieci esemplari della coupé disegnata da Giovanni Michelotti, un numero piccolo ma che va rivalutato alla luce dei soli 32 veicoli immatricolati in Italia dal 1966 al 1973, di cui meno della metà ancora circolanti, secondo i dati del Registro Italiano Triumph Spitfire, che ha collaborato alla riuscita del raduno. Le GT6 erano accompagnate da alcune Spitfire e da due rare Triumph 2000 Mk1 che aggiungevano ulteriore interesse a questo incontro dal respiro europeo grazie alla presenza di due equipaggi tedeschi e di uno inglese.

Partenza nel pomeriggio di venerdì 6 e, dopo una visita al Museo Nicolis, via verso le strade delle colline Moreniche del basso Garda. Sabato tutto sul lago, partenza e arrivo a Bardolino con visita alla maestosa Forra di Tremosine, la cui



strada centenaria che si addentra nella montagna è una meta obbligata per tutti gli appassionati di guida.

La domenica, visita alla Collezione Franchini di Negrar strada della Val d'Adige, circondata dalle Prealpi Venete, conclusa con pranzo sulla terrazza affacciata sul Lago di Garda.

I partecipanti hanno ricevuto in omaggio una riproduzione, firmata e numerata,

di un disegno realizzato per l'occasione dall'artista Renato Verzaro e dedicato alle GT6 nello scenario della Strada della Forra di Tremosine (sopra).
www.triumphitaly.it

VECCHIE GLORIE E GIOVANI APPASSIONATI AL SECONDO RADUNO DELLE FIAT 128

Si è svolto domenica 8 maggio il "2° Raduno Fiat 128 - Sulle strade del Prosecco". Ben 25 esemplari nelle varie versioni sono convenute a Valdobbiadene, sui colli trevigiani, provenienti da Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige, Lombardia e dalla Croazia.

Al mattino le berline e coupé torinesi sono state ospitate nel piccolo circuito Zadraring di Bigolino (foto). Presenti come graditi ospiti tre piloti dell'epoca: Giuseppe Gallo "Girasole", vice-campione italiano assoluto per la categoria Turismo speciale nel 1972 con la 128 di Trivellato, Germano Prenol "Willer" che ha disputato fra le altre anche una 24 Ore di Spa nel 1973 con la 128 coupé, Dante Gargan, pluricampione italiano di classe turismo e pilota con la 128 coupé dal 1973 al 1976. Non sono mancati anche diversi giovani appassionati, tanto che l'età media era ben più bassa di quella delle loro 128. Nel pomeriggio il raduno si è concluso con la visita alla Cantina Foss Marai a Guia, dove i partecipanti hanno potuto ammirare la 128 Sport Trivellato Gr. 2.



La domenica seguente undici Fiat 128 hanno preso parte al raduno organizzato dal Club Italia nell'ambito del salone Verona Legend Cars presso la Fiera scaligera.



"BIANCHINE SUL MOLO" NEL GENOVESE

Domenica 10 aprile le Bianchina si sono ritrovate per il primo raduno della stagione 2016 organizzato dal Bianchina Club a Bogliasco (GE). Le auto, provenienti non solo dalla Liguria, ma anche da Piemonte, Toscana e Lombardia,

hanno iniziato la giornata con il trasferimento a Pieve Ligure Alta, percorrendo la strada panoramica tutta curve che giunge fino alla chiesa di San Michele, la cui prima edificazione è anteriore all'anno 1000. Accanto alla chiesa svetta il campanile, alto 41 metri, che indicava ai marinai pievesi, quando si trovavano ancora al largo, che la casa era vicina. Dopo un simpatico aperitivo con la tipica focaccia nella piazza centrale, circondata dalle piccole autovetture in bella mostra, le Bianchina sono ritornate a Bogliasco e si sono allineate per l'esposizione sul molo del porticciolo. Bogliasco ha un'origine che si fa risalire all'epoca romana, come testimonia l'antico ponte sulla "via Aurelia antica". Dopo il pranzo i bianchinisti hanno premiato, tra gli altri, il sindaco di Bogliasco, Luca Pastorino, per la festosa accoglienza e per aver concesso gli spazi e la scorta della Polizia Locale.



www.bianchina.org

GRANDE SUCCESSO DEL RADUNO ALFASUD IN OCCASIONE DEL 40° DELLA SPRINT

Ben 34 tra Alfased (Berlina, Giardinetta, Sprint ed una rara Autodelta Trofeo) e Alfa 33 hanno partecipato alla due giorni dedicata ai 40 anni dalla presentazione dell'Alfasud Sprint, che si è snodata tra il Museo Storico Alfa Romeo di Arese (con esposizione delle auto sulla pista interna al museo, sotto) e il MAuTo di Torino, attraverso un itinerario tra le colline e i panorami del Monferrato (a fianco). Tra gli equipaggi, da segnalare alcuni provenienti dall'estero, tra cui una famiglia francese, giunta da Bordeaux al gran completo a bordo di una bella Alfased berlina verde matese, e due italiani, tra cui il possessore della Sprint più "anziana" presente. A sorpresa, il Club è stato festeggiato per il primo lustro della fondazione con una gustosa torta offerta dalla direzione del MAuTo. L'Alfasud Club Italia festeggerà il 40° della "Sprint" anche con uno stand ad Auto e Moto D'Epoca alla fiera di Padova di ottobre.

www.alfasudclub.com



TRA MASSA E LUNIGIANA IL BITURBO CLUB ITALIA HA RIELETO IL DIRETTIVO

Domenica 1° maggio, il Castello Malaspina di Fosdinovo (MS), risalente alla seconda metà del XII secolo, è stato punto d'incontro del 60° Raduno del Biturbo Club Italia.

Il borgo del maniero è stato invaso da una rappresentanza di Maserati, con Biturbo dalla prima serie fino alle Ghibli ma anche Quattroporte di fine anni '70 e 4700 automatica del 2008.

Gli ospiti hanno potuto visitare il "Museo Malaspina", dove si dice aleggi il fantasma della giovane Bianca Maria Aloisia, che la leggenda vuole murata viva per essersi innamorata di un giovane stalliere. Il programma prevedeva poi una visita alla Lunigiana antica, in particolare al Parco Archeologico di Luni, a Ortonovo (SP), con le sue vestigia della colonia romana risalente al 177 a.C. Non si poteva poi che chiudere con un apprezzato desco, a base di pesce, sul lungomare di Marina di Carrara, dopo il quale si è tenuta l'annuale assemblea del Club con elezione all'unanimità del direttivo.

www.biturboclubitalia.it





ASSOCIAZIONE MANTOVANA AUTO MOTO STORICHE
TAZIO NUVOLARI



2^a Rievocazione Storica "IL CIRCUITO DEL TE"

Rievocazione Storica Moto e Concorso Dinamico Auto ASI

MANTOVA 2-3 LUGLIO 2016

Con il patrocinio di













PER INFORMAZIONI E PROGRAMMA:
WWW.AMAMS.ORG infoamams@amams.org
TEL: 0376 648205

 www.facebook.com/CircuitodelTeMantova/





SOLTANTO ANTEGUERRA PER IL CMAE E IL VARESE AUTO MOTO STORICHE

Il Club Milanese Auto e Moto d'Epoca e il Club Varese Auto e Moto Storiche hanno organizzato domenica 15 maggio una passeggiata lungo l'alzaia del Naviglio Grande con sosta al museo Volandia di Malpensa e sfilata finale nel centro storico di Varese.

La singolarità dell'evento era costituita dal fatto che hanno preso parte all'evento soltanto auto e moto d'anteguerra. A Villa Annoni, sede del comune di Cuggiono (MI) si sono ritrovate 31 auto e dieci moto. Il parterre comprendeva MG, Chevrolet, Fiat, Rolls-Royce, Citroën, Bugatti, Riley, Aston Martin, Rosengart, Morris, Mercedes-Benz, Dodge.

Al Museo aeronautico di Volandia si è svolta una prova di accelerazione sul quarto di miglio che ha visto primeggiare la Lancia Theta 35 HP del 1914 di Giulio Caimi tra le ante-1920 e la Riley Brookland del 1930 di Arturo Ferraro per quelle 1920-40.

A Varese i partecipanti hanno esposto i loro mezzi nella meravigliosa cornice dei Giardini Estensi, nel cuore della città, dopo la sfilata e la presentazione al pubblico in piazza Monte Grappa. Una giuria tecnica, composta da esperti, e una giuria popolare, composta da cittadini e turisti, hanno decretato i vincitori: equipaggio con abbigliamento in tema alla Chevrolet Independence del 1931 dei coniugi Lorenzin; premio eleganza della giuria popolare alla Chevrolet Torpedo International AC del 1929 di Tatiana Mazzucato; "Best of Show" deciso dalla giuria di esperti all'Aston Martin Speed C-Type del 1938 di Giuseppe Redaelli (sopra).



LANCIA ASTURA REGINETTA DI BELLEZZA ALLA VILLA REALE DI MONZA

Sabato 30 aprile e Domenica 1° Maggio si è svolto a Monza il secondo concorso "Eleganza e stile del XX secolo", organizzato dal club M.A.M.S. (Monza Auto Moto Storiche). Sede della sfilata del sabato è stata la Villa Reale di Monza, cornice ideale per l'elegante incedere delle vetture d'epoca e delle modelle concorrenti all'evento, con una interessante visita guidata all'interno degli appartamenti reali per i partecipanti.



Le vetture, ognuna abbinata ad una modella ed in rigoroso ordine cronologico, hanno sfilato davanti al pubblico stando di fronte alla giuria per una breve presentazione ed una attenta valutazione. Tra le altre, citiamo l'Isotta Fraschini 8 Torpedo Sport Castagna del 1923, la Rolls Royce Phantom II del 1930, la Lancia Astura Torpedo Sport Castagna del 1933, le due Alfa Romeo 6C

2500 del 1943 e del 1947, la Lancia Aurelia B24 Spider America del 1955, la Ferrari 250 GT Lusso del 1963 e la Ferrari 400 Superamerica del 1968.

Domenica, purtroppo sotto la pioggia, si è svolta nel centro di Monza la premiazione: 1° premio alla Lancia Astura Torpedo Sport Castagna di Guido Lamperti (foto), vettura pluripremiata a Villa d'Este e a Pebble Beach.

www.monzaautomotostoriche.it

TRA VIGNETI E NOCCIOLETI, IL RADUNO NELLE LANGHE DEL CLUB MATRA

Il Matra Italia group, nuova denominazione assunta dall'ex MCCI, sezione autonoma di marca Matra affiliata alla Scuderia San Martino di San Martino In Rio (RE), club federato ASI, che quest'anno festeggia tra l'altro il ventennale di attività, ha organizzato nel week-end del 16 e 17 aprile 2016 il 1° raduno nazionale nella zona delle Langhe Piemontesi.

Una ventina le vetture partecipanti, in ottime condizioni di conservazione o restauro, in prevalenza Bagheera e Murena, una 530 LX, un paio di Ranch e due Renault Avantime, la rara monovolume Coupé a due porte costruita da Matra. Il programma del raduno era improntato sul classico: visite a località storiche, cultura e gastronomia, senza dimenticare il piacere della guida. Ecco quindi la visita al borgo medievale di Guarene, seguito dal tour sulle strade dell'alta Langa Albese, su strade montane poco trafficate, in mezzo a vigneti e nocciuleti.



Passaggio per le località di Barbaresco, Tre Cune, Diano D'Alba, Grinzane Cavour, Roddi e Verduno, con soste nei borghi più interessanti. La domenica visita alla Banca del Vino di Pollenzo, borgo noto per il castello con un immenso parco che una volta era tenuta di caccia della famiglia reale. Ricavata dalle vecchie stalle adiacenti al castello, la banca del vino è un grande museo della viticoltura italiana. Tappa finale con pranzo di commiato nel ristorante dell'Hotel Langhe Cherasco. Il prossimo raduno del Matra Italia è previsto in provincia di Siena il 24 e 25 settembre.

www.matraitalia.eu

RADUNO NEL BIELLESE IL 1° MAGGIO CON... BRIVIDI

Il Valsessera Jolly Club ha dato appuntamento a tutti domenica 1° maggio per il 4° raduno di primavera, con meta finale la panoramica località montana e stazione sciistica di Biemonte (BI), a quota 1500 metri. La giornata umida e piovosa non ha fermato i numerosi equipaggi, che si sono dati appuntamento in vallata a Serravalle Sesia (VC). Consumata la colazione e scambiate quattro chiacchiere, verso le 11 i radunisti partivano per il giro turistico che si snoda in Valsessera nel parco naturale dell'Oasi Zegna e lungo la panoramica Zegna, il "balcone sulla pianura Padana". Dopo una sosta per gustare l'aperitivo, gli equipaggi affrontavano le rampe che portano a Biemonte dove la pioggia si tramutava addirittura in neve, provocando qualche patema d'animo, ma gli spazzaneve tenevano pulita la strada rasserenando gli animi e permettendo di raggiungere il confort del ristorante con un menù a base di specialità della zona. Al termine l'organizzatore Peraldo Giacobino distribuiva ricordi della manifestazione e ringraziava tutti i partecipanti.



VIAGGIO NEL CUORE D'ITALIA CON MG CAR CLUB

Tra Umbria, Lazio e Marche si è svolto il raduno che ha richiamato MG da tutta Italia, dall'Austria e dalla Svizzera. Venerdì 22 Aprile prima visita guidata in un luogo surreale, La Scarzuola a Montegabbione (TR); una città ideale formata da costruzioni raggruppate in sette scene teatrali metafora della vita. Un borgo visionario sospeso fra sogno e realtà.

Il sabato, "giornata dei laghi", da Fabriano verso Bolsena, per la visita guidata della città. Nel pomeriggio, Civita di Bagnoregio, con visita al borgo e al Museo Taruffi con l'interessante itinerario che testimonia il progresso tecnico scientifico in campo motoristico nell'ultimo secolo. Infine, Lago di Piediluco, che da gennaio 2016 rientra tra i Borghi più belli d'Italia.

Domenica dedicata al paesaggio e alla guida. Breve sosta a Leonessa, città fondata nel 1278 da Carlo I d'Angiò, pranzo a Castel di Lama (AP) e poi Offida, un gioiello nascosto tra le colline del Piceno. Traguardo di giornata a Montegiorgio. Lunedì 25 Aprile, ultimo giorno, partenza per Genga con visita alle meravigliose Grotte di Frasassi a terminare un raduno a momenti bagnato dalla pioggia ma meraviglioso.

www.mgcarclubitalia.org



A RADUNO SUI COLLI BERICI LE 1100 CHE HANNO MOTORIZZATO LE FAMIGLIE ITALIANE



Si è tenuta domenica 8 maggio la "XIV Festa della Fiat 1100", manifestazione nazionale per le 1100 costruite dal 1937 al 1969.

Presenti oltre cinquanta esemplari che coprivano l'arco della produzione del fortunato modello, dalla 508 C Nuova Bailla del 1937 fino alle ultime Fiat 1100 R. Ottima la qualità dei veicoli tra i quali si sono segnalate: Fiat 1100 carrozzata Monviso cabriolet, Fiat 1100 TV, 103 B Bauletto, 103 H Lusso. Presenti anche alcuni esemplari dei veicoli commerciali ELR e 103 Industriale. Punto d'incontro è stata l'azienda agricola "Magia di Barbarano" a Mossano (VI) nella meravigliosa cornice dei Colli Berici.

Il corteo delle 1100 si è poi diretto verso Vicenza, percorrendo la Riviera Berica con meta la Villa Capra Valmarana detta "La Rotonda", opera del Palladio del 1560 citata da Goethe in "Viaggio in Italia". Dopo la foto di gruppo, conviviale desco presso la "Valletta del Silenzio" e a seguire le premiazioni a base di vino e olio. Ottima organizzazione e selezione delle auto da parte di Fabio Urasini.



GARAGE ITALIA
2005 s.n.c.
di Montagner Marco e Adolini Cristian e C.
Strada Savona 1
Acqui Terme (AL)
Tel./Fax 0144 312042

ottica solare
dal 1933
Via Garibaldi 88 - Acqui Terme
www.otticasolari.it

Dragone
Salumi



autoriscambi
POLENS
acqui terme
specializzato in auto d'epoca
www.autoriscambipolens.com

BALOCCHI PINUCCIO & BIGLIO
Ormanze Funerari - Polizza con Conduttore
tel. 0144 331913
www.italia.it



VALNEGRI
PNEUMATICI e MECCANICA
ACQUI TERME - Via da Giussano 25
Tel. 0144 355444

"RUST AND DUST"

MONFERRATO CLASSIC CAR

acqui

RADUNO DELLA BOLLENTE

ACQUI TERME 18/19 GIUGNO 2016

APERTO AD AUTO E MOTO

RITROVO IN PIAZZA DELLA BOLLENTE
SABATO ORE 16
DOMENICA ORE 8,30

A SEGUIRE "NON SOLO SPORT"
SPORT - SPETTACOLO
GASTRONOMIA - BENESSERE

www.rustanddust.net Rust Dust

NUOVO GARAGE 61
DI SCARNO MARCO

RAPETTI
FOODSERVICE



L'EPIGRAFE
SCRITTURA - INCISIONI
* Marino * Pierra * Grandio
13013 ACQUET (AL) - Cell. 348 2004826

CIPi
autoriscambi
specializzati in
auto d'epoca
Bubbio (AT)
Tel/Fax 0144 449244
Email: cipi@cipirozzeria.net

FRATELLI
ERODIO
commercio di
autoveicoli
movimento terra
import-export

VOGLINO
Enoteca - Champagnearia

MOBILIFICIO
CAZZOLA
BISTAGNO - AL



Prima volta... al Nürburgring

**Il 27 Maggio 1956 debuttano
le ali su un'auto da corsa:
opera dello svizzero Michael
May che lo monta su quest'auto
Storia ed evoluzione della Sport
tedesca, nell'anno in cui la Casa
ripropone il boxer 4 cilindri**

DI DARIO MELLA E FRANCESCO PELIZZARI - FOTO PIERPAOLO ROMANO

RECLAMO

La Porsche 550 RS 1500 che fu di proprietà di Michael May: una visione sorprendente su strade aperte al traffico. Alla 1000 Km del Nürburgring del '56 il team Porsche gli fece reclamo facendola squalificare.



Spa-Francorchamps, 8 giugno 1968. Alle qualifiche del GP del Belgio di F1, la Ferrari 312 di Chris Amon si presenta con quella che sembra un'ala montata su un traliccio di tubi sottili, proprio sopra le ruote posteriori. Il pilota neozelandese al termine delle prove conquista la pole-position con un vantaggio di ben 4" sul secondo Jackie Stewart, non proprio l'ultimo arrivato anche se in quel momento non ha ancora conquistato alcun titolo iridato. La pista belga è lunga, oltre 14 km: ma quel tempo di Amon non ha giustificazione nel quadro tecnico delle scuderie di F1 in quel momento. A meno che il nuovo dispositivo che Mauro Forghieri si è inventato non abbia effetti miracolosi. Jack Brabham, pilota e costruttore, nonché tecnico di grandissima levatura, si reca al box di Maranello per capire come funziona quella appendice e durante la notte ne costruisce una di legno da applicare alla sua monoposto. Non darà risultati in gara, perché improvvisata, mentre quella della Ferrari è frutto di lunghi studi e prove. Non è la prima volta che in un autodromo si vede un dispositivo che pare mutuato dall'aeronautica: l'anno prima, nel cam-

pionato nordamericano Can-Am, ne era apparso un altro, molto vistoso, sulla Chaparral 2E del 1966, la Sport della scuderia di Jim Hall nota per le sue automobili avveniristiche. Ma Forghieri da anni studia quella soluzione, che gli è stata ispirata da un ingegnere svizzero che aveva lavorato anche in Ferrari: tale Michael May. Il quale, giovane corridore, aveva montato un grosso alettone color arancio, in funzione deportante, sulla sua Porsche 550 RS in vista della 1000 Km del Nürburgring del 27 Maggio 1956. La stessa Porsche che vedete in queste pagine, con numero di telaio 031.

Record

L'aerodinamica applicata alle automobili non era una novità: già negli anni '30 del secolo scorso c'erano stati studi numerosi in tal senso, soprattutto da parte dei tedeschi di Auto Union e Mercedes impegnati nel conseguimento di record di velocità su terra. Si realizzarono carrozzerie ritenute idonee a migliorare la penetrazione aerodinamica con lo scopo, a parità di potenza, di sviluppare una superiore velocità massima. Soprattutto, si era capito che la forma stes-



SPYDER

In basso, si apprezzano le dimensioni dell'alettone e della struttura che lo regge. A destra, alcuni dettagli caratteristici della 550 RS: il faro anteriore simile a quello della 356; lo specchio retrovisore aerodinamico; la luce posteriore e lo scarico da cui proviene uno stupendo e grintoso suono metallico e rauco. Nella pagina a sinistra, il marchio della carrozzeria Wendler & Reutlingen.



Il pilota ingegnere Michael May montò l'ala al centro della vettura. Intuì anche l'importanza della pulizia dei flussi, inserendo schermi laterali per eliminare i vortici.





RINFORZO
Sopra, il posto guida della Porsche 550 RS: bellissimo il volante con corona in bachelite e razze formate da sottili listelli. La strumentazione è composta di tachimetro, contagiri centrale e, nell'elemento di destra, termometro olio e indicatore benzina. Si notano i tubi di rinforzo del telaio (che qui non era ancora monoscocca).

sa dell'auto induceva una portanza che alle massime velocità poteva causare instabilità o addirittura far decollare la vettura. Nelle competizioni in circuito si era capito che il miglioramento della prestazione sul giro si poteva ottenere anche con una migliore tenuta di strada e stabilità in curva.

I tecnici avevano lavorato lungo queste direttrici, elaborando la tipica linea del frontale discendente per ridurre la sezione maestra del veicolo (e dunque la resistenza all'aria) e, al tempo stesso, di conferire al muso la "picchiata" che ne limita la portanza.

Per quanto concerne la tenuta di strada, gli studi e le prove vertevano sull'assetto del veicolo, con l'obiettivo di sfruttare il più possibile l'aderenza della ruota al terreno. A parità di gonfiaggio del pneumatico, di miscela del battistrada e di impronta al suolo, l'aderenza cresce se aumenta il carico verticale sulla ruota. Ovviamente era impensabile aumentare il peso della vettura, tanto più delle ruote, cosa dannosissima perché con effetti immediati sulla resa delle sospensioni.

Al contrario

Il carico verticale sulla ruota va perciò cercato altrove. Dove, lo intuì proprio Michael May per la sua Porsche: in un'ala di aereo, montata al contrario. Gli aerei volano perché forma e inclinazione delle ali generano una depressione sulla loro faccia superiore, che fa sollevare l'aereo. Girando al contrario l'ala, la spinta si genera verso il basso. Intuito questo, si prospetta però il problema di come realizzare l'ala da montare su un'automobile: impensabile disegnare la carrozzeria di un'auto da corsa con due lunghe ali ai lati. Però si può montare l'ala sopra la macchina e disegnarla lunga quanto la larghezza della carrozzeria. Ma c'è ancora un altro problema: i risultati possono essere modesti e non compensare la diminuzione di velocità in rettilineo (l'ala implica una resistenza all'avanzamento) con un significativo aumento della velocità in curva.

E qui Michael May intuì che la causa della scarsa deportanza sta nei vortici che si generano alle estremità dell'ala. Ridisegna allora l'alettone applicando

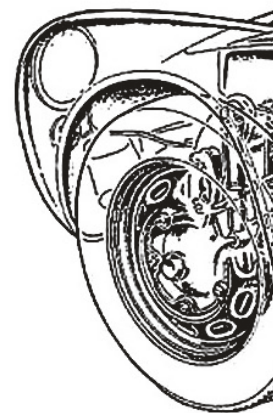


LEGGEREZZA
A fianco, i sedili sono piccoli e sottili, l'abitacolo stretto: la 550 RS è una vera auto da corsa, che punta sulla leggerezza. Cosa che si nota anche osservando la pedaliera ampiamente forata (al centro a sinistra); nelle foto a fianco, il pomello per alzare e abbassare l'ala e accedere all'abitacolo e la chiave per togliere le viti che tengono in posizione i cofani. In basso, l'ala in posizione sollevata.





DUE TUBI
A sinistra, il cofano motore con le firme di alcuni piloti Porsche dell'epoca, tra cui quella dello stesso Michael May. A destra, il trasparente della 550 RS: si nota il telaio "a scala", fatto di due grossi tubi tondi longitudinali uniti da altri tubi trasversali. L'evoluzione 550A del 1956 avrà un traliccio "monosocca", più rigido e leggero.



dei profili verticali opportunamente sagomati alle due estremità: e il carico generato aumenta. E di parecchio. May studia inoltre quale sia la superficie da dare all'ala e dove collocarla, ponendola in posizione baricentrica rispetto alla macchina per sfruttare in modo equilibrato la spinta verso il basso.

Ecco perché l'alettone figura applicato sopra l'abitacolo. La sua Porsche 550 Spyder, oggetto dell'esperimento che trova applicazione in gara per la prima volta alla 1000 Km del Nürburgring del 27 maggio 1956 -60 anni fa- si dimostra più veloce in curva rispetto a vetture gemelle che ne sono prive, tanto che May (che corre privatamente, in coppia con il cugino Pierre) si mette dietro, in qualifica, le 550A spyder ufficiali della stessa squadra Porsche.

Porsche vs Porsche

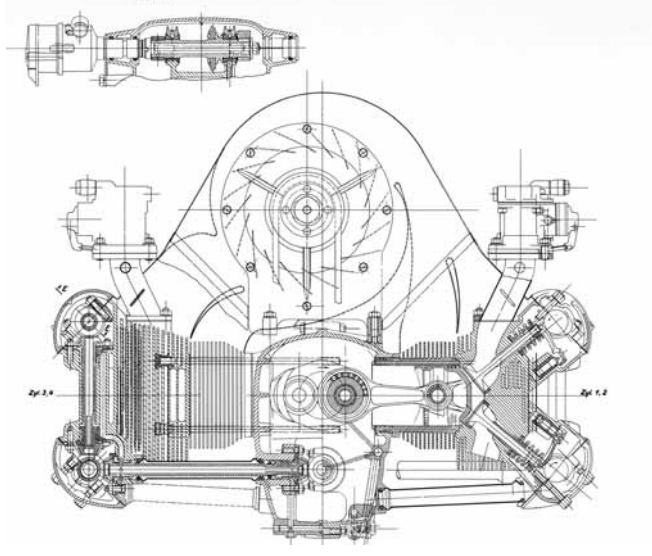
In quella occasione, a capo della squadra ufficiale Porsche c'è un tale che di nome fa Fritz Sittig Erno Werner von Hanstein, detto per farla breve "Huschke". Ex-pilota di vaglia (vincitore della Mille Miglia del 1940) assunto a ruolo dirigenziale, von Hanstein mal digerisce che uno sconosciuto giovanotto, che non ha ancora compiuto ventidue anni, dia la polvere alle sue macchine.

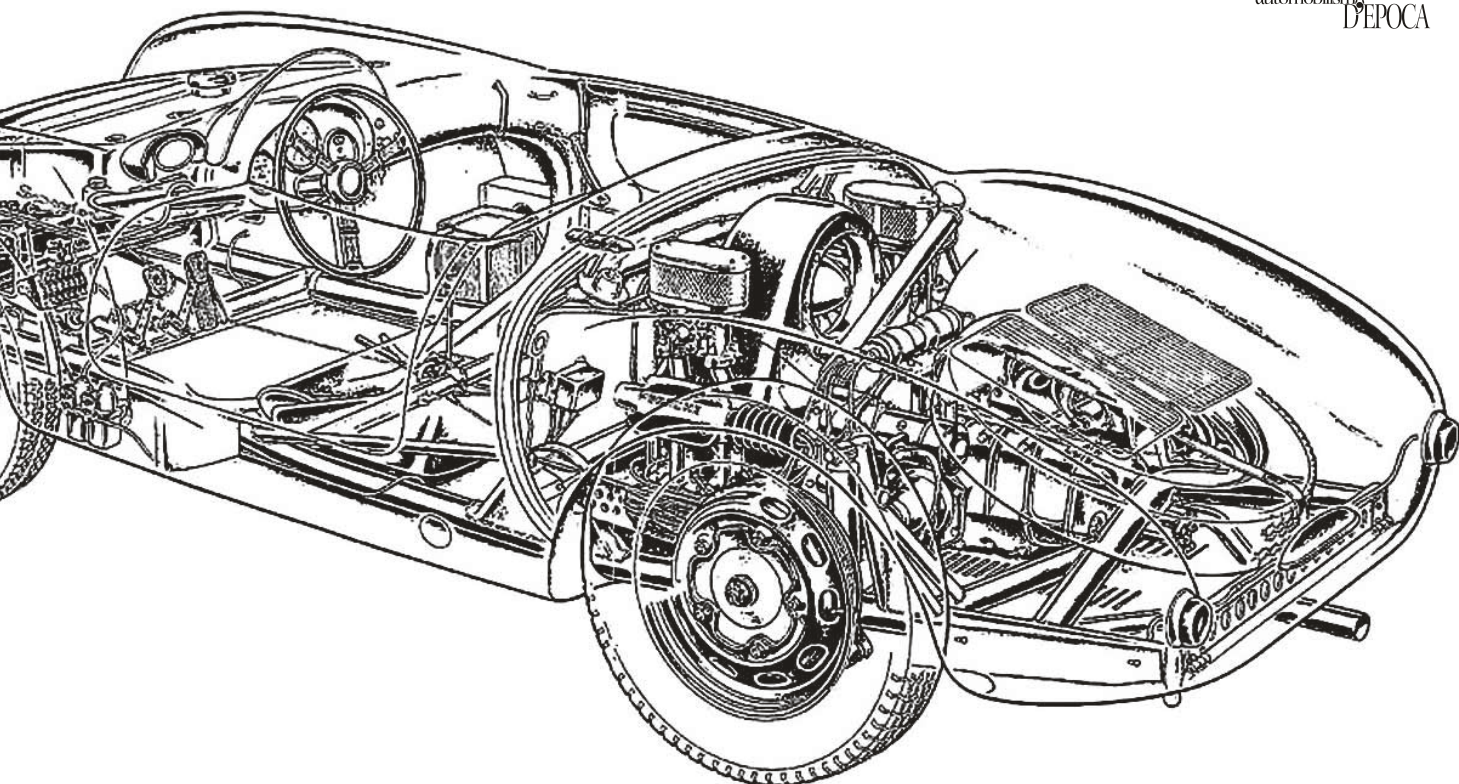
E, al contrario di quanto farà Jack Brabham in Belgio, non la prende bene: invece di chiedere spiegazioni a May, gli fa reclamo. Porsche contro Porsche. E vince, von Hanstein, facendo leva sugli ipotetici pericoli e sul fatto che i piloti che seguivano la 550 RS di May potessero avere la visuale disturbata da quella appendice.

A quel punto su May ricade una sorta di "damnatio memoriae": guai, in Porsche, a nominarlo, guai a ci-

CAPOLAVORO DI INGEGNERIA:

Al momento della presentazione della Tipo 550, il suo motore è già pronto, o almeno il progetto: di sole tre cifre antecedente la macchina, nella semplice modalità di elencazione della Porsche, si chiama Tipo 547. Dal punto di vista dell'ingegneria è una meraviglia, progettata da Ernst Fuhrmann. Ma è molto complesso, tanto che sarà soprannominato "il motore nel cassetto": Ferry Porsche non amava le complicazioni, perciò si racconta che Fuhrmann, in presenza del suo capo, nascondesse i suoi disegni nel cassetto della scrivania. Egli aveva peraltro ricevuto l'obiettivo di trovare il doppio della potenza (o quasi) rispetto al normale motore 356 ad aste e bilancieri (all'epoca, il 1300 Super da 60 CV). E, con una cilindrata massima di 1,5 litri, non c'era altra possibilità che quella di salire di giri; quindi, adottare una distribuzione bialbero (*nel disegno*). Ma due alberi a





TIPO 547

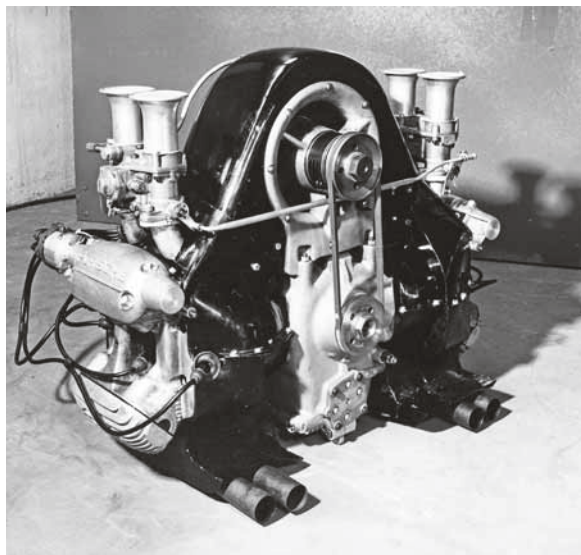
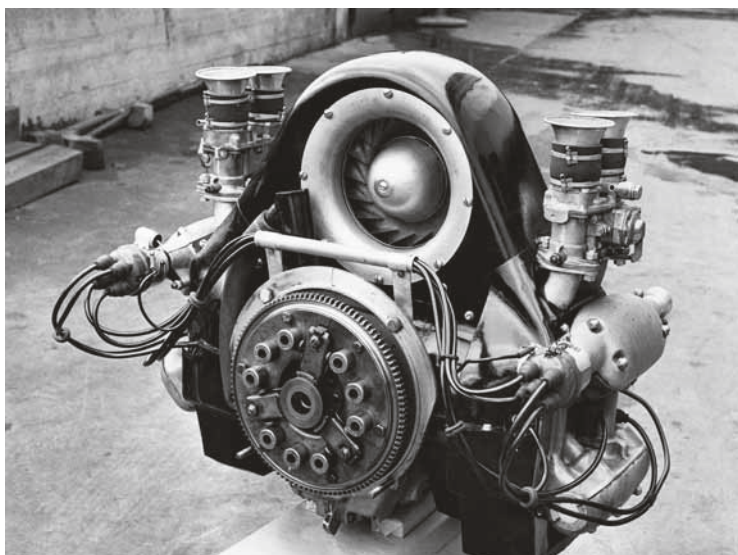
camme non bastavano: per andare a 7.000 giri (e oltre) serviva anche un comando della distribuzione molto preciso; e non doveva essere ingombrante.

Così Fuhrmann progettò un ingegnoso sistema che prevedeva non meno di nove alberi, quattordici coppie coniche e due cilindriche. E poi disegnò anche un ventilatore a doppia entrata per raffreddarlo adeguatamente (foto sotto: a sinistra il lato campana della frizione; a destra il comando della ventola).

Il progetto partì nell'estate 1952 e Fuhrmann volle che fosse completato in fretta: il mondo delle corse non aspetta. Bruno Trostmann, un ingegnere che lavorava sotto di lui, ha ricordato: "Per oltre sei mesi lavorammo quasi senza sosta: Fuhrmann difficilmente ci liberava prima delle 10 o 11 di sera. E non c'erano vacanze".

Il motore di 1498 cc fu progettato con misure di alesaggio e corsa superquadre, nell'ottica di sviluppi futuri nelle corse (85 x 66 mm); tutto di alluminio, aveva doppia accensione e carter secco.

La complessità della distribuzione comportava molte ore di lavoro per la costruzione (circa 220 per un motore) e per la messa a punto: se non era perfetta, tutti quegli alberi e rinvi in movimento facevano perdere la potenza per ottenere la quale erano creati. E per essere perfetta si dovevano rispettare al centesimo le tolleranze e i giochi previsti, accordando tutti i singoli pezzi tra loro. Alle prime prove al banco, il motore diede subito 112 CV a 6400 giri, con allungo fino a 7000; l'erogazione però era appuntita, partendo la fase utile da circa 5000 giri. Al massimo dello sviluppo la potenza arrivò a 180 CV, confermando le qualità del progetto. (f.p.)



BERNA
La Porsche 550 RS 1500 numero di telaio 31 ha tuttora la targa originale di Berna, quando apparteneva al pilota-ingegnere Michael May. Oggi fa parte della collezione di un appassionato italiano.

tarlo tra i protagonisti di quella gara, come invece avrebbe meritato. E guai solo a pronunciare la parola "alettone", men che meno a sperimentarne uno. Il prosieguo della carriera di Michael May lo vede al via, nel 1961, in alcuni GP di F1 con una Lotus 18 della Scuderia Colonia; poi sarà tecnico in Ferrari dove contribuirà non poco al montaggio e alla messa a punto dell'alimentazione a iniezione (un suo brevetto, tra l'altro) per il motore della monoposto 158 di F1.

Michael May ha un posto ben preciso nella storia dell'automobilismo: la sua è la figura di un tecnico a 360 gradi. Fu lui, tra l'altro, a persuadere con precise argomentazioni Enzo Ferrari a montare i cerchi in magnesio in luogo di quelli a raggi o in alluminio nelle sue vetture da competizione.

L'abbiamo raggiunto per rivivere insieme a lui l'episodio del Nürburgring.

"Pensavano aumentasse la velocità"

► May, come presero la novità dell'alettone gli altri piloti e team manager?

Il Nürburgring fu la nostra prima uscita. Quando ci presentammo per la sessione di prove suscitammo perplessità e sorrisi ironici per quei due matti svizzeri che avevano messo un'asse sopra l'abitacolo.

► Qualcuno tra i concorrenti venne a osservare da vicino la sua invenzione?

Dopo le prove cominciarono ad arrivare piloti e team manager per vedere da vicino la macchina. Ma tutti rimasero a commentare fra di loro, a fare supposizioni, senza che mi fosse mai richiesto di spiegare il perché dell'alettone. In realtà dai commenti che riuscii a cogliere nessuno aveva veramente capito quale era il vantaggio:



non aumentare la velocità di punta, come ipotizzavano, ma mantenere la vettura schiacciata a terra per entrare e uscire dalle curve senza perdere velocità.

► **Quale motivazione le diedero i commissari di gara nel comunicarle che doveva togliere l'alettone?**

Il quarto tempo ottenuto nelle prove metteva dietro tutti i piloti ufficiali Porsche che correvano con il modello 550A aggiornato, oltre a Fangio con la Ferrari, Behra con la Maserati e Moss con la 550A. La cosa non fu presa bene in Porsche e il d.s. Huschke von Hanstein, in modo molto 'politico', fece pressione sul direttore di gara von Guillaume per neutralizzarci, minacciando il ritiro delle quattro auto ufficiali. Nel modulo di iscrizione c'era una postilla microscopica che diceva che la direzione corsa poteva escludere dalla gara il concorrente a suo insindacabile giu-

dizio e senza spiegazioni. Von Guillaume e von Hanstein si presentarono al nostro box e in modo molto gentile ci avvisarono che se l'alettone non fosse stato rimosso, noi non saremmo partiti. Dissero che l'alettone precludeva la vista completa della pista ai concorrenti che ci seguivano e che, nel caso di distacco, avrebbe potuto essere una ghigliottina per loro. Accettammo il diktat, pur consci che tutto il vantaggio derivante dalla soluzione tecnica sarebbe sparito. E lo accettammo solamente perché il premio di partenza era pari alla quota di iscrizione. In gara ci ritirammo dopo quattro giri, ma senza perdere un soldo.

► **Perché l'alettone è dipinto di arancione?**

Era il primo colore che avevamo sottomano in officina, se ci fosse stata una latta di giallo sarebbe stata una 550 con alettone giallo.

► **Quanto tempo richiese studiarlo e costruirlo e co-**

LE ALTRE 4 CILINDRI DA CORSA

► Tipo 718

Monoposto di F2 derivata dalla 718 RSK, motore tipo 547/3 (boxer 4 cilindri raffreddato ad aria, bialbero, 1498 cc, carter secco, 170 CV a 8000 giri). Ideata nel 1959 (in foto, Herbert Linge collauda al Nürburgring), l'anno seguente sarà adottata da Rob Walker convinto da Stirling Moss dopo una prova convincente a Goodwood. Prima vittoria ad Aintree, nei colori blu/bianco della famosa scuderia privata, seguiti da numerosi altri degli esemplari ufficiali, condotti da von Trips, Jean Behra, John Surtees, Joakim Bonnier e Dan Gurney. Nel 1961 poi la F1 cambia regolamento tecnico, passando alla cilindrata 1.5, perciò la 718 viene buona per il Mondiale. Dove si difende in modo più che onorevole, disputando 27 GP tra il 1961 e il 1964 con tre secondi posti di Dan Gurney.

► Tipo 787

Nel 1961 Porsche modifica il progetto della 718 sulla base del motore 547/3 con una decina di CV in più. La monoposto 787 è in pratica la 718 rivista nelle sospensioni, nella posizione dei serbatoi di benzina e nel passo più lungo (2300 mm contro 2200). La 787 disputerà soltanto 4 GP tra il 1961 e il 1962, con un 10° posto come miglior risultato. (In foto, Hans Herrmann su 787 davanti a Godin de Beaufort su 718 al GP d'Olanda 1961)

► 904 GTS

Cambiato il regolamento delle Sport-Prototipo, termina l'era delle Porsche Spyder. Nel 1963 la nuova arma a quattro cilindri di Stoccarda è la Carrera GTS, nota anche come "904" dal numero di progetto. Nell'intento di realizzare una vettura da corsa semplice e robusta per i piloti privati, dopo aver ipotizzato l'uso dei 6 cilindri della nuova 911 si sceglie ancora il 4 cilindri 2.0 (1966 cc, bialbero, carter secco, 180 CV a 7000 giri). Disegno di "Butzi", carrozzeria in plastica, telaio scatolato in acciaio, la 904 è subito competitiva: alla 12 Ore di Sebring, al debutto, vince la classe, domina la targa Florio 1964 (in foto, con Pucci/Davies) e coglie uno straordinario 2° posto al Rallye di Monte-Carlo 1965 (essendo omologata in GT, esiste anche la versione stradale). I successi in pista seguono quello commerciale: i 100 esemplari preventivati sono subito "bruciati", anche grazie al prezzo contenuto (29.700 marchi tedeschi). Seguiranno le versioni "/6" e "/8" con i relativi motori plurifrazionati.



me fece per sperimentarlo?

Ci vollero circa tre mesi per passare dagli schizzi al prototipo. Fu realizzato in una carpenteria vicino a casa mia, non in uno degli stabilimenti di mio padre. I montanti e il sistema di variazione dell'angolo di incidenza con il cavo li realizzai io stesso. Montai il tutto sulla macchina e poi uscivo sulla strada vicino a casa per studiare bene le regolazioni.

► **Che differenza c'era sul giro con e senza alettone?**
Davo alle Porsche ufficiali 550A circa venti secondi, che significava quasi un chilometro di distacco.

► **Questa innovazione le fu di aiuto nel prosieguo della carriera?**

Si e no. Dopo gli esperimenti di aerodinamica mi dedicai allo studio del sistema di iniezione del carburante e lo brevettai. Lo applicai alla Mercedes 190 di mia madre e con questa mi presentai in Mercedes all'ufficio ricerche. Il mio nome diceva poco, ma, associato al ricordo di quello strano svizzero con l'alettone, mi aprì le porte.

“Non c'era simpatia”

► **Perché von Hanstein le fu così avverso? Come proseguì il rapporto con la Porsche dopo l'episodio del Nürburgring?**

Von Hanstein non mi fu avverso: difendeva gli interessi della Casa da cui era pagato; certo, tra noi non ci fu mai simpatia. Rimasi molto stupito che un tecnico come lui non capisse i vantaggi dell'ala e tenevo con lui un atteggiamento cordiale, ma freddo, distaccato. Mi riusciva bene, sono svizzero (ride, ndr). Quando la Porsche iniziò a studiare l'iniezione per i motori da gara, colla-

borai con loro. Studiai il loro motore e garantii un incremento di potenza di 20 CV. Al raggiungimento di tali valori, che ottenni nel giro di pochi mesi, mi era stata promessa la partecipazione come pilota ufficiale a tre GP di F1, ma alla gara di esordio di Pau si rimangiarono la parola. Huschke aveva convinto Ferry Porsche a non mettere in imbarazzo i piloti ufficiali con quello svizzero che avrebbe potuto anche andare più veloce di loro. La considerai un'offesa personale, lasciai la Porsche e iniziai a lavorare come consulente per la Bosch.

► **Come arrivò in Ferrari?**

A Maranello chiesero consiglio alla Bosch per lo studio dell'iniezione sui motori di F1; e la Bosch fece il mio nome. Arrivai a Maranello nel 1963 come consulente dell'ufficio ricerca e sviluppo e vi rimasi per due anni, occupandomi principalmente dell'iniezione ma anche di tante altre cose, come l'utilizzo del magnesio per le ruote e il sistema delle sospensioni. Forghieri ha dichiarato e anche scritto che per gli studi dell'alettone della Ferrari in F1 si era rifatto alla mia esperienza e di questo gli sono grato.

718

Abbiamo reso partecipe Mauro Forghieri di questo apprezzamento da parte di May. Forghieri ha così commentato: “Giudico Michael May uno dei miei migliori collaboratori, anche perché lo ho stimato come un ottimo esempio di ingegnere e uomo. E nella sua vita lo ha dimostrato”.

La Tipo 550 fu poi evoluta nella 550A, dotata di un telaio monoscocca al posto del precedente detto “ladder” (a scala, perché fatto di due grossi tubi longitu-

NASSAU
 La Porsche 550-0068
 in azione alla Speed
 Week di Nassau
 (Bahamas) del
 1956 (courtesy of
 The REVS Institute
 for Automotive
 Research).

A PROPOSITO DI NUMERI: 586 VITTORIE

Le Porsche Spider a quattro cilindri nelle varie versioni 550, 550 A, 718 RSK, RS 60 e RS 61, 718 GTR (718 coupé, telaio #046, 2 litri, usata a Le Mans, Targa Florio e 1000 Km del Nürburgring e vincitrice della gara siciliana nel 1963 con Jo Bonnier/Carlo Maria Abate) hanno corso in tutto il mondo dal 1953 al 1968.

Secondo le nostre ricerche, quelli che seguono sono i risultati ottenuti da ciascun modello, considerando di ogni versione tutti i numeri di telaio prodotti.

► **Porsche 550 (1953-65, 1967)**

2182 iscrizioni in 1076 eventi; 1771 traguardi (87%), 251 ritiri; 339 vittorie assolute (altre 263 di classe), 265 secondi posti, 211 terzi posti.

► **Porsche 718 RS (1962-64)**

14 iscrizioni in 8 eventi; 9 traguardi (64%), 5 ritiri; 1 vittoria assoluta

(altre 2 di classe); 2 terzi posti.

► **Porsche 718 RSK (1957-68)**

646 iscrizioni in 435 eventi; 513 traguardi (84%), 91 ritiri; 117 vittorie assolute (altre 139 di classe), 99 secondi posti, 89 terzi posti.

► **Porsche 718 RS60 (1960-65, 1967)**

338 iscrizioni in 240 eventi; 289 traguardi (89%), 33 ritiri; 74 vittorie assolute (altre 54 di classe), 49 secondi posti, 39 terzi posti.

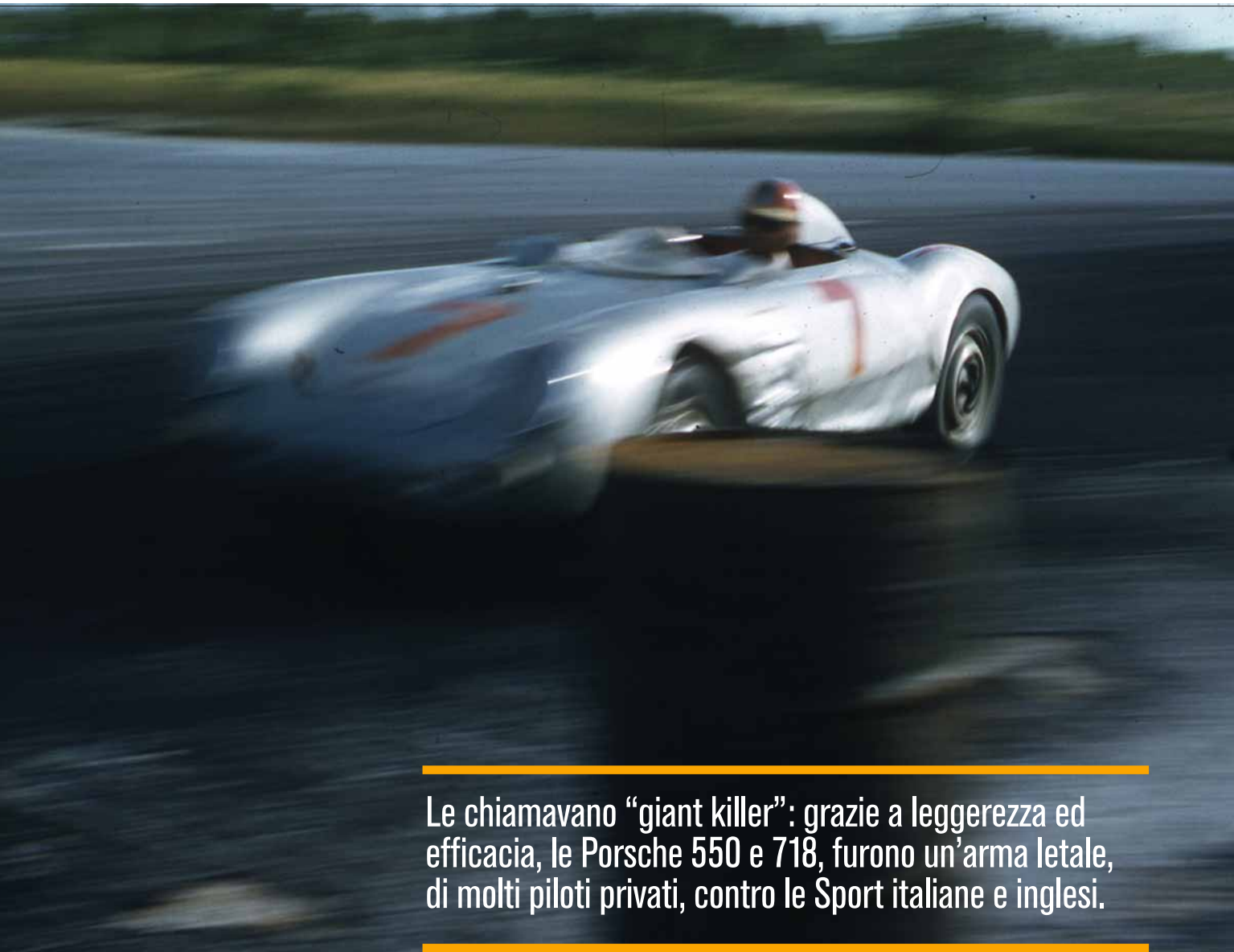
► **Porsche 718 RS61 (1960-67)**

305 iscrizioni in 221 eventi; 242 traguardi (85%), 40 ritiri; 54 vittorie assolute (altre 50 di classe), 48 secondi posti, 38 terzi posti.

► **Porsche 718 GTR (1962-63)**

6 iscrizioni in 6 eventi; 2 traguardi (33%), 4 ritiri, 1 vittoria assoluta (1 altra di classe), 1 terzo posto.

Totale: 3491 iscrizioni in 1986 eventi; 2826 traguardi (81%), 424 ritiri; 586 vittorie assolute (509 altre di classe); 461 secondi posti; 380 terzi posti.



Le chiamavano “giant killer”: grazie a leggerezza ed efficacia, le Porsche 550 e 718, furono un’arma letale, di molti piloti privati, contro le Sport italiane e inglesi.



Hans Herrmann, 550 coupé, Le Mans 1953.



Hans Herrmann, 550 RS, Mille Miglia 1954.



Wolfgang von Trips, Nurburgring, 1956.



Hans Herrmann, 550 a, Sebring 1956.



Huschke von Hanstein, 12 Ore di Sebring 1956.



Le Mans 1956, Huschke von Hanstein.



Collaudo 718 RSK, 1957.



Targa Florio 1963, 718 GTR, Bonnier/Abate 1°.

dinali tenuti insieme da una serie di tubi trasversali), e poi ancora nella 718 RSK. Una sigla, quest'ultima, tornata alla ribalta proprio quest'anno, poiché Porsche ha deciso di battezzare con questa sigla i suoi nuovi modelli di produzione Boxster e Cayman. Il motivo è presto detto: nell'era del "downsizing", a Zuffenhausen hanno dotato i modelli di accesso alla gamma di motori a 4 cilindri, sempre boxer. Stessi architettura e frazionamento della loro "giant killer" anni 50/60.

Con la consueta abilità, Porsche ha rispolverato un nome della sua storia per identificare un nuovo modello. Ed essendo un nome del passato, non può che essere un numero, in questo caso "718". Così si chiamavano le piccole sport che a cavallo degli anni 50 e 60 vinsero parecchie gare in giro per il mondo. E, come tutti i modelli fino ad allora prodotti dalla Casa tedesca, avevano un motore a quattro cilindri. In tempi più recenti, negli anni 70/80, il 4 cilindri è stato associato dagli appassionati a delle "non-Porsche": le varie 924, 944, 968 (e ci mettiamo pure la 928, grandissima auto ma con il "difetto" di avere il motore anteriore, tra l'altro V8 ottenuto dall'unione di due "quattro" dei predetti modelli). Tutte automobili molto valide, ma con il problema di avere una meccanica Audi o derivata, dunque non "pura"; modelli con i quali si ritenne di entrare nella nuova fase di Stoccarda, quella "911-free" che si riteneva avesse ormai fatto il suo tempo. La Storia ha detto che l'intuizione non fu corretta.

Oggi, in tempo di Panamera, Cayenne e Macan, si può tornare a parlare di "4 cilindri" senza timore, anche perché le nuove Boxster e Cayman che porteranno questo numero glorioso monteranno comunque un motore boxer (in posizione centrale), del tutto coerente con la storia della Casa del Professore. Un numero, 718, usato per riportare alle doti di leggerezza e tecnologia delle barchette di quegli anni. Vincenti in tante gare, in particolare alla Targa Florio: con quelle auto prese il via la tradizione Porsche nella gara siciliana.

Manifesto

La prima Sport da corsa (Renn Sport in tedesco, da cui la sigla RS) della Porsche si chiama però "Typ 550", dal numero di progetto. Quando appare, nel 1953, è una sorta di manifesto del pensiero automobilistico di Ferdinand Porsche: leggera, compatta e perciò veloce nonostante la cilindrata di soli 1500 cc (anche se per l'epoca non era poi così piccola). Questa prima versione resta nota per essere l'automobile su cui trova la morte l'attore James Dean, ma è soprattutto quella da cui si avviano le fortune sportive della Casa. La sua genesi si deve a Walter Glockler, pilota e concessionario Volkswagen, che nel 1950 co-

struisce un leggero telaio in tubi, su cui monta un 4 cilindri Porsche di 1086 cc, portato a 58 CV, in posizione centrale-posteriore e con cambio a sbalzo. Con questa macchina vince parecchie gare e tre anni dopo, al momento di fare la propria Sport, in Porsche si ispirano proprio a quella macchina, saldando al telaio (passo 2100 mm) una carrozzeria in alluminio, in modo da ottenere un insieme tanto rigido quanto leggero. Sospensioni a ruote indipendenti della 356 e motore 1.5 bialbero, il famoso "Tipo 547" disegnato da Ernst Fuhrmann, con doppia accensione e lubrificazione a carter secco, 2 carburatori Solex, cambio a 4 marce e 110 CV a 6200 giri, per un rapporto peso/potenza di 5 kg/CV e velocità massima di circa 220 km/h. Moltissimi piloti privati la usano con successo, avviando la tradizione delle Porsche come "auto con cui andare in giro durante la settimana e a correre la domenica". Il motore (Tipo 547) però, pur essendo un capolavoro di ingegneria, è molto complicato sia come costruzione sia come messa a punto. La stessa Porsche non lo monta da subito sulla vettura, preferendogli dapprima il collaudato 356.

Nel 1956 è la volta della 550A 1500 RS, evoluzione della precedente, più leggera e potente. Il telaio, ora a traliccio, pesa soltanto 43 kg, circa 16 meno del precedente, mentre il risparmio sulla carrozzeria ammonta a ben 27 kg: ora ne pesa 63; totale,

EX-HOLBERT
Sotto, la bellissima 718 RS 60 #070 appartenuta a Stirling Moss, e da nuova a Bob Holbert, andata all'asta a Goodwood nel 2015.



LA TIPO 718 DI STIRLING

Nel 1961 Moss e G. Hill corrono la Targa Florio in equipaggio con la Tipo 718 telaio #044. In occasione dell'ultimo GP di Monaco abbiamo chiesto a Sir Stirling Moss di ricordare quella gara: *"Ci giudicarono i vincitori morali, ma sfortunatamente il primo posto morale non paga il primo premio".* Porsche aveva scelto in quell'occasione di montare il motore 2.0, più ricco di coppia dell'1.7, per facilitare la guida e diminuire i cambi di marcia sul tortuoso circuito siciliano. Come si trovò a guidarla? *"La vettura era perfetta -ricorda Moss- non avremmo potuto chiedere di meglio. Ma quando mancavano soltanto 8 km al traguardo, ed eravamo in testa, si ruppe il cambio".*

La Porsche 718 RS61 da allora gli è rimasta nel cuore, tanto da acquistarne una, la numero 070, quando la vide all'asta in America.

La scintilla era scoccata nel 1955, la settimana seguente il GP di Gran Bretagna di F1, da lui vinto su Mercedes. Sul circuito di Monsanto Park, a Lisbona, Moss è iscritto con una Porsche 550 Spyder nella Civil Governor's Cup. Ricorda l'asso inglese: *"Molte auto da corsa degli anni '50 erano inaffidabili. Ma non le Porsche. La 550 mi impressionò molto in prova, ma l'inesperienza mi giocò un brutto scherzo in partenza: feci pattinare le ruote e rimasi attardato. Ma in breve rimontai tutto il gruppo e vinsi la gara, facendo anche il giro più veloce".*

Dopo altre due gare, la 9 Ore di Goodwood terminata con un ritiro, e il GP di Nuova Zelanda vinto, Sir Stirling ritrovò una Porsche 550A 1.6 alla 1000 Km di Buenos Aires del 1958, insieme a Jean Behra: *"Fu molto divertente guidare la piccola Porsche contro Ferrari e Maserati -sorride Moss-, anche perché era stata evoluta con un telaio monoscocca ed era più potente e leggera. Ricordo che rimasi impressionato dal suono del motore che girava a 7500: era rauco e metallico e trasmetteva una sensazione di forza".*

Moss qualificò la vettura con il sesto tempo. In gara, lui e Behra mi-

sero sotto attacco le Ferrari Testa Rossa per tutte le sei ore di gara, concludendo al terzo posto a pochi secondi da quella di von Trips/Gendebien/Musso e 4' da quella di P. Hill/Collins; vinsero la classe 2.0 con un margine di 8 giri sulla seconda!

Con queste premesse non c'è da stupirsi che Moss abbia guidato ancora le 718-RS60 e RS61 alla Targa Florio del 1961 e alla 1000 Km del Nürburgring dello stesso anno, purtroppo terminando in entrambi i casi con un ritiro. E men che meno c'è da stupirsi del fatto che Moss abbia acquistato il telaio numero 070. Un telaio con una storia adeguata alla carriera di "Mr. Motor Racing".

La Porsche 718-070 fu infatti consegnata da nuova a Bob Holbert, concessionario VW-Porsche nei dintorni di Philadelphia e ben noto pilota da corsa, nonché padre di AI, negli anni '80 tre volte vincitore a Le Mans, due volte a Daytona e due volte a Sebring. Bob Holbert vinse il campionato SCCA del 1961 guidando sia la #070 sia la #044, cioè lo stesso telaio usato da Moss e Hill alla "Targa" del 1961. A questo titolo si aggiunse una lunga serie di vittorie in gare SCCA. Poi Holbert vendette la macchina al pilota Tom Payne, detto "Gentleman Tom" perché la sua divisa da gara era sempre un impeccabile vestito ben stirato.

Payne la usò in molte gare della East Coast, ottenendo molti risultati assoluti di rilievo e podi di classe finché giunse, nel giugno 1962, la vittoria assoluta a Watkins Glen.

Dopo altri passaggi di mano e gare per auto storiche, la 718-070 è stata acquistata da Stirling Moss a un'asta americana e poi rivenduta, dal pilota inglese, all'incanto di Bonhams in occasione del Festival of Speed a Goodwood, nel 2015 (per oltre 2,6 milioni di euro). Non prima di averla usata per la sua ultima gara in carriera: Moss infatti annunciò il ritiro alla Le Mans Legends del 2011.



530 kg. Mentre il 4 cilindri boxer sale con la cilindrata a 1.6 (ma la cubatura dei motori varia di continuo) e la potenza oltre i 130 CV; si montano anche carburatori Weber da 40 mm, mentre il raffreddamento è sempre ad aria forzata; il cambio passa a cinque rapporti, sempre con differenziale autobloccante, le sospensioni restano indipendenti con molle a barra di torsione, ma al posteriore ora c'è anche una barra anti-rollio. I freni sono a tamburo.

Con questo modello arrivano le prime vittorie importanti, prima fra tutte l'assoluta alla Targa Florio del '56, dove Umberto Maglioli domina in meno di 8 ore, alla media di oltre 90 km/h, ed effettuando un solo rifornimento e senza cambiare gli pneumatici. Lo stesso Maglioli, in coppia con Wolfgang von Trips, vince la classe alla 1000 km del Nürburgring (4° assoluto), vittoria seguita, sempre nella propria categoria, da quella alla 24 Ore di Le Mans (versione coupé, 5° assoluto, con von Frankenberg/von Trips) e dalla assoluta alla 12 Ore di Reims (von Frankenberg/Storez).

Sospensioni a "K"

Dopo circa un anno e mezzo, l'evoluzione costante porta a sviluppare una sospensione anteriore in cui le molle a barra di torsione sono inclinate in basso verso le ruote e fissate in alto al centro del telaio, così da formare una sorta di "K" nella vista frontale. Il progetto che ne deriva è comunque nuovo, tanto da avere un suo numero nella classificazione progressiva usata dalla Porsche: 718. Sulla 718 RSK sono modificate anche le sospensioni posteriori, che ora prevedono molle elicoidali coassiali agli ammortizzatori (in seguito provate anche all'anteriore).

Il nuovo schema di sospensione anteriore permette l'adozione di una carrozzeria molto più bassa e profilata. Il telaio è sempre a traliccio di acciaio, mentre il 4 cilindri boxer prosegue nella sua escalation di sviluppo e potenza: nel 1958, le 718 ufficiali montano un 1.6 da quasi 150 CV, sempre bialbero a due valvole, ma alimentato da carburatori Weber da 46 mm e con rapporto di compressione ormai superiore a 10:1; doppia accensione, carter secco e raffreddamento ad aria. La velocità supera i 240 km/h. I freni sono tamburi ventilati in lega leggera con riporto in ghisa. Si sperimentano l'iniezione diretta (progetto 719) e un sistema di raffreddamento senza cinghia che permette di risparmiare qualche CV, ma entrambe le soluzioni sono accantonate. Nel 1959 giunge, tra le tante, un'altra vittoria alla Targa Florio con i piloti Edgar Barth/Wolfgang Seidler. Dopo una parentesi in F2, dove nel 1959 la Porsche partecipa con una monoposto derivata dalla 718 Sport, per il 1960 la Sport tedesca prende il nome di "718 RS60". La modifica principale è l'allun-

gimento del passo a 2200 mm. Le altre si devono ai regolamenti internazionali, che prevedono nelle gare Sport l'adozione di un parabrezza alto almeno 25 cm e la presenza di un vano bagagli: una modifica piuttosto penalizzante per le vetture della classe di cilindrata delle Porsche, che vedono diminuire la propria velocità massima di almeno 10 km/h. I motori disponibili per i clienti restano l'1.5 e l'1.6, entrambi con potenza di circa 100 CV/litro. In alcune gare le auto ufficiali montano un 4 cilindri portato a 1700 cc, con relativo piccolo aumento di potenza a 170 CV.

Evoluzione a 8 cilindri

L'evoluzione per la stagione 1961 sarà anche l'ultima per questo tipo di vettura. Rispetto alla RS60 si modifica leggermente la sospensione posteriore con relativo allargamento della carreggiata. Le RS61, disponibili con motori 1.5, 1.6 o 1.7, sono molto veloci e costruite con grande cura, ma la produzione è lenta, tanto che molti clienti preferiscono virare verso le 356 Carrera, che, benché più pesanti e meno potenti, sono comunque sempre più competitive e disponibili in minor tempo. Inoltre i regolamenti sportivi sono sempre più restrittivi e anche questo contribuirà a portare alla decisione di Stoccarda di ritirare le Spyder dalle corse, non prima però di un ultimo colpo d'ala: la W-RS, con motore due litri.

Si tratta però di una 8 cilindri, sempre boxer raffreddato ad aria, che monta il motore della 804 di F1. Questa vettura, che ha numero di telaio 718-047, ottiene i seguenti risultati: nel 1961 2° posto alla Targa Florio (Bonnier/Gurney); nel 1962 3° alla 1000 KM del Nürburgring (Hill/Herrmann) e al GP di Puerto Rico (Gurney); nel 1963 l'8° alla 24 ore di Le Mans (Barth/Linge) e le vittorie nelle salite di Friburgo e Ollon-Villars (Barth, campione europeo Montagna a fine anno); nel 1964 ancora vittoria a Friburgo, sempre con Barth.

Della 718 due litri Porsche realizza anche un esemplare coupé, denominato GTR (numero di telaio 046, che vince la terza Targa Florio per la Casa, quella del 1963 con Bonnier/Abate, dopo il terzo posto all'edizione '62 con Bonnier/Vaccarella.



CAN-AM

A lato, il motore in posizione centrale; il carburatore Weber 40DCM-2; le bobine di accensione (impianto elettrico a 6 Volt). In basso, la Chaparral 2E della Can-Am 1966, seconda auto con alettone della storia (nel 1968 arriverà la Ferrari 312 di F1).



SCHEDA TECNICA

PORSCHE 550 RS 1500 (1955)

Motore Porsche tipo 547, centrale - posteriore longitudinale raffreddato ad aria forzata, 4 cilindri orizzontali contrapposti, alesaggio e corsa 85 x 66 mm, cilindrata 1498 cc, rapporto di compressione 9,5:1, distribuzione bialbero in testa (alberi di rinvio), due valvole per cilindro Accensione due candele per cilindro, due bobine, due spinterogeni Alimentazione due carburatori doppio corpo Solex 40PJJ Lubrificazione a carter secco Potenza 110 CV a 6200 giri **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a sbalzo in blocco con il differenziale, 4 marce + RM, rapporto finale 4,1:1 Pneumatici anteriori 5,00-16, posteriori 5,25-16 **Corpo vettura** Carrozzeria in alluminio su telaio tubolare in acciaio Sospensioni a ruote indipendenti, barre di torsione, doppi bracci oscillanti, ammortizzatori idraulici, barra antirollio anteriore Sterzo a vite e dito Freni a tamburo, comando idraulico **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.100 Carreggiata anteriore 1.290 Carreggiata posteriore 1.250 Peso 550 kg **Prestazioni** Velocità massima 220 km/h



Alla 1000 Km del Nürburgring del 1956, Michael May fu squalificato per motivi di sicurezza perché "l'alettone impediva la visuale ai piloti che seguivano"





Semplice sostanzificazione

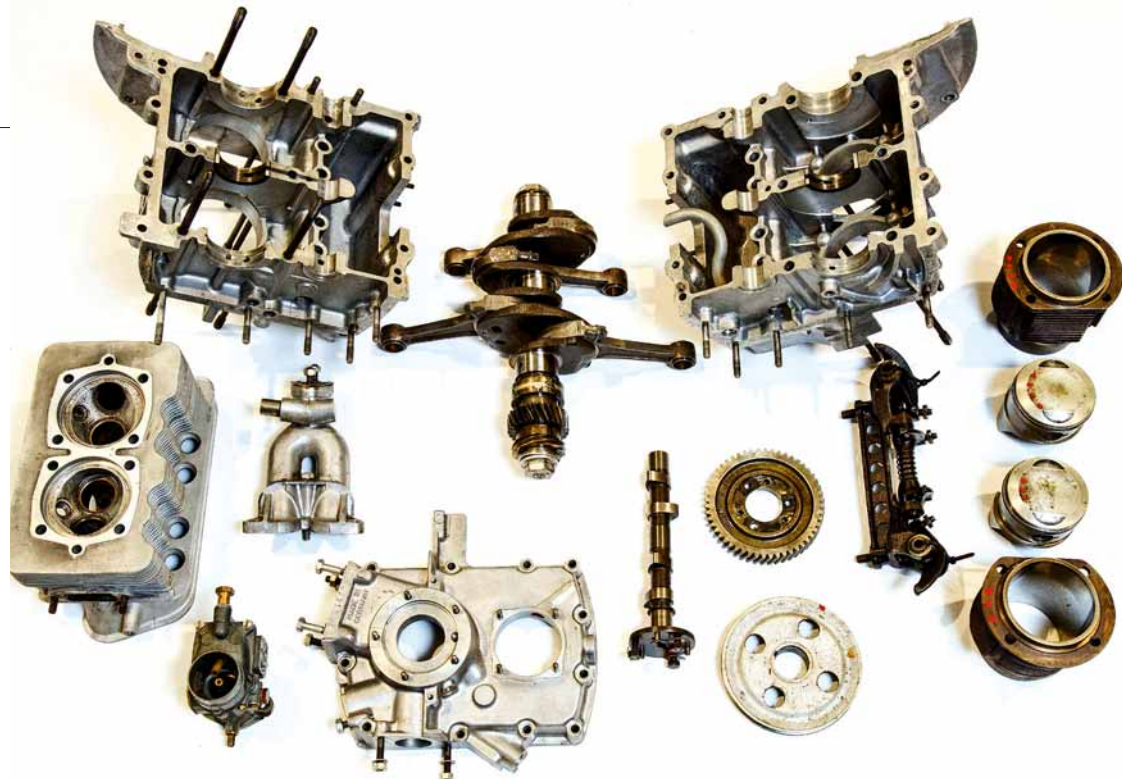
A dispetto delle origini utilitarie, il primo boxer aveva soluzioni brillanti. Al momento opportuno diventò un motore bialbero da corsa

Il restauro di una 356 presso Centro Porsche Milano Est ci permette di sviscerarne i segreti

DI MASSIMO GUSTATO - FOTO GIANLUCA BUCCI

CASTELLO

Gli elementi del motore 356 aperto per la revisione. Nelle foto di dettaglio: (1) albero motore pistoni e cilindri; (2) da sinistra spingidisco, frizione e volano; (3) testa con valvole, molle, piattelli e semiconi di ritenzione; (4) albero a camme, aste e castello dei bilancieri.



L'occasione del restauro della Porsche 356 A 1600 del 1956 presso il Centro Porsche Milano Est, Porsche Classic Partner da marzo 2015, è ghiotta per addentrarci nei segreti del suo motore. La storia della Casa tedesca nasce con il 4 cilindri della 356, un motore dalle umili origini (ma non modeste, come vedremo), essendo nato per equipaggiare la VW Beetle, l'auto del popolo tedesco, per essere poi elevato e ottimizzato anche per l'uso agonistico. Nella sua prima apparizione sulle auto di Stoccarda aveva una cilindrata di soli 1100 cc, negli anni la stessa è aumentata fino ad arrivare ai 1600 cc della versione "616" di cui è dotato l'esemplare oggetto del restauro. In particolare la versione "616" costituisce la massima evoluzione del 4 cilindri boxer di Porsche, la cui caratteristica principale era il carter in tre pezzi e con quattro supporti di banco, al fine di poter usare un albero motore in acciaio fucinato monolitico, capace di elevare il regime di rotazione a 6000 giri, un regime impensabile considerando le origini del progetto, e comunque ben superiore ai 4500 giri della prima evoluzione 1.3. Costruire un carter, in alluminio, in tre pezzi, comportava una fase di lavorazione non proprio facile per la **barenatura** delle superfici di appoggio dei cuscinetti dell'albero motore. Eppure Porsche riuscì anche nell'immediato dopoguerra, con tutti i problemi

derivanti dalle condizioni in cui versava la Germania, ad avere padronanza della meccanica tale da garantire una soluzione efficace e "furba" per la produzione in numeri non banali di un motore ad alte prestazioni. Particolare è la soluzione per limitare il gioco assiale dell'albero motore stesso, effettuata interponendo una serie di rasamenti calibrati tra volano e albero stesso, tali da ridurre lo scostamento da un impressionante valore di partenza di 5 mm fino a pochi decimi di millimetro.

A cuore aperto

Un propulsore che potrebbe essere facilmente liquidato come "semplice", per il solo fatto di essere raffreddato ad aria e con sole due valvole per cilindro, racchiude al suo interno diverse soluzioni pregiate, ma invisibili ai più, se non durante un'approfondita revisione; è così quindi che si scoprono piccoli segreti, come le aste di comando valvola bimetalliche: corpo in alluminio per ridurre le inerzie in movimento e puntali in acciaio per garantire sufficiente durata. I pistoni sono già in alluminio, mentre i cilindri, proprio sui motori serie 616, passano dalla ghisa all'alluminio con riporto al cromo. L'albero motore ruota su 4 supporti di banco, di cui uno ricavato sul semicarter anteriore, con supporti misti bronzina e boc-

OFFICINA

In apertura, Marco Filipponi (a destra) insieme al collega Davide Pocecco e alla 356 in restauro, nell'officina del Centro Porsche Milano Est, Porsche Classic Partner. Filipponi ci ha guidati alla scoperta dei segreti della meccanica Porsche 356.

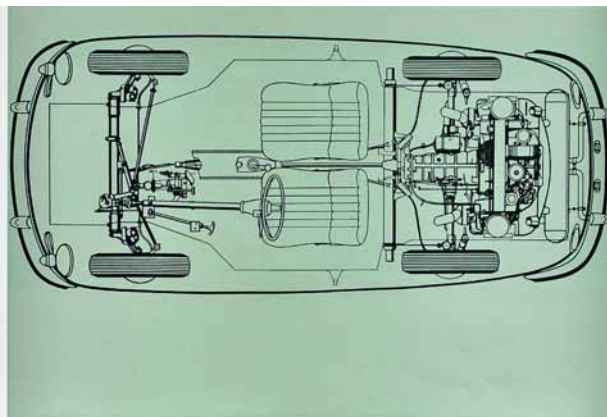
GLOSSARIO

Barenatura: asportazione di materiale da un foro, per mezzo di un utensile, il bareno, così da poter ricavare il diametro ed il centraggio corretti per il passaggio di un albero al suo interno.



Typisch auch im Detail

Die Porsche-Linie ist so typisch, daß auch im kleinsten Ausschnitt der Porsche unverkennbar bleibt. Entscheidend für die Leistung des Wagens ist das harmonische Zusammenspiel aller Teile, auch der kleinsten und feinsten. Daraus erwachsen Sicherheit und Zuverlässigkeit. In den nebenstehenden Schnittbildern mit den typischen Konstruktionsmerkmalen des Porsche-Wagens sind diese abstrakten Begriffe sichtbar gemacht.



SBALZO
Qui sopra, un depliant d'epoca della 356 ci permette di osservare la disposizione della meccanica, con motore a sbalzo e cambio entrobordo. In alto, la nuova Boxster 718 ha disposizione inversa, come sulle RS 550/718 anni '50.

cole in acciaio. L'alimentazione è a carburatore mono corpo per bancata, poi evolutosi in doppio corpo sulla versione Super.

Ancora più pregiata risulta la trasmissione, i cui carter fusi in magnesio e verniciati per essere protetti dalla corrosione, sono costruiti con tale conoscenza metallurgica da aver consentito, al motore oggetto di questo restauro, di conservare gli stessi ancora intatti a distanza di 60 anni. In fase di revisione è bastato ripulirli e reingrassarli per poterli installare

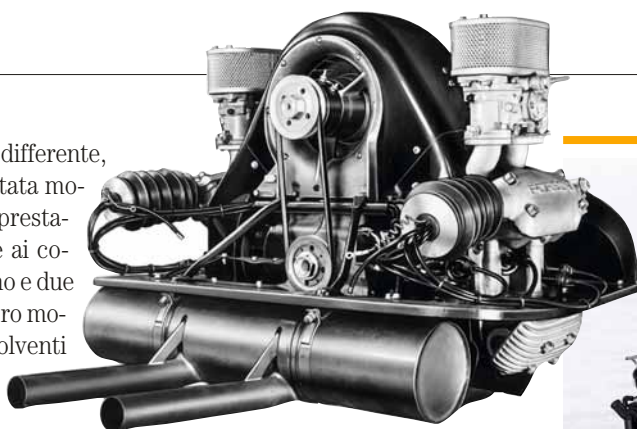
in vettura senza ulteriori accortezze. Il cambio stesso è un pezzo di pregio, con 4 rapporti per la marcia avanti, tutti sincronizzati. Una caratteristica data per scontata al giorno d'oggi ma tutt'altro che diffusa allora, anzi, l'attuale applicazione con sincronizzazione a coni applicata sulla maggior parte del parco circolante mondiale, fu inventata proprio da Porsche nel 1952.

547

Dal motore 616 è derivata poi una di quelle favolose "chimere" ingegneristiche che sono diventate sui libri di ingegneria esempi di "grand complication" meccanica: parliamo del motore "547", che equipaggia la Porsche 550 RS 1500 dell'articolo di copertina di questo numero. Dopo questa vettura lo stesso motore sarà offerto anche sui modelli 356, che guadagneranno così il nome "Carrera".

Progettato per uso agonistico, spinge al massimo lo studio della cinematica della distribuzione, usando un complesso sistema con gli organi messi in movimento da una serie di alberelli e coppie coniche la cui complicazione realizzativa e la conseguente messa a punto è compensata dalla possibilità di raggiungere regimi di rotazione superiori con grande precisione della fase. Il motore 547, conosciuto anche come "Fuhrmann engine", dal nome del suo geniale inventore, vede la luce nel 1953 ed ha 135 CV a oltre 7000 giri, nelle auto ufficiali che partecipano, vincendolo la con Umberto Maglioli, alla Targa Florio del 1956.

Non solo la distribuzione è differente, ma anche l'accensione è stata modificata per aumentare le prestazioni senza troppo badare ai costi, con doppio spinterogeno e due candele per cilindro. L'albero motore ruota su cuscinetti volventi anziché su bronzine, per ridurre gli attriti e non incorrere in problemi di lubrificazione durante le competizioni. Le prestazioni di questo motore, insieme alla leggerezza della 550 RS, generano una vettura molto veloce.



BIALBERO
Sopra, il motore "547" che era montato sulle RS 550/718: si notano la testa con distribuzione bialbero e la ventola di raffreddamento a doppia entrata. A destra, il 4 cilindri che equipaggia le nuove Porsche "718" Boxster e Cayman, sovralimentato con turbo e raffreddato ad acqua; sotto, la nuova Boxster insieme alla 718 RSK davanti alla porta di Brandeburgo a Berlino.



OPPOSTI PRESUPPOSTI

Ed eccoci ai giorni nostri, con un nuovo motore boxer 4 cilindri, questa volta sovralimentato, che parte da una necessità opposta rispetto a quello che equipaggiava la 356. Nel 1948 l'idea era quella di elevare un motore da utilitario a sportivo. Oggi il discorso è inverso: la necessità di contenere consumi e inquinanti spinge ad un processo di "downsizing" che comporta l'eliminazione di due cilindri e una significativa riduzione della cilindrata. I nuovi modelli entry-level di Porsche, Cayman e Boxster, perdono i motori 2700 cc e 3400 cc a sei cilindri e sono equipaggiati con il nuovo Boxer 4, con cilindrata di soli 2000 cc ma ben 300 CV sulla versione base, per arrivare ai 350 CV del 2.5 della versione "S".

Si tratta di propulsori ultra moderni, progettati ex-novo, sfruttando le sinergie progettuali e industriali dei propulsori della 911: le 718 "S" mutuano addirittura la tecnologia del compressore a geometria variabile da sua maestà la 911 Turbo. Uno studio approfondito è stato dedicato alla dinamica dei flussi sia interni al motore sia esterni, al fine di ottimizzarne le prestazioni e ottenere consumi inferiori anche del 14% rispetto ai predecessori 6 cilindri aspirati.

Schiera ristretta

L'uomo che ha reso possibile questo salto nel passato ingegneristico della casa di Stoccarda si chiama Marco Filipponi: lavora nel Centro Porsche Milano Est, Porsche Classic Partner. Fa parte della ristretta schiera di meccanici selezionati per accedere ai corsi Porsche Classic, un vero e proprio esame di maturità per personale di esperienza e valore, che infonde nel proprio operato un sincero amore per la meccanica, analizzandone ed apprezzandone gli aspetti critici e rispettando l'originalità delle soluzioni adottate negli anni.

Su questa 356 in restauro, tutti i particolari sono originali Porsche, e ove non disponibili presso la Casa madre, sono stati ricercati in tutto il mondo, trovando addirittura rimanenze di magazzino, ancora nel cellophane dell'imballo degli anni '50.



La più grossa e prestante delle coupé di Bertone chiude una dinastia di auto tra le più amate Un esemplare restaurato in modo maniacale ci riporta a 40 anni fa, quando cessò la produzione di questo best-seller

DI LUCA GASTALDI - FOTO ALBERTO CERVETTI



Quarant'anni fa usciva di scena un'icona Alfa Romeo degli anni Sessanta e Settanta: la bella e aggressiva coupé GT disegnata da Bertone. Un modello nato nel 1963 come declinazione sportiva della berlina Giulia e prodotto fino al 1976 in molteplici varianti e motorizzazioni, comprese le estreme GTA/GT Am destinate alle competizioni. Oltre una decade con-

clusa in bellezza con la commercializzazione della 2000 GT Veloce, punta di diamante dell'intera gamma Alfa Romeo di quel periodo: modello senza rivali fra le vetture dell'epoca di pari categoria. Prestazioni e stile rimangono le doti principali della 2000 GT Veloce, che ancora oggi affascina con il suo DNA da Alfa doc. Questo modello è stato presentato ufficialmente nel



V come VELOCE

giugno 1971 insieme alle “sorelle” berlina e spider, nascendo come evoluzione delle precedenti versioni 1750. La differenza principale sta proprio nella motorizzazione, passata dai 1750 cc ai due litri, probabilmente per sfruttare la scia dei successi sportivi ottenuti dalle GT Am elaborate dall'Autodelta sulla base della 1750 Veloce in versione America e dotata di iniezione Spica. Un concetto chiaramente illu-

strato sul depliant commerciale delle 2000, sul quale si legge: “Le nuove 2000 GT Veloce e Spider Veloce nascono grandi, perché derivano dalla GT Am, campiona d'Europa 1970 e riassumono tutta l'esperienza della 1750. Perché sono ancora più potenti e meglio dotate come sicurezza e come conforto. Sono un nuovo più alto termine di confronto per tutte le vetture sportive della stessa categoria”.

QUATTRO FARI
Il bel colore Blu Pervinca esalta la linea della Giulia GT. Il frontale a quattro fari è ancora oggi di grande personalità stilistica e rende inconfondibile l'ultima serie della sportiva milanese.



SIMBOLI

Sopra, alcuni dettagli caratteristici: la targhetta con la cilindrata sotto il marchio Alfa Romeo; la maniglia porta e la targhetta di Bertone; lo specchietto esterno e il marchio del Biscione alla base del montante posteriore.

Il generoso bialbero Alfa Romeo è accreditato di 132 CV a 5.500 giri -scesi a 129 nel 1975 in seguito all'adozione dell'accensione elettronica, che per contro offre migliori partenze a freddo e un miglior funzionamento ad ogni regime di rotazione -una buona dose di potenza considerando una massa che supera di poco i 1000 kg di peso. La 2000 GT Veloce, infatti, sfiora i 200 km/h di velocità massima e, grazie al differenziale autobloccante (lo stesso montato sulla Montreal), ha un comportamento su strada agile ed efficace. Altro elemento meccanico

degno di nota è il sistema di frenatura costituito da due circuiti idraulici indipendenti per le ruote anteriori e posteriori. La pompa di comando, con servofreno e depressione incorporato, è formata da due elementi coassiali distinti che alimentano separatamente i due circuiti. Su quello posteriore è montato un modulatore che equilibra la frenata sui due assi (entrambi con dischi, quelli anteriori autoventilanti) in funzione della forza impressa sul pedale, impedendo il bloccaggio delle ruote posteriori. A livello estetico, la 2000 GT Veloce poco è cambiata



rispetto alla 1750 del 1967. Era stata quella evoluzione, infatti, a segnare la vera svolta stilistica della GT (nata nel 1963 come Giulia Sprint GT) disegnata da un allora giovanissimo Giorgetto Giugiaro in forza alla Carrozzeria Bertone. Nuovo frontale a quattro fari e addio al mitico “scalino” che aveva caratterizzato la parte anteriore del frontale stesso. Medesimo lifting nel posteriore, con l'introduzione di nuovi gruppi ottici più grandi. La 2000, a sua volta, rispetto alla 1750 si presenta con una nuova calandra a otto listelli orizzontali (in rilievo al centro per

disegnare lo scudo Alfa) e con diverse modifiche all'interno dell'abitacolo: una nuova plancia dal design più moderno, con inserti in legno e strumentazione più completa a elementi circolari; tunnel centrale più importante nel quale venivano alloggiati i comandi del condizionatore d'aria optional. Il bel volante con la corona in legno e le razze in alluminio (che inglobano i comandi dell'avvisatore acustico) ha un'impostazione a calice. Molto curati i sedili, avvolgenti e sagomati quelli anteriori quanto il divanetto posteriore che può ospitare due persone.

NON MOLLA

Il coricamento in curva è un biglietto da visita: tipico delle Alfa Romeo anni '70. Ma il rollio non compromette l'eccellente tenuta di strada. L'ultima serie della Giulia GT si caratterizza per i gruppi ottici allargati.



CALICE

L'abitacolo è dominato dallo splendido volante a calice Hellebore: diametro abbondante e corona in radica; a destra, il dettaglio di un comando del clacson. Bella e ricca, la strumentazione comprende il manometro olio all'interno del contagiri.



Parabola GT

La lunga parabola della GT inizia nel settembre 1963 con la presentazione mondiale avvenuta sul palcoscenico del Salone di Francoforte. La Giulia Sprint GT (questo il nome di battesimo) sostituisce la gloriosa Giulietta Sprint ereditando gli organi meccanici della berlina Giulia Ti, in primis il bialbero 1.600 cc da 106 CV. Nello stesso anno va ricordata la fondazione dell'Autodelta, il reparto sportivo del Biscione che nel 1965 è trasferito da Udine a Settimo Milanese,

a pochi chilometri dal nuovo stabilimento Alfa Romeo di Arese. Da qui, sempre nel 1965, escono i primi esemplari delle Giulia Sprint GTA, le coupé "alleggerite" che intraprenderanno una straordinaria carriera sportiva sui circuiti di tutta Europa e America. Al Salone di Ginevra 1966 appare poi una nuova variante della GT: la GT Veloce. Accreditata di 4 CV in più rispetto alla "normale", si distingue da questa per piccoli dettagli estetici. Contemporaneamente è introdotta la versione 1300 Junior, per offrire una motorizzazione più popolare ed economica, di accesso alla gamma. Nel 1970, al Salone di Torino, arrivano le cosiddette versioni "unificate": le GT 1300/1600 Junior hanno lo stesso frontale della 1750 GT Veloce nata nel 1967.

Grazie ai successi nelle competizioni, l'Autodelta allestisce due versioni prodotte in serie limitata: la già citata Giulia Sprint GTA e la successiva GTA 1300 Junior.

Nel 1965 l'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA è presentata ai saloni di Amsterdam e Ginevra. Si tratta di una Sprint GT destinata alle competizioni, dove la "A" della sigla sta per "alleggerita". La scocca, infatti, at-



TEXALFA
Sopra, i sedili anteriori (a sinistra, foto da depliant) sono moderatamente profilati e hanno il poggiatesta. La Giulia GTV è una 2+2, perciò i posti dietro sono un po' sacrificati (a destra), soprattutto come spazio per le gambe. Bellissimi i cerchi "millerighe" (in alto).

traverso l'adozione della lamiera esterna in Peralluman priva di pannelli antirombo, permette di risparmiare 205 kg rispetto al modello di serie, arrivando alla soglia dei 700 kg in "assetto corsa". Il motore, poi, è dotato di testa con doppia accensione (due candele per cilindro) ed eroga una potenza di 115 CV a 6.000 giri, che arrivano a quota 170 negli esemplari per le competizioni.

In tre anni consecutivi di corse, la Sprint GTA si aggiudica il Challenge Europeo Marche e Piloti con Andrea De Adamich (1966 e 1967) e Spartaco Dinì (1968). Ignazio Giunti vince il Campionato Europeo della Montagna del 1967. Tra i successi più prestigiosi si segnalano anche il 1°, 2° e 4° posto assoluto alla 6 Ore del Nürburgring del 1967, e il 1° e 2° asso-

luto alla 250 Miglia di Castle Rock in Colorado, USA. Nel 1966, la GTA vince anche la Mitropa Cup (Rally) con Arnaldo Cavallari e Dante Salvay. Sempre nel 1966, l'Autodelta è unita all'Alfa Romeo e Carlo Chiti ne diventa il direttore. Da lì in avanti, l'Autodelta sarebbe stata il braccio armato dell'Alfa Romeo nelle competizioni e nello sviluppo di nuove tecnologie. Nel 1967 è realizzato un prototipo GTA sovralimentato per competere nel Gruppo 5, dotato di due compressori centrifughi coassiali abbinati a una turbina azionata dall'olio messo in pressione da una pompa assiale, collegata mediante catena al motore. Un'altra peculiarità del motore è il raffreddamento ad acqua direttamente nei condotti di alimentazione al fine di ridurre la temperatura della miscela nella camera di scoppio. La potenza è di 220 CV e durante le prove sulla pista di Balocco questa GTA denominata SA (sovralimentata) supera i 240 km/h. Con il pilota tedesco Dau vince la 100 miglia di Hockenheim del 1967.

Per venire incontro alle esigenze dei piloti privati, nel 1968 è prodotta anche la versione di 1300 cc aspirata. Denominata GTA 1300 Junior Autodelta, la vettu-



TUTTI I COLORI DELLA 2000 GT VELOCE

Biancospino, Verde oliva metallizzato, Bleu olandese, Grigio indaco, Verde pino, Beige cava, Nero, Grigio medio metallizzato, Grigio chiaro metallizzato, Beige chiaro metallizzato, Prugna, Azzurro Le Mans, Faggio, Giallo piper, Bleu pervinca metallizzato, Rosso Alfa.



Dalla GT/Am

la potenza delle nuove **2000** GT Veloce e Spider Veloce

Le nuove 2000 GT Veloce e Spider Veloce nascono grandi, perché derivano dalla GT/Am, campione d'Europa 1970 e riassumono tutta l'esperienza della 1750. Perché sono ancora più potenti e meglio dotate come sicurezza e come confort. Sono un nuovo più alto termine di confronto per tutte le vetture sportive della stessa categoria.

ra ha caratteristiche spiccatamente corsaiole e per quattro anni domina le corse nella propria classe di cilindrata, riuscendo a conquistare, grazie al particolare sistema di assegnazione dei punteggi, il titolo europeo assoluto nel 1971 e nel 1972. La GTA 1300 Junior viene prodotta in 447 esemplari.

Nel 1970 è l'olandese Toine Hezemans ad aggiudicarsi il titolo con l'Alfa 1750 GT Am (America), derivata dalla versione GT 1750 con iniezione Spica. La carrozzeria presenta i parafanghi allargati per alloggiare ruote da 13" con canale anteriore da 9" e posteriore fino a 11".

L'anno dopo entra in scena la 2000 GT Am, grande protagonista in tutte le competizioni, anche a livello assoluto: nel 1970, ad esempio, si impone nella 24 ore di Spa Francorchamps.

Vernice ad acqua

L'esemplare in questione è di un alfista sfegatato, ricercatore e grande appassionato di Alfa Romeo. Nel 1984 acquistò la 2000 GT Veloce pubblicata su queste pagine: la sua prima storica, benché all'epoca fosse alla stregua di un'auto usata con i suoi "soli" dodici anni di vita. Questo esemplare, infatti, era stato immatricolato per la prima volta a Torino nel 1972. Era dotato, sin dall'origine, di molti optional, ad esempio

L'Alfa Romeo partecipa da sempre a centinaia di corse ogni anno, e si può dire che ogni corsa è un'affermazione. Negli ultimi due anni grande protagonista delle vittorie Alfa Romeo è stata, accanto alla 33/3, la GT/Am, che oltre a vincere numerosi

Queste le vittorie della GT/Am:

- 1970**
 4 Ore di Monza 1° assoluta (Hezemans)
 Trofeo Austria 1° cat. Turismo cl. 2000 (Hezemans)
 Gran Premio di Budapest 1° assoluta (Hezemans)
 Gran Premio di Brno 1° assoluta (Hezemans)
 Tourist Trophy 1° cat. Turismo cl. 2000 (Hezemans)
 8 ore del Nürburgring 1° assoluta (De Adamich/Picchi)
 24 Ore di Francorchamps 1° cat. Turismo cl. 2000 (Pinto/Berger)
 Trofeo di Zandvoort 1° assoluta (Picchi)
 4 Ore di Jarama 1° assoluta (Hezemans)
 Erhverzog Johann Pokal 1° assoluta Turismo (Krammer)
 Premio della Sinea 1° assoluta Turismo (Krammer)
 Corsa in salita di Stainz 1° assoluta Turismo (Krammer)
 Coppa de Belgique a Zolder 1° assoluta gr. 2 (Frank)
 Corsa in salita di Tross Marets 1° assoluta (Berger)
 Gran Premio di Parigi 1° gr. 1-2-3 (Larroussie)
 Rallye de Lorena 1° gr. 1-2-3 (Baratier/Tavagny)
 Circuito di Dijon 1° gr. 1-2-3 (Larroussie)
 Circuito P. Ricard 1° gr. 1 e 2 (Baratier)
 Ronde Cevennes 1° gr. 1-2-3 (Baratier)
 Tour de France 1° gr. 2 (Pianta/Ramoni)
 Critérium des Cevennes 1° gr. 2 (Consten/Todi)
 Int. Adao-300 Km del Nürburgring 1° gr. 2 fino 2000 cc (Schulze)
 Int. Adao Eggbergrennen 1° gr. 2 cl. fino 2000 cc (Schulze)
 Adao-Speiser-Bergrennen 1° gr. 2 cl. fino 2000 cc e 1° ass. Tur. (Schüler)
 Adao-Flugplatzrennen Neuhausen 1° gr. 1-2 cl. fino 2000 (Reizinger)
 Int. DMV Rhein Pokal Rennen Hockenheim 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Hesse)
 Flugplatzrennen Schwesingen 1° assoluta gr. 2 (Hecquet)
 Adao-Sialom «Hot-Weiss köln» 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Dewassen)
 Rhein-Roadl. Rennen Hockenheim 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Hesse)
 Int. Adv.-Hesse-Flugplatz-Rennen Mainz-Finthen 1° assoluta gr. 1-2 (Schüler)
 Adao-Bergstra. Schotterring 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Schüler)
 Suedwestl. Pokal Rennen (Hockenheim) 1° assoluta Turismo (Schüler)
 Adao-Taubertrubi-Bergrennen Neustadt/Pf 1° gr. 2 cl. fino 2000 e 1° assoluta Turismo (Schüler)
 Audi/icc Flugplatzrennen Sembach 1° gr. 2 cl. fino 2000 cc (Schüler)
 Suedwestl. Bergstra. 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Schüler)
 Rhenhessisches Dem-Flugplatzrennen Mainz-Finthen 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Schüler)
 Suedwestl. Bergstra. 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Schüler)
 Coppa A.C. Verona 1° gr. 2 cl. da 1600 a 2000 (Zucconi)
 Trieste-Opicina 1° assoluta gr. 2 (Cecchini)
 Trofeo Autoprint 1° assoluta (Zecconi)
 Bassano-Montegrappa 1° gr. 2 cl. 2000 cc (De Leonibus)
 Coppa Sisa 1° assoluta gr. 2 (Roselli)
 Cesana-Sestriere 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Roselli)
 Trofeo Bruno Desanti 1° assoluta gr. 2 (Venturi)
 Coppa Carrì 1° assoluta gr. 2 (Fasolo)
 Gara di Pasqua a Zandvoort 1° assoluta (Hezemans)
 Corsa a Welschap 1° assoluta gr. 2 (Chiotakis)
 Trofeo di Zandvoort 1° assoluta (Picchi)

campionati nazionali e internazionali, nel 1970 ha conquistato, guidata da Toine Hezemans, il campionato europeo. Negli ultimi due anni grande protagonista delle vittorie Alfa Romeo è stata, accanto alla 33/3, la GT/Am, che oltre a vincere numerosi

Corsa in salita Camergerberg-Limburgo 1° assoluta gr. 2 (Hezemans)

- 1000 Miglia di Interlagos-S. Paulo 1° assoluta (Diniz/Diniz)
- 1971**
 Rallye International Neiges et Glace 1° turismo gr. 2 cl. 1600-2000 cc (Balas)
 4 Ore di Monza 1° ass. e 1° II divisione (Hezemans)
 Corsa in salita di Galatopar 1° assoluta gr. 2 (Barrios)
 Coppa d'Albi du Printemps 1° assoluta gr. 2 e 1° cl. fino 2000 (Maurier)
 12 Ore di Interlagos 1° assoluta (Diniz/Diniz)
 Corsa di Pasqua a Zandvoort 1° cl. fino 2000 cc. (Chiotakis)
 Coppa del Nogaro 1° assoluta gr. 2 (Maurier)
 300 Km del Nürburgring 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Hesse)
 Coppa A.C. Verona 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Colzani)
 Corsa in salita Frankenthal 1° assoluta (Istef)
 Coppa Piemonte A.C. Torino 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Zanetti)
 Coppa di Sisa 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Frank)
 Bassano-Montegrappa 1° turismo speciale cl. 2000 (Finotto)
 Gran Premio di Brno 1° II divisione (Hezemans)
 Rallye International Femminil Paris-S. Raphael 1° gr. 2 (Vallet/Noti)
 Nagrada Zagreba 1° assoluta (Istef)
 Vittoria Veneto-Carnegio 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Finotto)
 Corsa di Pentecoste Zandvoort 1° assoluta Turismo e Spec. (Chiotakis)
 Coppa Sisa 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Zanetti)
 Torino-Zerogruppa 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Petain-)
 Trofeo Autoprint 1° assoluta (Zecconi)
 10° Coppa Alpina di Asiago 1° turismo spec. cl. 2000 (Petain-)
 Gedächtnisrennen J. Rindt 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Ertl)
 Corsa al Colle della Medalliera 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Finotto)
 Sarnana-Sassotetto 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Finotto)
 Trofeo Petrolio Español 1° assoluta gr. 2 (Barrios)
 Corsa a Salisburgo 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Krammer)
 Corsa in salita di Behamberg 1° assoluta turismo gr. 2 (Krammer)
 Corsa in salita di Ald 1° assoluta turismo gr. 2 (Krammer)
 Corsa in circuito di Salzburgring 1° assoluta (Krammer)
 Corsa della Mendola 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Petain-)
 Corsa al Monte Pellegrino 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Fischer)
 Coppa Benelux Zandvoort 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Chiotakis)
 6 Ore di Interlagos 1° cat. div. 5° (Diniz)
 Rallye del Monte Bianco 1° assoluta gr. 2 (Chasseuil/Baroni)
 4 Ore del Nürburgring 1° II divisione (Hezemans/Van Lennep)
 Pedavena - Croce d'Asse 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Petain-)
 Nürtinger - Rennen 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Strochmann)
 Ascoli-Corte S. Marco-Coppa Teodori 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Finotto)
 Ostermehring Ring-P.P. d'Austria 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Krammer)
 Bressanone-S. Andrea 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Petain-)
 S. Giuliano-Socca Trossaria 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Cesariani)
 Delux Rally 1° gr. 2 e 1° ass. (McGr)
 Zandvoort Trophy 1° II divisione (Hezemans)
 24 Ore del Paul Ricard 1° II divisione (Hezemans)
 Trofeo Bruno Desanti 1° gr. 2 cl. fino 2000 (Zanetti)

LA NUMERAZIONE DEI TELAI

- 1971: da 2420001 a 2427650
 1972: da 2427651 a 2437790
 1973: da 2433791 a 2444050
 1974: da 2444051 a 2445676
 1975: da 2445677 a 2446580

PER IL MERCATO USA

- 1972: da 3020001 a 3020951; da 3021501 a 3021717
 1973: da 3021718 a 3022800
 1974: da 3023001 a 3023900
 1975: da 3025901 a 3027089

GUIDA A DESTRA

- 1971: da 2410001 a 2410250
 1972: da 2410251 a 2412050
 1973: da 2412051 a 2413734
 1974-1975: da 2413735 a 2414609

Produzione totale 37.459 esemplari
 (4.608 con guida a destra; 5.171 per il mercato USA)

RISULTATI

Sopra, il depliant della GTV 2000 che sottolineava l'anima sportiva della vettura: impressionante l'elenco delle vittorie. La GTV 2000 corre ancor oggi: è una delle preferite nell'Alfa Revival Cup (in alto) perchè abbastanza prestante da poter essere usata senza una pesante elaborazione, ma solo con pochi aggiustamenti. Qualcuno arriva in circuito con la macchina con cui corre, come una volta, e con ottimi risultati! Nella pagina a fianco, il potente bialbero e un suo disegno in trasparenza.

i cerchi in lega Campagnolo "millerighe", i vetri atermici, l'autoradio Philips con antenna elettrica e persino il condizionatore d'aria Borletti. L'abbinamento cromatico sfoggia il brillante Blue pervinca metallizzato per la carrozzeria (codice AR 349) e lo skai dei rivestimenti interni in color cuoio naturale.

Dopo un primo periodo d'uso, all'inizio degli anni Novanta la Veloce in questione è sottoposta a una revisione globale del motore e un leggero restauro di carrozzeria; complici lo scirocco e la salsedine della Liguria, si rende necessario un secondo più radicale restauro della scocca (1996), purtroppo rivelatosi assai poco durevole e con fatale errore nella tonalità della tinta. Infine, arriva un restauro generale, iniziato nel 2012 e terminato da pochi mesi.

In quest'ultimo intervento, oltre al risanamento di alcune aree basse della scocca, è stato "ripristinato" il colore corretto e originale utilizzando un prodotto LECHLER (BL6850 15E) doppio strato, con base più trasparente ad acqua dato il bando e la totale irreperibilità di tutte le vernici tradizionali dell'epoca a base di solvente nitro o acriliche catalizzate. L'ASI e i vari Registri omologatori hanno dovuto adeguarsi a tale situazione "moderna" mirata all'ulteriore miglioramento nella tutela della salute degli addetti oltre che all'impiego di prodotti di ultima generazione e più durevoli.

Degno di nota l'intervento per la sostituzione del bordo parafrangente posteriore destro che, a seguito di incidente subito anni addietro, era stato completamente appiattito e, successivamente, mal riparato.

L'auto -omologata ASI, FIVA, CSAI, RIAR- è stata impiegata per alcuni anni in gare di Regolarità storica; più di recente è utilizzata quasi esclusivamente per raduni turistici, esposizioni e per scorrazzare tra il litorale e le colline appenniniche dell'entroterra ligure e basso piemontese.



CERTOSINO
Sopra, l'arco passaruota posteriore destro che ha richiesto un paziente e certosino lavoro di ripristino. Il restauro è stato maniacale, come testimoniano le condizioni del fondo vano bagagli, che ospita la ruota di scorta e il serbatoio della benzina.

Le Alfa Romeo adoperano solo la metà della loro potenza per raggiungere velocità già elevate (140/145 km/h). Il pedale dell'acceleratore ha ancora altrettanta «potenza» per la ripresa, anche a quinta marcia innestata.

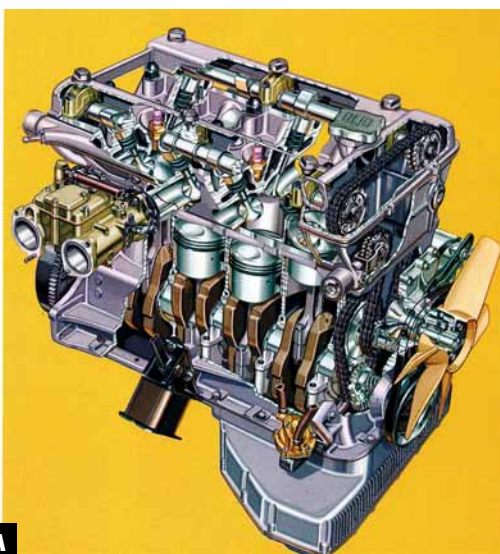
Nelle prove comparative di tenuta di strada, la stabilità delle Alfa Romeo è sempre insuperata. È un miracolo di equilibri, di tarature, di distribuzione di pesi, di azionamenti combinate di molle e barre antirullo, che deriva dalle corse e da una scuola di collaudatori che ha 60 anni di esperienza.

La frenata Alfa Romeo non si affievolisce mai, per quanto violenta, prolungata o ripetuta. È un fatto che deriva dalla struttura stessa dei freni a disco, da un disegno e da una robustezza che li preserva da qualsiasi deformazione dovuta al loro nemico principale, il calore. Inoltre sono sovralimentati e regolati da modulatore sulle ruote posteriori.



Anche a velocità elevate, un'Alfa Romeo è più sicura

Le Alfa Romeo adoperano solo la metà della loro potenza per raggiungere velocità già elevate (140/145 km/h). Il pedale dell'acceleratore ha ancora altrettanta «potenza» per la ripresa, anche a quinta marcia innestata. Nelle prove comparative di tenuta di strada, la stabilità delle Alfa Romeo è sempre insuperata. È un miracolo di equilibri, di tarature, di distribuzione di pesi, di azionamenti combinate di molle e barre antirullo, che deriva dalle corse e da una scuola di collaudatori che ha 60 anni di esperienza. La frenata Alfa Romeo non si affievolisce mai, per quanto violenta, prolungata o ripetuta. È un fatto che deriva dalla struttura stessa dei freni a disco, da un disegno e da una robustezza che li preserva da qualsiasi deformazione dovuta al loro nemico principale, il calore. Inoltre sono sovralimentati e regolati da modulatore sulle ruote posteriori.



SCHEDA TECNICA

ALFA ROMEO 2000 GT VELOCE (1971-1976)

Motore Tipo 00512, anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, 1962 cc, alesaggio e corsa 84x88,5 mm, rapporto di compressione 9:1, potenza 132 CV a 5500 giri, coppia 18,2 kgm a 4400 giri, valvole a V in testa (2 per cilindro), due alberi a camme in testa azionati da doppia catena, 2 carburatori doppio corpo orizzontali Weber 40 DCOE 32 o Dall'Orto DHLA 40 **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 5 rapporti Pneumatici anteriori e posteriori 165 HR 14 **Corpo vettura** Carrozzeria portante, coupé due porte, 2+2 posti Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella obliqua, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice; posteriori ponte rigido, braccio longitudinale, stabilizzatore a T, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice Freni: impianto idraulico, dischi sulle quattro ruote (anteriori autoventilati) Sterzo a vite e rullo **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.350 Carreggiata anteriore 1.324 Carreggiata posteriore 1.274 Lunghezza 4.100 Larghezza 1.580 Altezza 1.328 Peso in ordine di marcia 1.040 kg **Prestazioni** Velocità massima 195 km/h



ABS e fòrmica

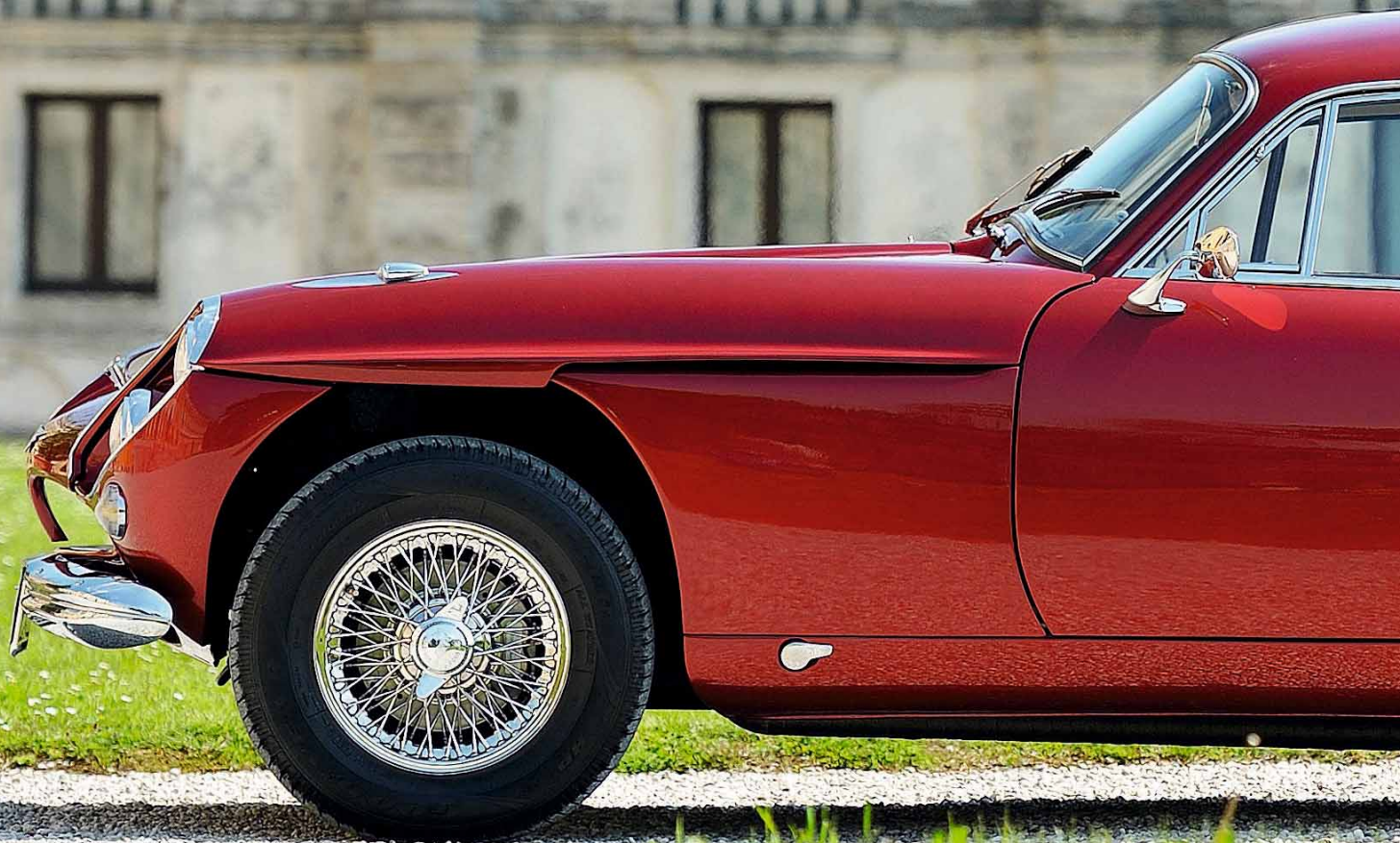
GT molto prestante grazie al V8 americano, si distingue per i contenuti tecnici e i materiali all'avanguardia. Verso fine carriera aggiunge antibloccaggio dei freni e trazione integrale (montata poi sulla Interceptor)



DI DARIO MELLA - FOTO MATTEO BOEM



BIGLIETTO
Non si può dire che la linea della Jensen non sia originale. Il frontale è un vero e proprio biglietto da visita, con quei gruppi ottici così particolari.



Il successo dell'innovativa 541 (vedi Automobili-
simo d'Epoca n° 65) incoraggia i fratelli Richard
e Alan Jensen a proseguire il cammino intrapre-
so, riproponendo nel nuovo coupé C V8 i conte-
nuti tecnici salienti della 541 basati sull'impiego della
vetroresina e dell'alluminio.

A West Bromwich l'obiettivo non è dare semplice-
mente una differente carrozzeria a quanto esiste, ma
proseguire lungo la strada dell'innovazione mante-
nendo il nucleo focale centrato sulle tematiche apprez-
zate dalla clientela. La comodità e le prestazioni,
per esempio: alla presentazione la 541 era il coupé a
quattro posti più veloce del mondo. E con l'erede si
punta più in alto, grazie ai 305 CV erogati dal pote-
roso V8 Chrysler di 5915 cc di cilindrata. Di qui il no-
me: "C", per indicare il telaio detto "centre tube chas-
sis", il resto per sottolineare la nuova unità motrice.
Ma perché rinunciare al sei cilindri in linea Austin
di quattro litri che aveva dato buoni risultati? Per-
ché non aveva abbastanza coppia motrice e poten-
za per sopportare un cambio automatico, garantendo
nel contempo la brillantezza desiderata. E anche per
una ragione strategica: il cambio automatico era la
soluzione verso la quale si stavano orientando i prin-
cipali concorrenti della Jensen: Aston Martin, Bristol

e Jaguar. E il V8 Chrysler era fornito d'origine accop-
piato al cambio automatico Torque-Flite, che risolve-
va ogni problema legato alla trasmissione.

Fòrmica si

Presentata nell'ottobre 1962 all'Earls Court Motor
Show di Londra, la C V8 affianca la 541 (la sostituirà
l'anno dopo) con l'obiettivo di fidelizzare, ma anche
ampliare, la tradizionale clientela fatta da industria-
li, dalla "landed gentry" (la piccola nobiltà terriera),
da top manager di grandi aziende e da professionisti
affermati, persone attente e che avevano idee chiare
su cosa chiedere una volta recatisi in un autosalone.
Un marchio come la Jensen, che non aveva un'attività
agonistica in grado di fare da cassa di risonanza, do-
veva distinguersi dai concorrenti più blasonati attra-
verso soluzioni diverse o innovative. Per questo mo-
tivo si utilizza nuovamente la vetroresina per la car-
rozzeria, dove la novità deriva questa volta dal rive-
stimento della plancia in fòrmica in luogo del tradizio-
nale legno. La fòrmica, un laminato plastico impiega-
to all'epoca nell'arredamento per il piacevole aspet-
to e la superiore resistenza ai detersivi, diventa quel
tocco che il cliente più sensibile all'innovazione nota
immediatamente. In questo modo si accontenta la

COMPASSO
Scintillio di cromature nel
profilo della Jensen C V8,
persino sui tappi dei fori
per il "cric". Nei dettagli
a destra, il contorno
cromato dei gruppi
ottici, il caratteristico
andamento della sede
dei fanalini posteriori,
il finestrino dietro
apribile a compasso,
l'alloggiamento delle
luci di posizione anteriori
sopra i parafranghi, il
profilo che maschera le
cerniere del coperchio
bagagli e lo stemma della
Casa sul cofano anteriore.





PREGIATA
 Negli interni c'è un trionfo di pelle pregiata. La plancia è rivestita con il legno dell'ultima serie, dato che l'originale fòrmica non era recuperabile. I posti dietro sono divisi da un bracciolo che funge da contenitore chiuso da una ribaltina. Le cinture di sicurezza sono originali.

clientela consolidata che chiede un disegno dell'auto tradizionale, ma nello stesso tempo si crea l'interesse proponendo contenuti nuovi grazie ai quali una Jensen diventa intrigante. Naturalmente, visto il posizionamento nel mercato, nell'abitacolo abbondano i rivestimenti in pelle trattata secondo i migliori dettami di scuola britannica. E ci sono d'origine le cinture di sicurezza ai posti anteriori, quasi nessuno all'epoca le montava. E altrettanto raro era il volante regolabile assialmente di serie.

Perspex no

Sul piano estetico Eric Neale, il designer, propone un'evoluzione del disegno precedente, che sottolinea, però, la novità sotto il cofano: si lavora sul frontale che abbandona la calandra con paratia orientabile della 541 per una classica maglia dentro il musetto. A creare la novità sono i doppi fari disposti in diagonale, che è ciò che distingue a colpo d'occhio la C V8 dalle concorrenti dell'epoca. Nelle intenzioni di Neale i fari avrebbero dovuto essere racchiusi da una carenatura in perspex. La sede era stata così disegnata non per un mero esercizio estetico, ma per avere aerodinamicamente una corretta superficie di raccordo con il profilo della carrozzeria, da cui derivava anche la

scelta del diverso diametro dei doppi fari: fu Richard Jensen a non volere la copertura, perché temeva che potesse limitarne l'efficienza. E così i fari restarono scoperti, anche perché ormai il Salone di Londra era alle porte e non c'era tempo per ridisegnare il frontale. Non restò quindi a Neale che prendere atto della situazione e risolvere il tutto con un profilo cromato per ornarne in qualche modo il contorno della sede. Ma riuscì anche a dare funzionalità alla soluzione che gli fu imposta, perché ricavò nella parte inferiore del faro più in alto una presa che, attraverso un condotto in vetroresina, invia l'aria esterna nell'abitacolo.

Vetroresina

Se vista davanti la C V8 è inconfondibile, altrettanto caratteristico è il disegno della coda, con nervature che iniziano da quelle presenti lungo la parte superiore dei parafanghi, nello specifico di quello posteriore, e proseguono lungo lo specchio di coda, racchiudendo i gruppi ottici separati nelle diverse funzioni. Originale il motivo "a narice" sopra il coperchio bagagli che richiama la presa d'aria sul cofano.

Ma la C V8 com'era costruita? Su un'intelaiatura d'acciaio, progettata da Kevin Beattie, viene riportata la carrozzeria in vetroresina, a eccezione delle porte





ESTINTORE
Nelle foto grandi, in alto il cruscotto con tachimetro in miglia all'ora, contagiri e display con l'indicazione dell'inserimento delle marce del cambio automatico, più in basso, gli strumenti secondari racchiusi in una sede al centro plancia. L'interruttore "hazard" (lampeggio simultaneo frecce), di fabbricazione Lucas, fu aggiunto in epoca successiva quando fu reso obbligatorio. Nelle foto piccole: il posacenere posteriore, estraibile, inserito alla fine del tunnel centrale; al centro, la bocca che porta nell'abitacolo aria esterna attraverso un tunnel collegato alla presa ricavata sotto i fari; infine, l'estintore in dotazione all'epoca.

che sono di alluminio. Rispetto alla 541 ci sono, tuttavia, significative diversità nell'impostazione del telaio, che avrebbe dovuto risultare più leggero di circa 50 kg. E invece, per ragioni di insufficiente rigidità torsionale dovute alle maggiori sollecitazioni derivanti dal nuovo motore, si rende indispensabile irrobustirlo con elementi aggiuntivi, per cui il peso alla fine risulta, all'opposto, di una cinquantina di kg superiore alla 541. Ma non solo: i rinforzi anteriori restringono lo spazio a disposizione per le gambe. Il cambio, come abbiamo detto, è automatico a tre velocità con comando a leva sulla colonna dello sterzo e i freni sono a disco su tutte le ruote. Può anche essere montato, a richiesta, un cambio manuale Chrysler-Borg & Warner con tre rapporti più overdrive, derivato dall'automatico, che non ha successo perché la stessa Jensen privilegia l'automatico. Su strada il comportamento è determinato dall'elevata cilindrata del motore che da sola genera potenza e coppia da vendere, pur con una potenza specifica di poco più di 50 CV/litro, che è un valore di tutta tranquillità. Ma ciò non deve ingannare perché l'otto cilindri Chrysler spinge forte. L'accelerazione, non brutale ma progressiva, alla prova del cronometro si rivela poderosa, così che il quarto di miglio (circa 400 me-

tri) da fermo è coperto in meno di 16", valore tanto più considerevole se pensiamo che è un'auto di quindici quintali con cambio automatico. E questi dati sono utili per meglio confrontarsi con le rivali britanniche, alle quali vanno aggiunte la Ferrari 250 GT 2+2 e le Maserati 3500 e 5000 GT. Va detto tuttavia che il cliente cerca, in queste supercar, scontate le prestazioni che sono imprescindibili, anzitutto la visibilità personale, che dipende dalla bellezza e personalità della propria vettura. Altri aspetti (abitabilità, accessori, eccetera) vengono dopo.

Sale la potenza

A un anno dalla presentazione e dopo dieci mesi dall'inizio delle consegne, si vedono alcune modifiche che di fatto inaugurano la seconda serie della C V8, detta Mk II: la prima versione diviene quindi Mk I. Le luci di posizione anteriori e gli indicatori di direzione sono spostati dall'originale posizione sopra ai parafranghi, a lato della calandra. Dietro sparisce la "narice" sul coperchio bagagli, è eliminata la maniglia di appiglio del cofano anteriore, sostituita da una interna nascosta da un portello di alluminio a filo del cofano. Modifiche minori coinvolgono, nel corso della produzione, l'apertura del cofano motore, le maniglie porta-



l'antenna radio e viene aggiunto un contorno cromato al bocchettone di rifornimento. Il punto focale è però nuovamente il motore con cilindrata che passa da 5915 a 6276 cc e potenza che sale da 305 a 330 CV (SAE). L'incremento si avverte in accelerazione, mentre la velocità massima cresce di circa una decina di km/h. Il nuovo motore non è montato immediatamente, ma dopo qualche mese e questo perché Chrysler ne aveva maggiorato nel frattempo la cilindrata. Con la seconda serie c'è l'opzione del cambio manuale a quattro rapporti, che è di nuovo l'automatico modificato.

In una prova comparativa tra le due soluzioni si nota che il manuale è più lento nel passaggio delle marce, cosa logica se pensiamo che si tratta di un adattamento. Adattamento visibile anche nella manovrabilità e nella forma della leva del cambio, non proprio da sportiva. La vettura migliora nello scatto breve grazie alla diversa spaziatura dei rapporti, tuttavia la lentezza nel passaggio delle marce, pur accettabile nella guida di tutti i giorni, fa perdere ogni vantaggio, tanto che la C V8 con cambio manuale impiega tre secondi in più per raggiungere le 120 miglia orarie (193 km/h), pur dimostrando una velocità massima un po' superiore all'automatica.

A questo proposito, la pubblicità d'epoca pone l'accento sul fatto che la C V8 è il coupé quattro posti più rapido nel raggiungere la 120 mp/h, in meno di 30".

Face-lifting

Nell'abitacolo della seconda serie non si vedono modifiche di rilievo, salvo l'aggiunta del comando di di-



sappannamento del lunotto. Al retrotreno c'è invece un'importante novità, il montaggio di ammortizzatori regolabili con comando dall'abitacolo sul tunnel della trasmissione. Sono queste, tuttavia, le principali indicazioni che distinguono la prima dalla seconda serie. In realtà, dati i ridotti numeri di produzione, ci saranno vari aggiustamenti in tempi diversi nel corso della produzione, tanto che non è facile trovare due C V8 della medesima serie identiche.

Nel luglio 1965 compare la terza serie, detta Mk III. Le maggiori modifiche questa volta riguardano la carrozzeria: si può parlare di face-lifting a ragion veduta, perché Neale ridisegna le sedi dei fari, ora di diametro uguale, e i gruppi ottici secondari sono raddoppiati con le funzioni di indicatore di direzione e luce di posizione separate. Ci sono nuovi paraurti più sottili con rostri (modifica che fa diminuire di 25 mm la

ORIGINALI
 In alto, la C V8 in azione: i cerchi a raggi sono coerenti con l'epoca ma non originali: questi ultimi si vedono nella foto in bianco e nero (sopra): un'immagine dell'epoca che ritrae la cantante Susan Maughan davanti alla fabbrica della Jensen. La C V8 costava in Inghilterra alla presentazione 3.679 sterline, contro le 4.412 necessarie per un'Aston Martin DB 5, le 5.975 per una Ferrari 275 GTB e le 2.033 per una Jaguar E.



lunghezza della vettura) e sono eliminati alcuni decori in acciaio inox; inoltre il cristallo anteriore è ampliato nella parte bassa. Le cerniere del coperchio baule sono spostate all'interno. La meccanica non subisce cambiamenti, fatto salvo il circuito frenante ora del tipo sdoppiato di sicurezza.

All'interno la fornica del rivestimento plancia è eliminata a favore di un'impiallacciatura in legno di noce, viene modificata la disposizione degli strumenti del cruscotto e compare il lunotto termico elettrico. Nell'impianto di climatizzazione si aggiungono uscite d'aria climatizzata per i posti dietro all'altezza dei piedi e una nuova bocchetta sulla plancia per ventilare la parte alta dell'abitacolo. I sedili anteriori diventano completamente reclinabili.

Le poche Jensen C V8 con guida a sinistra appartengono alla seconda e terza serie, le prime sono tutte guida a destra. Quasi tutte le auto montavano il cambio automatico, perché i clienti videro nella C V8 una vettura sportiva ma comoda anche tutti i giorni.

Con la terza serie la Jensen ottiene un buon risultato sportivo quando si aggiudica, nel 1965, la Commanders Cup sul circuito di Snetterton in Inghilterra, gara sulle 24 ore riservata a vetture di serie. A questo proposito, la C V8 è qualcosa che somma, armonizzando, caratteristiche antitetiche: è un ottimo compromesso per chi desidera la brillantezza e il comportamento stradale da coupé veloce e grintoso, ma non fa pagare lo scotto in comodità che di solito una sportiva pura, più simile a una vettura da corsa, all'epoca impone. Il solo appunto viene dalla pesantezza dello sterzo, non assistito, in manovra. Notevole, con l'introduzione degli ammortizzatori Selectaride regola-

bili, la flessibilità di comportamento. Nella guida cittadina si sceglie la regolazione più soffice, il contrario nella guida veloce, dove si apprezza il contenuto coricamento del corpo vettura e la precisione dello sterzo nell'impostare le traiettorie.

Un'auto, la C V8, dalla duplice personalità: da un lato la guida in relax con il cambio in modalità "drive" senza ricorrere al "kick down", dall'altro la spinta del motore che permette, sfruttando il cambio automatico in prima e seconda, sorpassi rapidi, accelerazioni vigorose e una guida quasi da sportiva purosangue,

PERSONALITÀ

L'elaborato frontale della C V8 (in alto), come ogni elemento di personalità, divide i giudizi tra positivi e negativi. Il posteriore, pur influenzato dallo stile della 541, mostra i temi anni '60 visibili nell'aumento delle superfici vetrate e in una maggiore linearità del disegno.

coadiuvati da una tenuta di strada sicura e da un assetto neutro.

Un'interessante convertibile, su base Mk III, è allestita come prototipo senza seguito.

Ferguson Formula

La C V8 serve inoltre da banco prova per sviluppare in sinergia con la Ferguson la tecnologia delle quattro ruote motrici. L'idea nasce nel 1962, ma è accantonata per essere ripresa in un secondo momento. In Inghilterra la Ferguson, costruttore di trattori agricoli, possiede le più avanzate conoscenze in materia, culminate con la costruzione di una monoposto di F1 a trazione integrale (vedi Automobilismo d'Epoca n° 71) che Stirling Moss ha portato in gara nel 1961. C'è anche il sistema antibloccaggio dei freni: questa stessa tecnica, di derivazione aeronautica e sviluppata da Dunlop-Maxaret, era stata utilizzata nella monoposto Ferguson a quattro ruote motrici.

Con queste direttive è studiata e costruita la C V8 in versione FF, dove la sigla, che diventa il nome del modello, significa "Ferguson Formula". Esposta come prototipo all'Earls Court Motor Show di Londra del 1965 come evoluzione della C V8 MK III, la FF si distingue per uno sfogo d'aria con griglia tra le porte e i parafranghi anteriori. La diversità, oltre ai semiassi anteriori con giunti omocineticici, sta nel passo allungato di 100 mm e nel telaio, modificato e rinforzato. La trazione integrale ha comportato la riprogettazione della sospensione anteriore, con aumento della carreggiata al valore di quella dietro e alcune modifiche alla sospensione posteriore e al differenziale dietro. Lo sterzo diviene servoassistito e crescono la lunghezza (84 mm) e la larghezza (46 mm) della vettura. Il sistema antibloccaggio ripartisce invece la coppia frenante secondo valori massimi con proporzione esattamente invertita tra le ruote dietro e davanti. Insomma, la C V8 FF è un concentrato di tecnologia che anticipa alcuni dei futuri temi della tecnica automobilistica, oggi diffusi grazie al progresso dei controlli elettronici. Una curiosità: al Salone la FF è priva di motore perché non è stata ultimata in tempo. Per



mascherarne l'assenza nell'avantreno c'è un sacco di sabbia che dà il giusto assetto alla vettura. Chiaramente il cofano resta ben chiuso per tutta la durata dell'esposizione. Il convincente esito dei test indurrà i vertici della Jensen Motors Limited a proseguire con la trazione integrale che, tuttavia, non sarà applicata alla C V8 ormai in odore di pensione, bensì alla nuova Interceptor.

La terza serie



Il face-lifting della terza serie della C V8 è visibile a colpo d'occhio nei fari di diametro uguale, nella separazione delle luci di posizione (bianco) e degli indicatori di direzione (arancio), nel profilo orizzontale che decora la calandra e nella comparsa dei rostri ai paraurti. Un po' meno personale, forse più equilibrata.

INTERCEPTOR

I temi tecnici innovativi (trazione integrale e sistema antibloccaggio dei freni), introdotti in un prototipo battezzato FF e appartenente alla terza serie della C V8, trovarono applicazione nella Interceptor (sopra), che presenta tematiche applicate, a partire dagli anni '80, ad alcune vetture stradali, anticipando quella che sarà l'evoluzione tecnica nei Rally. Il totale della produzione della Jensen C V8 è stato di 500 esemplari: 69 della I serie, 250 della II e 181 della III. Si ringrazia per il servizio fotografico Villa Contarini - Fondazione G.E. Ghirardi di Piazzola sul Brenta (PD).

LE CONCORRENTI EUROPEE ALLA PRESENTAZIONE

MODELLO	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza (CV-SAE)	Velocità (km/h)	Prezzo in Lire
Jensen C V8	V8 ant/post	5915	305	220	Non importata
Aston Martin DB4	6 in linea ant/post	3670	240	240	6.500.000
Bristol 407	V8 ant/post	5130	250	201	Non importata
Ferrari 250 GT coupé 2+2	V12 ant/post	2953	240 (CUNA)	231	5.500.000
Jaguar E-Type coupé	6 in linea ant/post	3781	265	240	4.900.000
Maserati 5000 GT coupé	V8 ant/post	4950	350 (DIN)	270	7.500.000
Mercedes 300 SL coupé	6 in linea ant/post	2996	240	235	6.875.000



SCHEDA TECNICA

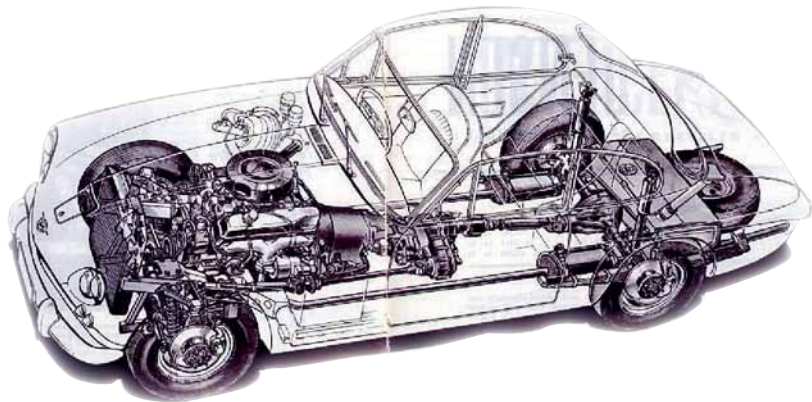
JENSEN C V8 (C V8 6.3)

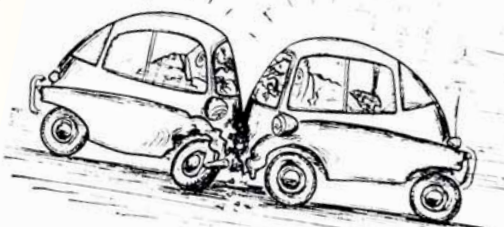
Motore Chrysler Tipo B, V8 anteriore longitudinale Alesaggio e corsa 105 x 86 (108 x 86) mm Cilindrata 5.915 (6.276) cc Rapporto di compressione 9:1 (10:1) Potenza 305 CV SAE a 4800 giri (330 a 4600) Coppia 54,7 kgm SAE a 3000 giri (58,8 a 2800) Distribuzione un albero a camme nel basamento, aste e bilancieri, punterie idrauliche, valvole in testa Alimentazione un carburatore quadricorpo Carter AFB, pompa benzina meccanica Accensione bobina e spinterogeno Lubrificazione forzata, capacità circuito litri 4,8 Raffreddamento ad acqua, capacità circuito litri 13,7 (18,2) Impianto elettrico 12 V Alternatore 36 A Batteria Lucas 72 (74) Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione automatica monodisco con comando idraulico e servocomando (con cambio manuale monodisco a secco a comando idraulico) Cambio automatico Torque-Flite a 3 rapporti con convertitore idraulico di coppia Cambio a richiesta per Mk I: manuale Chrysler-Borg & Warner a 3 velocità (2^a e 3^a sincronizzate) con overdrive sulla 2^a e 3^a marcia; per Mk II e Mk III: a 4 marce + RM Differenziale Salisbury 4HA, autobloccante Power-Lock Cerchi a disco in acciaio Pneumatici Dunlop RS5 6,70 x 15" **Corpo vettura** Telaio in tubi d'acciaio, traverse e strutture scatolate stampate in acciaio Carrozzeria in pannelli di vetroresina e alluminio, coupé a due porte, quattro posti Sospensione ant: ruote indipendenti con bracci oscillanti e molle elicoidali, ammortizzatori a leva Armstrong, barra antirullo Sospensione post ponte rigido, balestre longitudinali semiellittiche, barra Panhard, ammortizzatori idraulici telescopici Armstrong (dal '63 ammortizzatori post regolabili Selectoride al retrotreno) Freni a disco Dunlop, servofreno Sterzo a cremagliera con ammortizzatori Capacità serbatoio carburante (litri): 72 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.667 Carreggiate ant/post 1.417/1.445 Lunghezza 4.686 (Mk III 4.661) Larghezza 1.714 Altezza 1.397 Peso (kg): 1.520 in ordine di marcia **Prestazioni** Velocità massima 220 (228) km/h Accelerazione con cambio aut. 0-100 km/h 8"2 (8") 0-400 m 15"8 (15'4")



CONDIZIONATORE

Il "cuore" della C V8, il poderoso 6 litri V8 Chrysler. Alcuni particolari sono stati lucidati. La vettura fotografata ha un condizionatore after-market. Sotto: la trasparenza della C V8 FF. Si vede il gruppo centrale che trasmette il moto all'avantreno e ripartisce la coppia tra asse anteriore e posteriore.





"Just wait till I get out . . . !"

Aspetta solo che esca di qui...! Così recita questa simpatica vignetta britannica, che mette in risalto un problema delle prime Isetta: l'assenza di retromarcia.



VENTILAZIONE

Questa Isetta è una "sliding windows", cioè con finestratura laterale fissa e vetri scorrevoli. Le precedenti montavano un finestrino fisso, con un piccolo deflettore anteriore apribile, e il lunotto posteriore avvolgente. In quel caso diventava vitale il tetto apribile. La ventilazione interna era però critica, al pari dei problemi di appannamento in caso di pioggia quando il tetto restava chiuso.



L'ovetto di Rivolta

**Prodotta
in cinque paesi
di due continenti,
l'Isetta può essere
considerata
un'auto globale
ante-litteram
"Mamma" delle
superutilitarie di
oggi, nasce in Italia
ma trova fortuna
all'estero**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

Da qualche anno l'Isetta, celebre e buffa micro-car degli anni '50 con la porta davanti, vive una fase di inaspettata popolarità. Tutto ha inizio con l'asta di RM Auctions del 2013 in cui è andato all'incanto l'intero contenuto del Bruce Weiner Museum, all'epoca il più grande al mondo interamente dedicato alle microvetture, per contrasto ubicato in USA, il paese delle auto smisurate. Un evento dalla forte risonanza, che ha risvegliato l'interesse collettivo per questo genere di vetture. L'idea alla base del progetto Isetta nasce in Italia, dall'imprenditore Renzo Rivolta, fondatore a Genova nel 1939 della Isothermos, azienda specializzata in grandi impianti di refrigerazione. L'attività si consolida in fretta, tanto da superare senza troppe difficoltà gli anni del conflitto, al termine del quale riprende a operare nella nuova sede di Bresso (MI) dedicandosi alla produzione di piccole motociclette e scooter, di cui una microcar è la naturale evoluzione. Sono gli albori della motorizzazione di massa, avviata con le Fiat "Topolino" e prossima all'esplosione con le Fiat 600 e Nuova 500. Il comando dell'Ingegnere Rivolta è categorico: la nuova vettura deve avere due posti, consumare come una motocicletta e costare la metà di una Topolino, vettura all'epoca popolare ma non ancora alla portata di tutti.

Aeronautica

Il progetto è sviluppato da due ingegneri aeronautici, Ermenegildo Preti e Pierluigi Raggi: costoro applicano alla nuova nata i criteri propri della loro materia. La forma che deriva ne è testimonianza: la vettura è una sorta di goccia finestrata come la cabina di un piccolo caccia. La piccola Iso, "Isetta" per l'appunto, debutta nel 1952 ed è una miniera di soluzio-



CUPOLINO

La vista laterale dell'Isetta evidenzia le forme a uovo e l'ispirazione aeronautica del corpo vettura, che nella parte superiore ricorda il cupolino di un caccia. Salta all'occhio nella vista laterale l'assenza di porte su entrambi i lati. Il paraurti era un optional. In basso, il posto guida, con l'esile volantino e il cruscotto ridotto al minimo: si limita a uno scatolotto fissato alla porta anteriore, contenente



il tachimetro/contachilometri e un paio di spie. Sul fianco destro troviamo invece l'interruttore luci e il blocchetto accensione. La leva del cambio spunta dal fianchetto sinistro, proprio sopra il passaruota.

ni innovative: il comodo (per due persone) abitacolo è accessibile agevolmente attraverso l'unica grande porta anteriore, alla quale sono fissati il piantone dello sterzo (snodabile tramite un giunto cardanico) e di conseguenza il volante. Il guidatore richiude la porta tirando quest'ultimo a sé, mentre la leva del cambio è sul fianchetto sinistro, con la disposizione dei rapporti invertita, ovvero con la prima in basso a destra. Il motore, accessibile dall'esterno attraverso

uno sportello asportabile come su una Vespa, è posizionato alle spalle del passeggero, da cui imprime la trazione alle due ruote posteriori, gemellate a breve distanza per evitare la necessità di un differenziale e mosse da una trasmissione a doppia catena chiusa in un carter centrale.

Un insieme tanto buffo quanto originale e pratico, che il pubblico nostrano accoglie con interesse e curiosità, ma che il mercato esita a premiare. La vettura è sì meno costosa di una Topolino, ma i contenuti sono inferiori: è piccola, priva di qualsiasi forma di bagagliaio, mentre la concorrente torinese può contare sulla panchetta posteriore che all'occorrenza può ospitare anche due passeggeri. Inoltre la micro-car di Bresso viene mal pubblicizzata, dato che anziché puntare sugli indubbi vantaggi rispetto a uno scooter, è presentata in veste di vettura da città o seconda auto o, peggio, auto da signora, quando il mercato automobilistico dei primi anni '50 è ancora quasi del tutto maschile. E, si sa, il maschio italiano alla sua reputazione ci tiene: avrebbe mai potuto comprare una macchinetta a forma di uovo, "da signora" e per di più con il nome di un frigorifero?

Contro un marketing sbagliato nulla possono le furbe versioni commerciali (cassonata e furgone) e nemmeno una più che dignitosa partecipazione alla Mil-



SNODATA

A fianco, l'Isetta si muove lenta ma agile. La partenza avviene con un tipico sussulto, causato dall'adattamento all'uso automobilistico di un cambio da moto. Nelle foto piccole, il "quadro strumenti" e la pedaliera, fissata al pavimento. Tra i pedali di freno e frizione



le Miglia del 1954, con tutte le vetture giunte a destinazione alla impressionante media di quasi 80 km/h, quasi la velocità massima del modello di serie.

Licenza di espatrio

Dopo quasi due anni di perdite economiche e risultati di vendita deludenti (circa mille esemplari) i tempi sono saturi, e Rivolta cerca di arginare i danni. L'uovo di Colombo, o dovremmo dire "di Renzo" è l'accordo con la BMW, che in quegli stessi tempi vive una situazione opposta: nelle difficoltà della Germania post bellica in cui spopolano le micro vetture (Messerschmitt, Fuldamobil, Goggomobil), il marchio dell'elica soffre le scarse vendite di una gamma esageratamente lussuosa. Per loro l'Isetta è proprio quello che ci vuole; oltretutto, su suolo tedesco, la guida di vetture con cilindrata inferiore a 250 cc è anche favorita da una patente "semplificata". L'accordo viene perfezionato in breve e riguarda la sola scocca, meccanica esclusa; il lento propulsore Iso a due tempi da 10 CV scarsi è sostituito dal monocilindrico quattro tempi da 247 cc della moto R253, forte di 12,5 CV e abbinato a un cambio a quattro marce. La BMW Isetta (il nome è mantenuto) debutta sul mercato tedesco nel 1956, lo stesso anno in cui la versione Iso è ritirata da quello italiano.



Successo globale

La Isetta BMW differisce dalla Iso per pochi dettagli, ma rispetto ad essa ha un successo molto superiore: oltre 110mila esemplari prodotti dalla sola BMW tedesca fino al 1962, a cui si sommano quelli realizzati, sempre su licenza, dalla Velam in Francia, che ne produce anche versioni cabriolet e fuoriserie, dalla Romi in America Latina, e i ben 30.000 prodotti da BMW in territorio britannico per il mercato d'oltre-

spicca l'elemento di fissaggio dell'asse dello sterzo e il relativo giunto cardanico che gli permette di "seguire" la porta durante la sua apertura. Una soluzione semplice e funzionale. Qui sopra, il divanetto per i due passeggeri. Sotto la seduta è alloggiata la batteria.

manica: in totale, 161.360 in "carriera". La genialità del progetto Isetta è riscattata da numeri di produzione onorevoli che la portano a debuttare perfino in un mercato difficile come quello nordamericano, agli antipodi delle micro-car per vocazione e tradizione. Il successo è tale che, si racconta, in occasione della produzione dell'esemplare numero 50.000 la dirigenza BMW scrive una lettera di elogio a Renzo Rivolta, per ringraziarlo di aver venduto loro il progetto.

Negli anni seguenti l'Isetta conquista nuove motorizzazioni e nuove carrozzerie, prima con la 300 ad affiancare la 250, poi con la 600, versione maggiorata con ruote "regolari" e quattro posti. Arrivano nuovi equipaggiamenti più automobilistici e "signorili" come l'Export, e nuove dotazioni tra cui l'utilissima retromarcia, inizialmente non contemplata, per cui parcheggiando di fronte a un muro si rimaneva intrappolati in auto, e i vetri scorrevoli a rendere più respirabile la (poca) aria interna, il cui ricambio era prima affidato ai soli deflettori e al tetto apribile, che rendeva impossibili ventilazione e sbrinamento in caso di pioggia.

Passaporto britannico

L'Isetta di queste pagine è un esemplare piuttosto raro in Italia perché è una BMW in versione 300 cc prodotta in Gran Bretagna. Presenta alcune modifiche di dettaglio rispetto a quella "continentale", come l'adozione di componentistica Lucas per l'impianto elettrico e la fanaleria, ed è proposta in diverse versioni: la guida può essere sia a destra, come d'uso sulle strade del Regno Unito, sia a sinistra, scelta preferita da molti per il fatto che il guidatore, viaggiando da soli sul lato sinistro, bilancia il peso del propulsore, che è a destra; la vettura è poi disponibile, oltre che nella classica disposizione a quattro ruote, anche in versione triciclo che la legislazione fiscale britannica favorisce in modo sensibile. L'Isetta di queste pagine è proprio una tre ruote, e per questo al momento dell'immatricolazione italiana è stata classificata come triciclo e dotata di documenti e targhe da "moto". Oggi appartiene alla fanciulla ritratta in queste pagine, che l'ha ricevuta in dono come prima storica dal marito collezionista.

L'Isetta è una macchina semplice, e una volta presa confidenza col cambio a sinistra, la cui manovrabilità richiede un minimo di pratica (è pur sempre derivato da una moto), si lascia condurre con facilità, risultando più brillante di quanto ci si possa aspettare. La verniciatura bicolore dai toni squillanti, unita alle forme da "cartoon" e dalle proporzioni insolite, rende la guida della piccola BMW un'esperienza sconsigliata ai timidi: passare inosservati è impossibile. Data la natura del mezzo le percorrenze in ge-



nere sono brevi, anche se la vetturetta sopporta bene la fatica, affronta con disinvoltura le pendenze e, una volta lanciati, gli 80 km/h circa di velocità massima sembrano perfino tanti. Un progetto intelligente e pratico anche visto con gli occhi di oggi: non è un caso che si parli da diversi anni di una nuova Isetta by BMW per contrastare il successo della Smart. Intanto che ci si pensa, in Brasile (dove veniva prodotta da Romi) all'Isetta hanno dedicato un monumento, mentre al Salone di Ginevra di quest'anno ha debuttato un nuovo progetto indipendente di microvetture elettrica. Si chiama Microlino: guardate le foto, vi ricorda qualcosa?

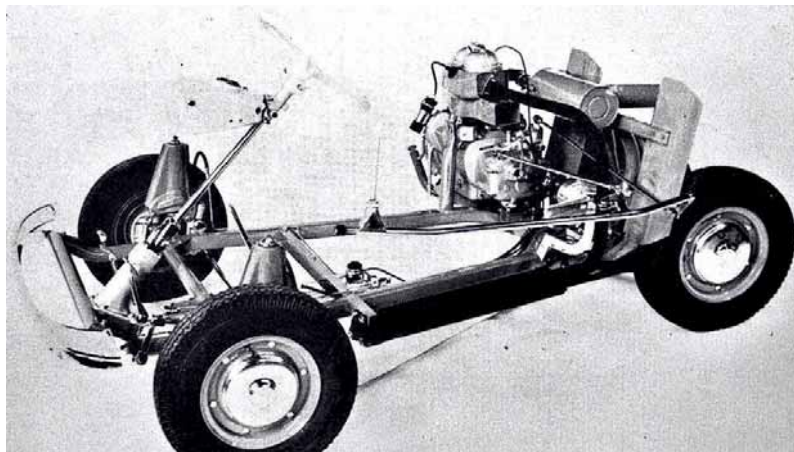
LICENZA
In alto, a San Paolo del Brasile nel 1958 una parata di Isetta prodotte dalla locale Romi. L'Isetta fu prodotta su licenza con vari marchi anche in Francia, Germania e Inghilterra. Sopra, una foto promozionale dell'epoca valorizza la praticità della porta anteriore.



SCHEDA TECNICA

BMW ISETTA 300 GB (1961)

Motore Centrale monocilindrico 4 tempi, cilindrata 297 cc, alesaggio e corsa 72 x 73mm, potenza 13 CV a 5200 giri, coppia 1,8 kgm a 4600 giri, distribuzione ad aste e bilancieri, valvole in testa, alimentazione con carburatore Bing 1/24, raffreddamento ad aria, impianto elettrico 12V **Trasmissione** Trazione posteriore, cambio a 4 marce più RM, comando a cloche, frizione monodisco a secco, pneumatici 4,80x10 anteriori, 145x10 posteriore **Corpo vettura** Carrozzeria monovolume, una porta due posti, telaio tubolare in acciaio, sospensione anteriore a ruote indipendenti, posteriore con balestra, ammortizzatori idraulici, freni a tamburo **Dimensioni (in mm) e peso** Lunghezza 2.285 Larghezza 1.380 Altezza 1.340 Peso a vuoto 360 kg **Prestazioni** Velocità massima 85 km/h

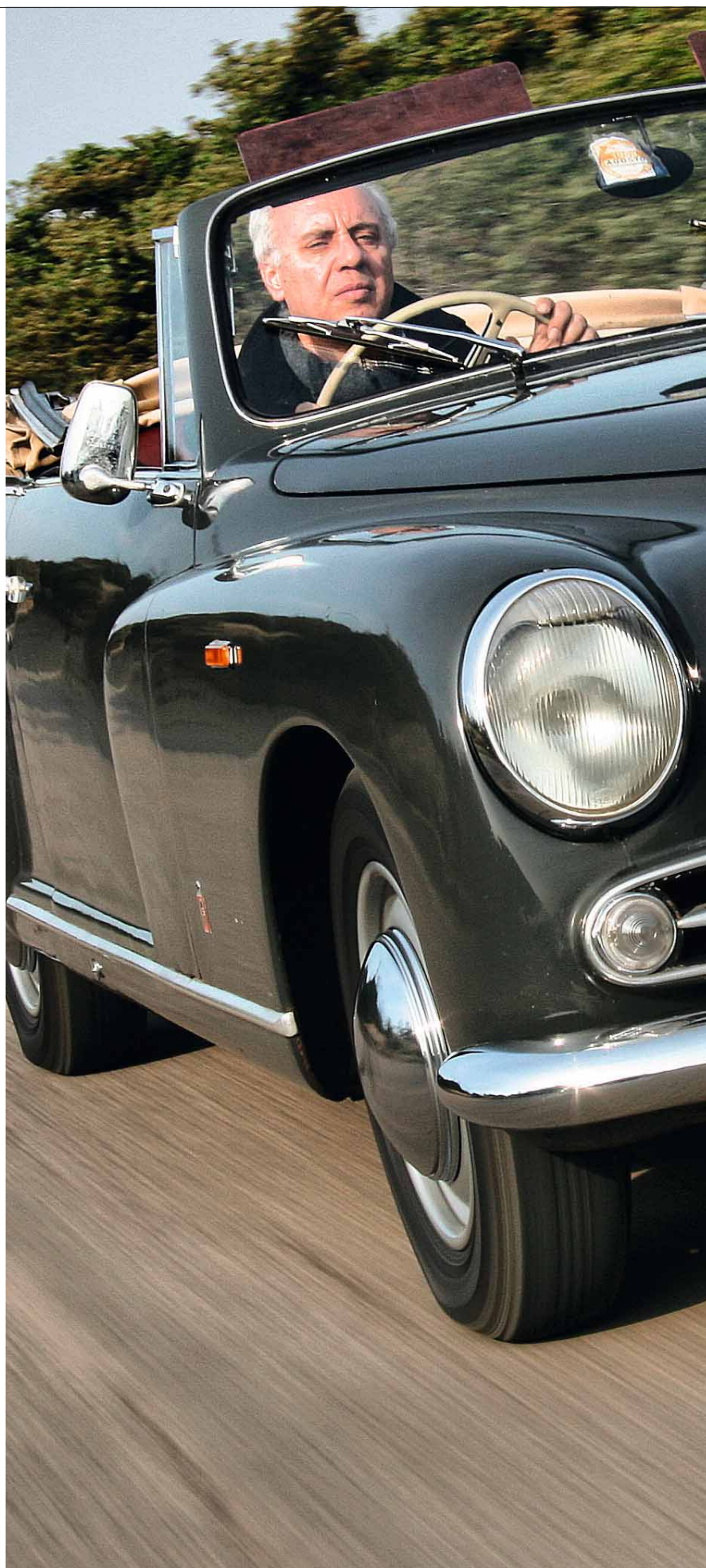


DA VESPA

Le foto in alto tradiscono l'origine "semi-scooteristica" dell'Isetta: la trazione sulla ruota singola e il motore accessibile tramite un fianchetto laterale sono elementi "da Vespa". A sinistra, la meccanica della "3 ruote" e la recente Microlino, prototipo di moderna microcar elettrica dall'ispirazione evidente.

Allestita da Pinin Farina su telaio dedicato, la B50 è "l'altra" Aurelia convertibile, con quattro posti e allestimento di lusso. Una realizzazione che non intacca, anzi valorizza la qualità di finiture e assemblaggio tipica della Casa, simbolizzata dal rumore della porta che si chiude

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



PRESERVATA
L'Aurelia di queste foto conserva una carrozzeria "vissuta", mentre la meccanica è stata revisionata. Il pellame degli interni è originale. Il frontale con gli indicatori di direzione integrati nei "baffi" è tipico della seconda serie.



Il "clac"

della fuoriserie

Gli anni '50 sono per l'automobile un periodo di transizione. Si torna a lavorare in prospettiva, dopo aver vivacchiato nelle ristrettezze del dopoguerra con il riciclo di quanto fatto fino alla fine degli anni '30. Un retaggio di quel periodo sono gli autotelai, da far carrozzare ai tanti maestri dell'epoca. Ecco quindi che alla presentazione della nuova Aurelia, al Salone di Torino dell'aprile del 1950, Lancia mette a listino, accanto alla berlina, codice B10, il pianale completo di meccanica per i carrozzieri.

Pochi CV

Facciamo un piccolo passo indietro per tornare agli anni della guerra. Con una certa lungimiranza, in Lancia si lavora a un "V6" a 45°, schema tradizionale della Casa. I primi prototipi del motore tipo 538, con cilindrata 1.569 cc, sono provati su strada nel 1947 su una Aprilia, prima che nel 1948 si decida di destinare il motore a un modello tutto nuovo. Nel mentre, il direttore dell'Ufficio Tecnico Vittorio Jano e il progettista del motore, ingegnere De Virgilio, provano una nuova variante del motore con apertura di 50°, prima del definitivo che vede la luce nel 1949, con angolo di apertura aumentato a 60°, valore ottimale per equilibrare i 6 cilindri, e la cilindrata raggiunge i 1754,90 cc, per una potenza di 56 CV a 4.000 giri.

In parallelo, nel biennio 1948-1949 è delineata la nuova auto, realizzata su una scocca portante montata su sospensioni a ruote indipendenti, con frizione, cambio e differenziale montati al retrotreno e vestita di una carrozzeria tipo berlina sobria ed elegante, ispirata all'Aprilia Bilux carrozzata da Pinin Farina un paio di anni prima. Ad essa, come abbiamo visto, è affiancata nei listini ufficiali la versione "autotelaio", destinata alle carrozzerie. Questa è declinata in due versioni, simili per impostazione ma differenti per vocazione: la B50, destinata alle vetture "normali", e la B51, pensata per le carrozzerie più pesanti, come giardinette, berline di rappresentanza e auto per usi speciali, per esempio le autoambulanze; a differenziarla dalla più leggera versione B50 pensano le ruote con pneumatici più grandi e un rapporto al ponte più corto. Per entrambe, la meccanica è la B10 di serie.

La strategia commerciale della Lancia è intelligente, perché la fornitura degli autotelai consente con poco sforzo di inserire a listino tre versioni con carrozzeria speciale: la cabriolet Pinin Farina e la coupé Stabilitamenti Farina sul telaio B50, e la Giardinetta Viotti sul più robusto pianale B51. Purtroppo però la richiesta non è all'altezza delle aspettative: le prestazioni del

I NUMERI DEGLI AUTOTELAI

Periodo di produzione: gennaio 1950 - gennaio 1952

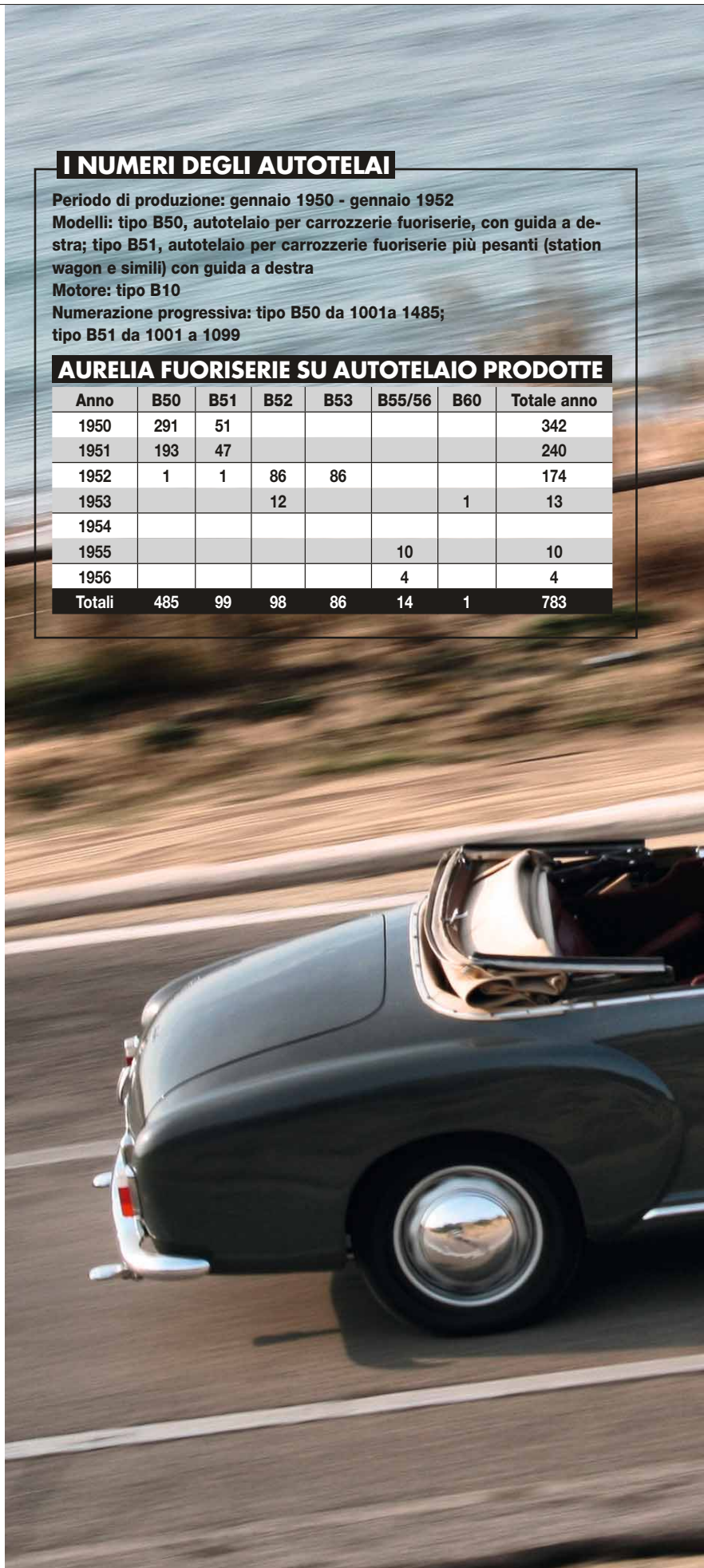
Modelli: tipo B50, autotelaio per carrozzerie fuoriserie, con guida a destra; tipo B51, autotelaio per carrozzerie fuoriserie più pesanti (station wagon e simili) con guida a destra

Motore: tipo B10

Numerazione progressiva: tipo B50 da 1001a 1485; tipo B51 da 1001 a 1099

AURELIA FUORISERIE SU AUTOTELAIO PRODOTTE

Anno	B50	B51	B52	B53	B55/56	B60	Totale anno
1950	291	51					342
1951	193	47					240
1952	1	1	86	86			174
1953			12			1	13
1954							
1955					10		10
1956					4		4
Totali	485	99	98	86	14	1	783





GOMITO

Sopra, si nota il lunotto minuscolo e, nella vista laterale, il profilo della capote in corrispondenza dei finestrini, che riprende la stessa sagoma "a gomito" dei parafranghi anteriori. Sotto, l'Aurelia su strada sfoggia dimensioni importanti, con una lunghezza prossima ai 4,80 metri.



modesto propulsore da 1,75 litri sono insufficienti per vetture così importanti e pesanti, e i prezzi, che partono dai 2 milioni e mezzo della Viotti fino a superare i 4 milioni nelle versioni “fuoriserie” con finiture di lusso, sono decisamente alla portata di pochi.

Telai

Se la questione prezzi non è di facile risoluzione, per il motore le cose sono più facili. Nel 1952 gli autotelai vengono infatti muniti del motore tipo B21 da 2 litri e 70 CV circa; ciò porta alle nuove denominazioni di B52 per l'autotelaio normale e B53 per quello dedicato alle carrozzerie più pesanti. Col senno di poi possiamo dire che l'intervento è tardivo: si totalizzano appena 184 ordini (98 di B52 e 86 di B53), contro i 584 della coppia B50/B51 e nel 1954, con l'uscita dell'Aurelia con motore da 2,3 litri, la commercializzazione degli autotelai cessa del tutto. Nel biennio 1955/56 ne vengono prodotti appena 14 (denominati B55 e B56 “pesante”, con suffisso “S” per quelli con la guida a sinistra) muniti del motore da 2.266 cc. Questi vengono utilizzati per uso interno Lancia oppure come base per creazioni particolari, quasi tutte della Pinin Farina: un B55 accorciato pare venga usato per l'ultima coupé della serie PF200; un B56 viene carrozzato come limousine; 4 telai B56 ospitano le carrozzerie della serie “Florida”, uno viene ceduto a Ghia per realizzarvi una coupé. Per chiudere questa breve panoramica, ricordiamo anche che nel 1953 viene costruito uno speciale autotelaio denominato B60S con motore tipo B20, utilizzato per un'auto della Polizia di Stato. Complessivamente, dunque, gli autotelai Aurelia costruiti tra il 1950 ed il 1956 raggiungono le 783 unità.

Facendo una sintesi dei telai B50/51, le Coupé degli Stabilimenti Farina costruite sono alla fine pochissime; va meglio alle Cabriolet Pinin Farina, 265 più una ventina in allestimento speciale e alle giardinette di Viotti, poco meno di 50. Gli altri autotelai B50 sono usati da quasi tutti i maggiori carrozzieri italiani (Allemano, Balbo, Boneschi, Canta, Ghia, Pinin Farina, Stabilimenti Farina, Vignale) per realizzare le rispettive fuoriserie, mentre i B51 non impiegati da Viotti servono da base per berline più grandi e per un paio di altre station wagon.

L'Aurelia Cabriolet Pinin Farina fa la sua prima uscita in pubblico nel 1950, allo stesso Salone di Torino che vede debuttare la berlina B10 da cui deriva. Già inclusa nel listino ufficiale Lancia, è allestita direttamente da Pinin Farina che può personalizzarla secondo i gusti dei clienti, all'epoca prassi tutt'altro che rara per le vetture di prestigio. Questo spiega dettagli diversi da vettura a vettura, soprattutto per materiali, stili e grafiche degli interni, strumentazione, fanaleria e cromature, paraurti e maniglie, oltre a un avveniristico dispositivo elettro-idraulico per l'apertura della capote.



Servizio di piazza

La Cabriolet oggetto del nostro servizio viene costruita nel marzo 1951 ed è una delle ultime prodotte. Mantenuta in stato di conservazione, è equipaggiata col più prestante propulsore B21, che i registri confermano esser stato montato già in fabbrica. In virtù delle prestazioni del motore B10, inadeguate al nuovo e più pesante allestimento, succede che prima del nuovo telaio B52 già diverse vetture hanno lasciato Torino col motore duemila sotto il cofano al posto del 1750 della berlina di serie.

Consegnata al concessionario Miglietti di Milano il 29 settembre del 1951, la nostra cabriolet è acquistata da Fortunato Bianco di Milano e immatricolata il 23 luglio 1952 con targa MI 196877. Questi nel 1956 la cede ad un residente di Grassano, in provincia di Matera, che per le leggi allora in vigore deve ritargarla con la sigla MT 5166. Nel 1959 un nuovo cambio di mano porta l'Aurelia a Maglie, provincia di Lecce (targa LE 22581)

QUALITÀ

Sopra, la lunga portiera consente un accesso agevole al lussuoso divano posteriore, a destra, completo di braccioli laterali e centrale. La qualità dei materiali è elevata. Più a destra, dall'alto, la strumentazione coi vezzosi strumenti a cifre verdi, la bella autoradio “Condor”, il solido meccanismo di apertura della capote (si noti anche la finitura dello schienale anteriore), il tappo del serbatoio sul pavimento del baule e la scritta identificativa in coda affiancata al logo di Pinin Farina.



e avvia una nuova carriera come vettura di piazza che durerà fino al 1969, come testimonia l'ultimo bollo pagato, tuttora in bella vista sul parabrezza. Da allora, l'oblio: la vettura rimane chiusa e abbandonata in un garage fino ai primi anni Ottanta, quando un commercialista di Corsi la acquista e la risistema quel tanto per partecipare ad alcuni raduni locali. Dopo la sua dipartita, nel 2006 gli eredi la cedono all'attuale proprietario, che per un uso prettamente collezionistico ne restaura la meccanica e la tappezzeria, ricondizionata conservando la pelle originale, ma mantiene volutamente la carrozzeria "vissuta". La vettura presenta alcune caratteristiche estetiche tipiche degli ultimi esemplari, che identificano una teorica seconda serie, introdotta proprio nel 1951: rispetto ai primi esemplari le più evidenti sono le nuove prese d'aria frontali con le luci di posizione integrate e i paraurti senza rostri; ad affiancarla in listino, la più elaborata versione "lusso" con vistose cromature laterali e capote elettrica, venduta alla mirabolante cifra di 4.189.000 Lire.

"Clac"

Col timore reverenziale dovuto a una lussuosa fuoriserie di 65 primavere fa, ci studiamo per bene la B50. La carrozzeria che non nasconde i segni del tempo e gli interni in pelle ancora di primo equipaggiamento accrescono parecchio il fascino dell'esemplare. Nonostante un'ostentata sobrietà, l'abitacolo presenta accessori propri delle auto di lusso: radio integrata nella plancia, posacenere anteriore e posteriore, braccioli ripiegabili, pannelli porta in pelle con tasche portacarte, maniglie in pelle intrecciata, capote interamente foderata e arricchita da plafoniera, dal meccanismo di apertura tanto complesso quanto facile da azionare. Una volta aperta, la sagoma importante della vettura si alleggerisce parecchio, rendendo il profilo molto più filante di quanto non sembri da chiusa, anche grazie al taglio slanciato dei finestrini, che riprende le stes-

se curve dei parafranghi anteriori. Il frontale, monumentale, è inconfondibile, col grosso scudetto verticale compensato dai due baffi orizzontali in basso che, sugli ultimi esemplari come questo, includono le luci di posizione. I grossi fanali con la "palpebra" inglobata nel vetro sono invece caratteristici della produzione Aurelia dei primi anni. La coda, discendente e pulita, scivola verso il paraurti disegnando un terzo volume morbido e importante, segnato solo da maniglia, targhette e luci. Gli originali fanalini ovali rossi sono stati sostituiti negli anni con altri dell'Alfa Romeo Giulietta, all'epoca i più sfruttati su questo modello per adeguarlo al nuovo codice della strada che prevedeva gli indicatori di direzione posteriori. Chiudono, in basso, i due terminali di scarico simmetrici, altro tratto distintivo tipicamente Aurelia. Ci accomodiamo sull'ampio divano anteriore e, prima di concederci l'esperienza ovattata di una sfilata sul lungomare al tramonto, onoriamo un piccolo rito che gli appassionati tanto amano, chiudendo lo sportello con un colpo secco, scandito dall'immane "clac" che tanto diceva della cura costruttiva e sulla qualità delle vetture Lancia.

VOLUMI

La vista posteriore dell'Aurelia B50 in corsa trasmette l'importanza della sua presenza su strada. Va sottolineato come questo senso di sobria opulenza e di signorilità sia il frutto di scelte stilistiche di estremo buon gusto e pulizia formale; soprattutto nella vista posteriore, cromature e orpelli sono ridotti al minimo: parlano le linee della carrozzeria. A destra, il motore a sei cilindri a "V" visto dai due lati e un dettaglio del caratteristico alimentatore per l'olio delle sospensioni.



LA FAMIGLIA AURELIA

Già dal nome si capisce che è l'inizio di un nuovo corso: abbandonando i nomi di località laziali (Ardea, Aprilia, Astura), la Lancia regala alla B10 la nuova denominazione di "Aurelia", la principale strada italiana, una sorta di auspicio di un importante futuro in lungo e in largo per la Penisola.

Al Salone dell'Automobile di Torino, il 4 maggio 1950, debutta la capostipite di tutte le Aurelia, la berlina B10: linee moderne e arrotondate, motore V6 da 1,75 litri, scocca portante, sospensioni a ruote indipendenti, trasmissione tutta dietro. Da essa derivano le prime fuoriserie, Coupé, Cabriolet e Giardinetta. La seconda serie della berlina, tipo B12, debutta nel 1954 sempre al Salone di Torino, e sostituisce con un'unica versione le precedenti B10, B21 e B22. La nuova serie è rifinita in maniera più lussuosa e dotata di un più consona motore da 2,3 litri; le sospensioni posteriori a ruote indipendenti vengono sostituite da un ponte De Dion.

In contemporanea viene modificata anche la Coupé B20, che pure adotta il ponte De Dion e guadagna nuove finiture; assieme alla convertibile B24, la B20 avrà il compito di mantenere in listino il nome Aurelia dopo che, nel 1956, cessa la produzione della berlina per lasciare posto alle nuove Flaminia. Le ultime B20 e B24 escono dalla fabbrica nella seconda metà del 1958, e spariscono definitivamente dai listini a maggio 1959.

SCHEDA TECNICA

LANCIA AURELIA B50 PININ FARINA (1951)

Motore Anteriore longitudinale tipo B10, monoblocco in ghisa, testa in alluminio, 6 cilindri a V di 60°, alesaggio e corsa 70 x 76 mm, cilindrata 1755 cc (motore tipo B21: alesaggio e corsa 72 x 81,5 mm), distribuzione ad aste e bilancieri, albero nel basamento, valvole in testa inclinate di 26°, sedi valvole in ghisa, pistoni in lega di alluminio, potenza 56 CV a 4000 giri, coppia 10,8 kgm a 2500-3000 giri (motore tipo B21: potenza 69,5 CV a 4500 giri, coppia 13 kgm a 2500-3000 giri) Alimentazione con carburatore invertito doppio corpo Solex 30AAI Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata con pompa centrifuga, impianto a doppio termostato **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce + RM Ruote a disco in lamiera stampata, pneumatici 165x400 **Corpo vettura** Carrozzeria cabriolet tre volumi, due porte cinque posti Autotelaio a piattaforma, sospensioni anteriori a ruote indipendenti, assale forgiato con foderi telescopici a cannocchiale (brevetto Lancia), molle a elica cilindriche con ammortizzatori idraulici regolabili interni alle molle; sospensioni posteriori a ruote indipendenti con bracci diagonali, molle a spirale cilindrica e ammortizzatori idraulici a braccio esterno Freni idraulici a tamburo di tipo Sabif, posteriori entrobordeo **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.910 Lunghezza 4.750 (solo autotelaio 4.090), Larghezza 1.650 (solo autotelaio 1.460) Altezza 1.500 Peso in ordine di marcia 1240 kg (solo autotelaio 770 kg) **Prestazioni** Velocità massima circa 130 km/h





L'altra 1000 Miglia

**La "Freccia Rossa" propone tante classifiche:
una di queste è quella a coefficiente**

**Ogni auto ha il suo, che dipende anche dal fatto
di aver partecipato alle edizioni di velocità
Come fece l'insospettabile berlina francese**

DI ARMANDO MAGGI



Basta leggere le classifiche degli ultimi anni della Mille Miglia per accorgersi che qualcosa è cambiato. Se fino a pochi anni fa erano le barchette degli Anni '50 ad aggiudicarsi la testa della classifica, ora sono le vetture Anni '30. Perché? Merito o colpa dei coefficienti. Si tratta infatti di un algoritmo studiato dall'organizzazione nell'intento di dare a tutti una chance di vittoria -indipendentemente dalla vettura iscritta- e inoltre di privilegiare l'aspetto storico della manifestazione. Infatti gli esemplari che all'epoca hanno partecipato alla "Freccia Rossa" possono contare su un coefficiente elevato, come pure le vetture più datate.

Si apre allora una discussione e uno dei ruoli della stampa è proprio quello di aprire un confronto pubblico su posizioni magari in antitesi. Infatti se un concorrente partecipa a una gara di Regolarità dove il fattore premiante è la precisione al centesimo di secondo, cosa cambia se si è a bordo di una vettura degli Anni '50 o degli Anni '30? Stiamo parlando di precisione cronometrica. Il fatto sportivo, con l'inserimento di coef-

1,30
Sopra, la Peugeot 203 di Donghi/Farina tre momenti della Mille Miglia 2016. La piccola berlina francese si è distinta risultando la migliore della classifica a coefficiente (1,30). Il servizio sulla "Freccia Rossa" su *Automobilismo d'Epoca* di Luglio.

ficienti arbitrari, inficia le prestazioni dello sportivo e, malgrado la sua abilità, può precipitare in basso nella classifica solo per non aver partecipato con la vettura "giusta". Come contrappunto si può sostenere però che la Mille Miglia non è soltanto un fatto sportivo, né soltanto una gara di Regolarità, ma è anche una manifestazione che vuole rendere fruibile agli appassionati la possibilità di ammirare per strada, e in azione, vetture importanti. Quindi l'organizzazione con il sistema dei coefficienti condiziona e privilegia lo spettacolo sul fatto sportivo.

La verità sta in entrambe le facce della medaglia. Sta di fatto che molti campioni delle recenti Mille Miglia hanno venduto le loro barchette per scegliere delle BMW 328, delle Lancia Lambda o addirittura delle Chrysler 75. Vetture con grande motore, tenuta di strada adeguata e coefficiente Mille Miglia elevato. Di conseguenza, negli ultimi periodi i valori di queste vetture è cresciuto, proprio per questa ragione. La scelta dei coefficienti decisi dalla Mille Miglia in qualche modo ha quindi anche condizionato il mercato delle auto d'epoca.



1953
Una Peugeot 203 parte da viale Venezia a Brescia all'1 di notte, come dice il numero 100 sulle fiancate. Sopra, la vettura di Sochaux in azione sull'Appennino in quella edizione. Vincerà la sua classe, fino a 1500 cc (notare l'assetto... senza compromessi!)

Gino Munaron

Alla Mille Miglia 2016 ha partecipato anche una vettura che competeva soprattutto per la classifica relativa al suo coefficiente, che è l'1,30: la Peugeot 203 berlina di Alberto Donghi, con il numero 285.

Una presenza non nuova alla "gara più bella del mondo", anzi: con questa berlina di poche pretese (corsaiole) prese il via in un'edizione anche Gino Munaron. Per questo motivo, la vettura ha un suo coefficiente specifico.

Se è vero che la storia delle partecipazioni del modello alla gara bresciana modifica il coefficiente, quale è stata la storia della Peugeot 203?

A due anni dal termine del conflitto, l'Italia è in piena ricostruzione. A Torino nel 1947 la A. Pagani e Figli è già in relazioni commerciali con la Peugeot per gli

utensili, ma non ancora per le auto, che al momento non sono importate in Italia. La loro importazione sarà limitata ancora per molto, infatti nel 1954 saranno immatricolate in Italia soltanto 49 Peugeot, 42 l'anno successivo e 74 nel 1956, quando ormai è la A. Pagani l'importatore in Italia della nuova 203.

La strategia di imposizione sul mercato della 203 prevede la partecipazione alla Mille Miglia che, con il Giro d'Italia in bicicletta, il Festival della canzone di Sanremo e Miss Italia a Salsomaggiore, costituiscono gli eventi più seguiti dagli italiani, proprio nel periodo, tra l'altro, in cui cominciano le trasmissioni televisive nel nostro paese: per seguirli ci si raduna nei bar che sono dotati dell'apparecchio.

La prima partecipazione del dopoguerra che vede una Peugeot prendere il via alla Mille Miglia è quella



del 1952 con un equipaggio francese (Gay-Mercier) che con la vettura 141 prende il via nella classe Sport di serie, fino a 1500 cc. Arriverà 81ma su 629 partiti. Un buon inizio, che l'anno seguente viene replicato anche con una vettura voluta dall'importatore Eldorado Pagani. Al volante c'è un pilota già famoso, anche se il suo nome si consoliderà negli anni seguenti: Gino Munaron, che dal 1954 al '58 sarà ufficiale Ferrari, poi Maserati e infine BMW.

La 203 è verniciata in blu Francia, è di serie, soltanto i condotti di aspirazione e scarico sono stati lucidati e le sospensioni abbassate di pochi centimetri. La targa è Pesaro 10.000 e prenderà il via col numero 100, a significare la una di notte. È dunque una delle prime auto a partire, oltre cinque ore prima delle Sport più potenti; d'altro canto la berlina francese

di serie ha un motore di 1.290 cc, 4 cilindri in linea, capace di 42 CV a 4500 giri per una velocità massima di 115 km/h; pesa 945 kg a vuoto. Non è quindi un'auto di elevate prestazioni, né tantomeno da corsa, ma si sa, alla Mille Miglia possono correre tutti. E comunque un po' di preparazione c'è, anche se molto leggera.

Ad ogni modo la 203 risulterà vincitrice della classe 1500 cc di serie, grazie anche alla condotta di gara regolare di Munaron. A settembre la vettura non mancherà di essere esposta all'importante Salone di Torino. Le 203 vedranno il via alla Mille Miglia ancora più volte fino al 1957. Accanto alle berline di serie o derivate partiranno da Brescia anche alcune versioni speciali, come la ND con telaio tubolare Nardi e motore elaborato.

TORINO
In alto, la partenza del 1953 e la 203 esposta al Salone di Torino, insieme a Gino Munaron (a sinistra) e l'importatore Eldorado Pagani. Qui sopra, Munaron pochi anni fa alla partenza della Mille Miglia rievocativa, con una simile Peugeot 203.



BISCIONE IN... "CARRERA"

**UN INTERESSANTE PROTOTIPO, CON RETROTRENO ALFETTA,
PER CORRERE ALLA CARRERA PANAMERICANA DOVE HA OTTENUTO
UN RISULTATO ECCELLENTE. L'ABBIAMO PROVATA A BERGAMO**

DI EUGENIO MOSCA



La Carrera Panamericana è tra le gare preferite dalla Scuderia del Portello, che negli anni ha partecipato a varie edizioni della maratona sudamericana schierando anche piloti di assoluto valore, tra cui Arturo Merzario, Clay Regazzoni e Bruno Bonini. Nell'edizione 2002 le libertà concesse dal regolamento della gara messicana offrono lo spunto a Marco Cajani per riprendere un vecchio progetto iniziato dalla Gi Pi., azienda di Opera (MI) che fino agli anni '90 realizzò raffinate vetture Sport: un prototipo, su base Giulia Spider, che, affidata ad Arturo Merzario, ha vinto la sua categoria (Sport-Menor) terminando addirittura al 6° posto assoluto con davanti soltanto auto di cilindrata superiore. Una vettura unica, dunque, che abbiamo potuto provare al Bergamo Historic Gran Prix 2015.

Evoluzione della specie

La Gi. Pi. aveva avviato il progetto addirittura nel 1978, su incarico di un cliente intenzionato a partecipare alla "Carrera" con un'Alfa Romeo dal significato particolare. La scelta era caduta sulla Giulia Spider per due motivi: perché richiamava la Giulietta Spider che aveva riscosso grande successo in America e perché la scoc-

GABBIA

In apertura, il prototipo su base Giulia in azione al Circuito del Bergamo Historic. Nelle foto sopra, dall'alto: la gabbia di sicurezza, il parabrezza della Giulia Sprint Speciale, l'interno scocca con il traliccio della gabbia di sicurezza saldato e l'ammortizzatore Oram, il cerchio in lega leggera della Stilauto, misura 6J x 15".

ca della Giulia era più “fresca” e con il più potente motore 1600. I tecnici di Opera avevano pensato di sfruttare le notevoli libertà lasciate dal regolamento tecnico rinnovando il telaio in modo sostanziale, addirittura trasformando lo schema della Giulia in quello “transaxle” adottato dall’Alfetta, modello di punta nella gamma Alfa Romeo del momento. Il trapianto della meccanica posteriore, ponte completo con schema De Dion e gruppo cambio-differenziale, ha richiesto diverse modifiche nella parte posteriore della scocca. In pratica un’ampia parte del pianale della Giulia, all’interno dei longheroni, è stata sostituita con la relativa porzione dell’Alfetta in modo da poter utilizzare i punti di attacco del ponte posteriore. Inoltre, per ottimizzare la distribuzione del peso, il serbatoio da 65 litri è stato posizionato nella parte bassa del bagagliaio al posto della ruota di scorta. Anche il tunnel centrale è stato modificato ricavando i punti di attacco della campana, che oltre a fungere da punto di fissaggio posteriore del motore alloggia il prolungamento dell’albero di trasmissione che si collega direttamente con la flangia dell’albero motore. Per irrigidire la struttura è stata realizzata una gabbia di sicurezza, saldata, che “lega” la cellula centrale con il montante anteriore e la parte posteriore, collegandosi nella parte inferiore in quattro punti sui tubi laterali accoppiati ai longheroni laterali, oltre che ai passaruota posteriori. Le elevate velocità tipiche della “Carrera” hanno suggerito anche una modifica estetica per migliorare la penetrazione, applicando montante e relativo parabrezza più avvolgente e aerodinamico della Giulietta SS, conferendo alla carrozzeria una linea ancora più slanciata.

Parallelogramma

Le sospensioni anteriori mantengono lo schema a doppio triangolo sovrapposto ma il punto di fissaggio superiore dell’ammortizzatore, Oram regolabile con molla coassiale e ghiera scorrevoli per regolare l’altezza da terra della vettura, è stato abbassato chiudendo il foro originale e realizzando due orecchie all’interno del passaruota. Le restanti componenti della sospensione rimangono originali, compresa la barra antirollio, per non esasperare troppo l’assetto visto l’uso su strada. Completamente stravolto lo sche-



ma posteriore, con l’adozione del ponte De Dion e relative barre del Parallelogramma di Watt, con le molle che rimangono separate dagli ammortizzatori. L’adozione in toto della meccanica posteriore Alfetta ha portato anche i dischi freno in posizione interna ai lati del cambio, mentre quelli anteriori sono gli originali Giulia, disponibili a suo tempo come optional, con pastiglie racing.

Massima potenza

Date le caratteristiche della gara messicana, i tecnici della Scuderia del Portello avevano scelto di montare il bialbero Alfa Romeo più potente a disposizione nel periodo, il 2.0 con due carburatori doppio corpo Weber 40 DCOE/32, capace di quasi 200 CV dopo adeguata preparazione; con il peso di 850 kg garantiva un rapporto peso/potenza di tutto rispetto (4,25 kg/CV). In seguito, per rendere la macchina più gestibile dagli amatori, è stato sostituito con un 1.6 da circa 160 CV. Il cambio è rimasto l’originale cinque

MERZARIO: “IMBATTIBILE NEL MISTO”

Abbiamo parlato con Arturo Merzario dell’esperienza alla Carrera Panamericana con questa Giulia così particolare: “Ho stravinto tutte le prove iniziali, dove il percorso misto si snodava tra le montagne. Lì mi sentivo a casa mia, peraltro con la sicurezza del tracciato chiuso al traffico, quindi ho potuto spingere a fondo e mi sono proprio divertito. Poi però abbiamo perso tutto il vantaggio nell’ultima, tappa di oltre 200 km, dove il percorso era quasi un’autostrada: contro auto molto più

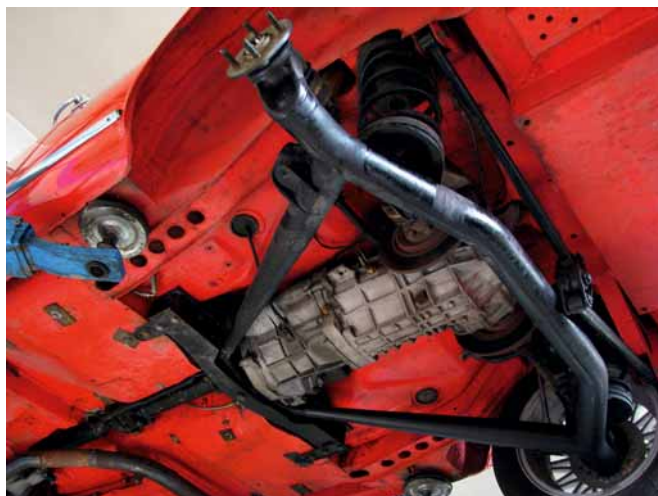
potenti non c’è stato nulla da fare”. Come si è comportata la Giulia? “Molto bene. Noi avevamo preparato la vettura sfruttando le libertà concesse del regolamento e in funzione del percorso. E devo dire che la macchina si è rivelata davvero un bel mix, con ottime prestazioni e buoni freni. È stato bravo anche Vinicio Marta, (con Merzario nella foto) che ha sempre interpretato bene il road-book, perché bastava un piccolo errore di percorso per pagare tempo prezioso”.





DE DION

A fianco, il retrotreno dell'Alfetta con cambio in blocco con il differenziale, ponte De Dion, parallelogramma di Watt e freni entrobordo. Sopra, da sinistra il radiatore dell'olio frontale, la sospensione anteriore modificata nell'attacco superiore dell'ammortizzatore e il bialbero 1.6 preparato da circa 160 CV.



marce, sia come ingranaggeria con sincronizzatori sia come riportatura (peraltro ideale per la gara messicana), mentre la frizione idraulica ha il disco sinterizzato e il differenziale ha l'auto-bloccante meccanico.

By Merzario

Noi abbiamo provato la vettura in quest'ultima configurazione "addomesticata". Una prova completa, su strada nel trasferimento (con il piede "di velluto" per lo scarico libero..., nda) e sul "Circuito delle Mura" bergamasco. Docile nel traffico (frizione e sterzo pesanti a parte), la Giulia si è mostrata a suo agio sul tracciato della rievocazione, dove non mancano avvallamenti e contropendenze capaci di mettere in crisi una vettura: abbiamo apprezzato l'assetto di compromesso, messo a punto da Arturo Merzario. Il pilota comasco ha preferito far "lavorare" ammortizzatori e molle per assorbire le asperità del terreno e "giocando" con le pressio-

ni degli pneumatici (da 195/55 15" con mescola morbida da track day) per ottimizzare la tenuta in funzione di temperatura e condizioni del fondo stradale. Sul Viale delle "Cento Piante" abbiamo potuto mollare la briglia al bialbero 1600 apprezzando il bell'allungo, con godimento aggiuntivo per lo scarico libero, mentre i quattro freni a disco ci hanno trasmesso sicurezza nelle decise frenate al termine delle discese della Boccola e prima della Curva S. Agostino. La Giulia-Alfetta si è dimostrata quindi molto divertente e ben realizzata.

VELOCISSIMA E MASSACRANTE

La Carrera Panamericana, conosciuta anche come "Carrera Mexico", si svolse dal 1950 al 1954 e in sole cinque edizioni si ritagliò un prestigio pari a Mille Miglia e Targa Florio, richiamando le Case automobilistiche americane ed europee. Il percorso di oltre 3.000 km (nelle prime edizioni in parte su strade sterrate) univa il confine statunitense con quello guatemalteco. La gara nacque a scopo promozionale su iniziativa del governo messicano e di alcuni importatori locali di automobili statunitensi. Nel 1955 il governo messicano cancellò la manifestazione, ufficialmente per porre fine ai numerosi incidenti

(tra cui 27 mortali) a piloti e spettatori. In Europa però si accusarono le autorità messicane di aver ceduto alle pressioni delle Case automobilistiche USA: dopo la Oldsmobile nella prima edizione, a vincere furono solo le case europee: Ferrari nel 1951 e '54, Mercedes nel '52 (in foto, il famoso episodio del parabrezza rotto da un uccello) e Lancia nel '53. La Lancia, come altre Marche, aveva approntato una vettura apposita, la D25, per nulla: passò dall'officina al museo. Dal 1988 la gara messicana è ripartita e, anche come rievocazione, ha mantenuto il DNA originale di gara lunga e veloce.



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*
BOL (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 MK1	56	apr-10
SPRITE MK1	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
BIANCHINA TRASFORMABILE	2	dic-03/gen
BIANCHINA TRASFORMABILE	50	ago/set-09

CAMPIONE DEL MONDO

In occasione del 100° Alfa Romeo abbiamo parlato anche della 158/159 "Alfetta" di F1, due volte campione del mondo; sul fascicolo 61-ottobre 2010.




STORIA D'ARTIGIANATO

Ginetta S3, una tipica sport artigianale all'inglese. Ma questo marchio non manca di storia. Ne abbiamo parlato nel fascicolo numero 95 di Marzo 2014.

PRIMULA	58	giu-10	CADILLAC			SP 250 C-SPEC	83	dic12/gen
STELLINA	67	mag-11	62 SEDAN DE VILLE 1952	7	nov/dic-04	DATSUN		
Y10 - 25 ANNI	62	nov-10	COUPÉ DE VILLE 1957	28	giu-07	240Z	46	apr-09
Y10 MISSONI	97	mag-14	COUPÉ DE VILLE 1958	3	mar/apr-04	DB		
AUTOBLEU			ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL 97		mag-14	RACER 500	91	ott-13
750 MILLE MIGLIA	57	mag-10	CATERHAM			DE LUCA		
B.S.A.			7	77	mag-12	FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT	84	feb-13
SCOUT (1935)	78	giu-12	CEMSA			DE SANCTIS		
BENTLEY			F 11	41	ott-08	SP 1000	116	apr-16
4.5LITRE "BLOWER"	50	ago/set-09	CHEVROLET			DE TOMASO		
CONTINENTAL FASTBACK	110	ago/set-15	BEL AIR 1953	30	ago/set-07	DEAUVILLE	38	giu-08
S-TYPE CONTINENTAL	50	ago/set-09	BEL AIR 1957	19	lug-06	MANGUSTA	117	mag-16
T MKI	14	gen/feb-06	CAMARO	33	dic-07/gen	OSCA	95	mar-14
T PRIMA SERIE	14	gen/feb-06	CORVETTE C1 283 C.I.	1	lug/ago-03	PANTERA L	14	gen/feb-06
BERTONE			CORVETTE C3	8	gen/feb-05	DEVIN		
RACER TEAM (1969)	96	apr-14	CORVETTE STING RAY	13	nov/dic-05	MG SPECIAL	70	ago/set-11
BIANCHI			FLEETLINE AEROSEDAN (1947)	64	feb-11	DUNE BUGGY		
S 9 1400	116	apr-16	CHEVRON			DUNE BUGGY	80	ago/set-12
BIZZARRINI			B42 - FERRARI F2	84	feb-13	ELDORADO		
5300	31	ott-07	CHRYSLER			MASERATI 420M	40	ago/set-08
BMW			GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO	6	set/ott-04	ELVA		
PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"	82	nov-12*	CISITALIA			MK I B (1954)	86	apr-13
1602 TOURING, 2002 TARGA			ABARTH 204 A (1950)	79	lug-12	FACEL		
E 2002 TURBO	99	lug-14	202 COUPÉ	14	gen/feb-06	VEGA	103	dic-14/gen
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii	55	mar-10	202 SC #035 PININFARINA (1948)	92	nov-13	FALCON		
2002 GRUPPO 2	30	ago/set-07	360	94	feb-14	MK II	110	ago/set-15
2002 tii	30	ago/set-07	D46	44	feb-09	FERRARI		
1600 GT	112	nov-15	MOTORE 16 VALVOLE	54	feb-10	166 INTER COUPE' TOURING	16	apr-06
1602 TOURING, 2002 BAUR, TURBO	99	lug-14	CITROËN			208 GTS	1	lug/ago-03
3.0 CSL	44	feb-09	2CV	41	ott-08	208/308 GT4	20	ago/set-06
3.0 CSL LE GARE	44	feb-09	2CV 6 SPECIAL	108	giu-15	208 TURBO GTS	98	giu-14*
316I E 36 (1993)	114	feb-16	2CV UMAP	65	mar-11	212 EXPORT TOURING (1952)	107	mag-15
320 E21 CABRIO BAUR	47	mag-09	AX GTI	47	mag-09	225 S VIGNALE BERLINETTA	50	ago-09
320I E30	112	nov-15*	BX 14 RE	49	lug-09	250 GT # 1739	95	mar-14
3200 S	75	mar-12	C4 G ROADSTER	56	apr-10	250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958)	61	ott-10
507 ROADSTER	96	apr-14	CX 40 ANNI	95	mar-14	250 GT SWB	12	set/ott-05
700	78	giu-12	CX ATHENA	64	feb-11	250 GTE SQUADRA MOBILE	91	ott-13
E3 2800/3000	73	gen-12	DS 19 LE CADDY CHAPRON	91	ott-13	250 GTL	36	apr-08
M1	42	nov-08	DS 19-20-21-23	13	nov/dic-05	250 GTO	5	lug/ago-04
M1 PROCAR	42	nov-08	DS 21 PALLAS	38	giu-08	275 GTB	89	lug-13*
M3	92	nov-13	DS 23 i.e. (1973)	72	nov-11	275 GTB/4	113	dic-15/gen
M3 E30 MODIFICATA + GR. N	115	mar-16	DYANE	29	lug-07	275 GTB, GTS E GTB/4	6	set/ott-04
SERIE 3 E21	12	set/ott-05	DYANE 6	108	giu-15	288 GTO	5	lug/ago-04
SERIE 3 E21	101	ott-14	GS	64	feb-11	308 GTB GRUPPO 4	79	lug-12
Z1	82	nov-12	M35	69	lug-11	308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA	10	mag/giu-05
BORGWARD			MEHARI	5	lug/ago-04	312 B3 "SPAZZANEVE"	35	mar-08
P100	45	mar-09	SM	3	mar/apr-04	312 P	54	feb-10
BRADLEY			SM MASERATI	102	nov-14	312B	57	mag-10
GT 1974	17	mag-06	COBRA			312 T	112	nov-15
BRISTOL			289	82	nov-12	330 GT 2+2	34	feb-08
409	63	dic-10/gen	CONDOR			333 SP	85	mar-13
BUGATTI			AGUZZOLI	27	mag-07	340/375#0320AM	87	mag-13
23	74	feb-12	DAF			365 BB (1974) - 512 BB (1982)	76	apr-12
EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA	60	ago/set-10	SILURO	73	dic-11/gen	365 GTB/4	28	giu-07
STORY	48	giu-09	DAGRADA			365 GTC/4	99	lug-14
TYPE 35A	48	giu-09	LANCIA F. JUNIOR	71	ott-11	400	49	lug-09
BUICK			DAIMLER			400 E 410 SUPERAMERICA	9	apr-05
SUPER SERIES 50 RIVIERA	25	mar-07	2.5 LITRE V8 (1967)	61	ott-10			

500 MONDIAL	65	mar-11	130 "MAREMMA"	76	apr-12	600 RESTAURO - 7	113	dic-15/gen
512 BB	109	lug-15	130 2.8 BERLINA	41	ott-08	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03
860 MONZA #0604	39	lug-08	130 BERLINA 1971	11	lug/ago-05	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14
BB 512-BB 512I	11	lug/ago-05	130 COUPÉ 3.2	1	lug/ago-03	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12
DINO 206-246 GT-GTS	7	nov/dic-04	1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07
DINO 246 F.1	43	dic-08/gen	131	30	ago/set-07	850 BERLINA	80	ago/set-12
DINO 246 GT	94	feb-14	131 2500 D	59	lug-10	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06
DINO 246 GTS	35	mar-08	131 ABARTH	111	ott-15	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15
F40	74	feb-12	131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	850 SPECIAL	75	mar-12
PININ	70	ago/set-11	131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	850 SPORT COUPÉ	112	nov-15
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13	131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08
FIAT			132 1.6	14	gen/feb-06	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03
GIANNINI 128 NP GR. 2	83	dic-12/gen	4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	8V GHIA SUPERSONIC	63	dic-10/gen
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	900 A BERLINA 1954	22	nov-06
"CAMPAGNOLA"	84	feb-13	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago/set-13	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12
124	54	feb-10	500 L (1964)	96	apr-14	1100	78	giu-12*
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06	1100 D	104	feb-15
124 SPIDER	84	feb-13	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	1100 FAMILIARE	117	mag-16
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 COUPÉ	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 COUPÉ 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
127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	dic-13/gen	1400	102	nov-14
128	27	mag-07	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15	1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
128	101	ott-14	600 RESTAURO - 1	107	mag-15	2300	35	mar-08
128 COUPÉ GR. 2	97	mag-14	600 RESTAURO - 2	108	giu-15	2300 S COUPÉ	1	lug/ago-03
128 COUPÉ 1.3 S	30	ago/set-07	600 RESTAURO - 3	109	lug-15	2300 S COUPÉ	43	dic-08/gen*
128 GR.2	83	dic-12/gen	600 RESTAURO - 4	110	ago/set-15	ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04
128 RALLY	45	mar-09	600 RESTAURO - 5	111	ott-15	ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06
			600 RESTAURO - 6	112	nov-15	ABARTH 695 SS (1966)	114	feb-16

	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 COUPÉ	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 COUPÉ 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 COUPÉ (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 COUPÉ 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 COUPÉ 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 COUPÉ S-SL 1100-1300	16	apr-06	CLASSE S W126	18	giu-06
			G KLASSE	96	apr-14

ABARTH FORMULA	55	mar-10
ABARTH SE035	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

F001 E F004	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
XR2I	117	mag-16
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
CABRIOLET	117	mag-16

KELLISON

J-4	85	mar-13
-----	----	--------

LAMBORGHINI

COUNTACH	72	nov-11
ESPADA	24	feb-07

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

ANTERIORE

La trazione anteriore fa a pugni con la tradizione Lotus; eppure la Elan M100, con motore Isuzu, è una vera Lotus. Leggera e reattiva, è una bella sportiva a buon mercato. Sul fascicolo di ottobre 2014 vi diamo i consigli per acquistarla senza rischi.



ESPADÀ + NOTIN VILLULA	60	ago/set-10	FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06	MAZDA		
JARAMA	113	dic-15/gen	FULVIA COUPÉ	91	ott-13*	MX-5	48	giu-09
JSLERO	5	lug/ago-04	GAMMA COUPÉ	58	giu-10	MCLAREN		
MIURA E COUNTACH	2	dic-03/gen	LC2	104	feb-15	M1C	64	feb-11
MIURA P400, S, SV	21	ott-06	STRATOS	2	dic-03/gen	MECCANICA MANIERO		
MIURA P400SV	85	mar-13	STRATOS	114	feb-16	4700 GT	86	apr-13
MIURA P400	116	apr-16	THEMA	65	mar-11	MERCEDES-BENZ		
MIURA ROADSTER	43	dic-08/gen	SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14	C111	79	lug-12
MIURA SV JOTA	26	apr-07	Y	116	apr-16	190	113	dic-15/gen
URRACO	19	lug-06	LAND ROVER			190 SL	10	mag/giu-05
URRACO	25	mar-07	LAND ROVER	94	feb-14	190E 2.3-16	56	apr-10 220
LANCIA			LAND ROVER 80/DEFENDER	115	mar-16	D/8	31	ott-07
LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	dic-09/gen	LOTUS			220A	48	giu-09
Q37 RALLY	9	mar/apr-05	7	38	giu-08	250 CE COUPÉ	16	apr-06
2000 I.E. (1972)	16	apr-06	21	93	dic-13/gen	250 SL PAGODA	2	dic-03/gen
2000 / I.E.	110	ago/set-15	49	101	ott-14	300 ADENAUER	7	nov/dic-04
APPIA COUPÉ	49	lug-09	56	52	nov-09	300 SE CABRIOLET	3	mar/apr-04
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13	72-FORD	106	apr-15	300 SL GULLWING	4	mag/giu-04
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13	ELAN +2 S 130	66	apr-11	300 SL ROADSTER	6	set/ott-04
APPIA ZAGATO	6	set/ott-04	ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14	300 SL ROADSTER	105	mar-15
APPIA ZAGATO GTE	66	apr-11	EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*	300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
APRILIA "1350" e "1500"	72	nov-11	MARCH			450 SEL 1974	24	feb-07
ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13	701 F1	66	apr-11	450 SEL 6.9	109	lug-15
AURELIA B12 1955	16	apr-06	707 INTERSERIE	82	nov-12	500 SL W 107	2	dic-03/gen
AURELIA B20 GT	68	giu-11	MARCIANO			500 E - E500	79	lug-12*
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12	268A	67	mag-11	600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	mar/apr-05
AURELIA B24 SPIDER	104	feb-15	MARCOS			600 W100	77	mag-12
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago/set-08	3 LITRI	28	giu-07	C107 SLC	36	apr-08
BETA BERLINA	44	feb-09	MARTINI			SE 280 W 108	41	ott-08
BETA MONTECARLO	27	mag-07	MK18 (1976)	100	ago/set-14	SL	90	ago/set-13
BETA MONTECARLO	38	giu-08	MK 34 F. 3 - IL RESTAURO	60	ago/set-10	SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12
DELTA	46	apr-09	MASERATI			COMET CONVERTIBLE (1963)	22	nov-06
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14	250F	33	dic-07/gen	MG		
DELTA HF TURBO	54	feb-10	3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10	MG A 1500	7	nov/dic-04
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14	3500 GT TOURING	94	feb-14	MG B GT 1.8	7	nov/dic-04
DELTA S4 GR.B	108	giu-15	A6G/2000 SPYDER	24	feb-07	MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II 27	27	mag-07
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09	A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10	MG B SPIDER MKI	1	lug/ago-03
ECV (1986)	63	dic-10/gen	A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago/set-08	MG MIDGET	4	mag/giu-04
FLAMINIA	80	ago/set-12	A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10	MG MIDGET	69	lug-11
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07	A6GCS/53	81	ott-12	MG RV8	112	nov-15
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06	BITURBO SPYDER	98	giu-14*	MG SERIE T	39	lug-08
FLAMINIA COUPÉ "HF"	115	mar-16	BOOMERANG	110	ago/set-15	MG TF (1954)	75	mar-12
FLAMINIA GT TOURING	11	lug/ago-05	BORA	80	ago/set-12	MINI		
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago/set-07	GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13	CLUBMAN ESTATE	32	nov-07
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE	81	ott-12	INDY	4	mag/giu-04	COOPER MADE IN ENGLAND	3	mar/apr-04
FLAVIA 1.8 COUPÉ HF	33	dic-07/gen	KYALAMI	82	nov-12	COOPER S 50 ANNI	91	ott-13
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13	MERAK	9	mar/apr-05	MARCOS	104	feb-15*
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13	MEXICO	8	gen/feb-05	WOOD&PICKETT	94	feb-14
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07	MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13	MORETTI		
FULVIA 1.3 S COUPÉ SPIDER	116	apr-16	QUATTROPORTE (1963-1987)	3	mar/apr-04	750 ALGERI-LE CAP	21	ott-06
FULVIA BERLINA	115	mar-16*	SHAMAL	78	giu-12	750 ALGERI-LE CAP	106	apr-15
FULVIA COUPÉ	113	dic-15/gen*	TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13	750 GRAN SPORT BERLINETTA	115	mar-16
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	mag/giu-04	MATRA-SIMCA			750 TDM	15	mar-06
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA" 35		mar-08	BAGHEERA	62	nov-10	MORGAN		
FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09				3-WHEELER E 4/4	88	giu-13
FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06				4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51	ott-09
FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08				AERO 1927	64	feb-11
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	81	ott-12*				F-2 (1938)	102	nov-14



SUPERCAR

La Porsche 959 è un vero e proprio mito. Capostipite delle supercar degli anni Duemila, non sembra un'auto d'epoca. Eppure il suo progetto ha compiuto trent'anni. E le sue quotazioni volano. Su Ottobre 2015.

NISSAN

SUNNY GTI-R 63 dic-10/gen

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 COUPE' 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 COUPE' 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 ROLAND GARROS 117 mag-16
 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 COUPE' 1972 22 nov-06
 905 49 lug-09
 COUPE' 107 mag-15
 TIPO 3 30 ago/set-07

PONTIAC

 FIREBIRD TRANS/AM (1974) 2 dic-03/gen
 GTO (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 COUPE' 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-COUPÉ' 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 GT4 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

SAFAR

6CV (1933) 73 dic-11/gen

SAM

C 25 F 117 mag-16

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 COUPE'/1200 S COUPE' 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 99 lug-14
 VERNASCA SILVER FLAG 2014 99 lug-14

Nota: * confronto tra più modelli

TARGA FLORIO: COMAS DOMINA IL RALLY DI CAMPIONATO ITALIANO

Significativa vittoria per Comas/Roche nella prova siciliana del Campionato Italiano Rally Autostoriche, sulla Lancia Stratos K-Sport; il pilota francese, biellese d'adozione, ha vinto sette prove sulle nove disputate. Le due restanti sono andate al secondo in classifica, l'inossidabile "Lucky", in gara con Fabrizia Pons su Lancia Delta 16V. Quest'ultimo non era tuttavia molto soddisfatto al termine della gara nonostante la vittoria nel 4° raggruppamento. Molti non capiscono le difficoltà a vincere con una Delta che ai tempi d'oro era imbattibile: la differenza di peso a favore della Stratos ed una maggiore guidabilità creano le condizioni per vittorie sempre più eclatanti.

Secondi nel gruppo, Savioli-Certisi (Porsche 911 di Guagliardo), terzi Falcone/Ometto (Lancia Delta 16V). Terzo assoluto e secondo posto nel 2° Raggruppamento per Lucio Da Zanche/De Luis su una nuova Porsche 911 RS della Pentacar, ma penalizzato dal regolamento sulla scelta delle gomme nel pre-gara, precede Nicholas Montini/Barone che non sono riusciti a ripetere le prestazioni abituali.

L'atmosfera della "Cursa" ha contagiato tutti, specie i piloti venuti dal Nord che mai avevano percorso le selettive strade delle Madonie; l'abbraccio della immensa folla in Piazza Politeama a Palermo resterà nei ricordi di molti così come lo spettacolo offerto al pubblico competente è stato ai massimi livelli.

Tris di Porsche 911 nel 3° raggruppamento: Rossi/Imerito (SC-Bal-



letti) davanti a Plano/"Davis" e Filippone/Zanoli. Nel 1° raggruppamento, Fullone/Altopiano (Bmw 2002 Ti) vincono davanti a Parisi/Moncada (Porsche 911) e Montalto/Consiglio (Porsche 356). Ottimo 24° assoluto e 1° di classe 1150 con la A112 Abarth infine Sisani/Pollini; Giuliani /Sora 5° di raggruppamento e 1° classe 1300 su Lancia Fulvia HF.

(biasioli)

GUERRA È LEADER A MISANO

La seconda prova del Campionato Italiano Autostoriche Velocità svoltasi a Misano (7-8 maggio) è stata dominata da Massimo Guerra con la sua Porsche 930 (in foto, 153). In testa già dalle qualifiche con un tempo di oltre cinque secondi migliore sul primo degli inseguitori Ronconi-Gulinelli (Porsche 930). Andrea Marazzi e Matteo Milani (Porsche 911 RSR) si sono aggiudicati il 2° raggruppamento; Renzo e Romolo Raimondi (Jaguar E-Type) sono stati i migliori fra i partenti del 1° Gruppo.

In gara, con l'assolo di Guerra impensierito solo alla lontana dal giovane Nori nelle prime fasi di gara, tutta l'attenzione è stata per la supremazia di 2° Raggruppamento con i vincitori inseguiti dai campioni Italiani 2013 Mundi-Rosticci (autori di un fuori pista nelle libere ma con la vettura ripristinata per le qualifiche) e 2015 Jelmini. Con tempi sul giro pressoché identici, i tre equipaggi sono arrivati nell'ordine al traguardo, dopo qualche avvicendamento soltanto in occasione della sosta obbligatoria. Con il ritiro dell'unico iscritto del 4° Gruppo, ultima menzione per il podio del 3° Gruppo dove, insieme a Guerra e Marsella-Nori, è salito Marco Massaglia.

Il terzo appuntamento 2016 del Campionato Italiano Autostoriche è previsto a Monza il 2 e 3 luglio.
www.gruppoperonirace.it



BONUCCI PRIMO SULLO SPINO

Lo specialista senese Uberto Bonucci (in foto) ha vinto la Cronoscata Storica dello Spino, valida per il Campionato Italiano Velocità Montagna Autostoriche. Con la sua Osella PA9/90 e un tempo totale di 6'11"80, Bonucci si è aggiudicato il 4° raggruppamento davanti ad Andrea Pezzani (Lucchini 3.0 SN) e Roberto Brenti (Renault R5 GT Turbo). Stefano Peroni, che si è imposto nel 3° raggruppamento al volante della Osella PA 8/10, ha segnato il secondo miglior tempo assoluto in una gara caratterizzata dal meteo sempre incerto e dalla pioggia finale che ha guastato la seconda salita.

Antonio Angiolani (Formula 3 March 783) è stato il migliore nel 5° raggruppamento; Giuliano Palmieri (De Tomaso Pantera) nel 2° e Tiberio Nocentini (Chevron B19) nel 1°.

In occasione della gara toscana ha debuttato anche la Coppa Abarth Classiche Selenia, neonata serie riservata alle storiche dello Scorpione, alla presenza di Arturo Merzario.

Dopo la Coppa della Consuma di fine maggio, la stagione proseguirà con la Scarperia-Giogo (10-12 giugno), la Cefalù-Gibilmanna (24-26 giugno), la Cesana-Sestriere (8-10 luglio), la Limabetone Storica (26-28 agosto) e la Coppa Chianti Classico (23-25 settembre).

www.acisportitalia.it



MITO ALFA ALLA "VERNASCA"

Il 22 maggio 1966 l'Alfa Romeo TZ di Ildefonso Torriani vinceva la cronoscalata Castell'Arquato-Vernasca. Cinquant'anni dopo, il 18 e 19 giugno 2016, la Vernasca Silver Flag celebrerà il mito della Casa Milanese: una leggenda fatta di uomini, automobili, tecnologia e vittorie.

La rassegna, promossa dal CPAE (Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca), sceglie la formula insolita e accattivante del concorso dinamico di eleganza e restauro per riportare le auto sugli stessi tornanti dove, dal 1953 al 1972, si confrontarono i migliori piloti. Così, in un trionfo della storia motoristica, 250 regine della velocità per un lungo week end lasceranno garage e musei per sfidare il vento e l'asfalto.

Le auto, il tracciato e qualche pilota sono, infatti, gli stessi di allora.

Per tre volte, due il sabato ed una la domenica, affronteranno i 9 km del percorso.

La possibilità di riportare le auto su un tracciato di gara, pur senza alcun cronometraggio, rende la Vernasca Silver Flag un evento unico nel panorama delle manifestazioni per auto d'epoca. Tanti i premi ufficiali che l'evento ha guadagnato in questi anni,

"Speed Event of the Year" al Historic Motorsport Festival di Stonleigh, 3 volte nella ristretta cerchia dei "nominated event" per il "Motoring Event of the Year" nell'ambito degli "International Historic Motoring Awards", oltre a 14 Manovella d'Oro ASI consecutive. Il programma 2016 presenta una novità: giovedì 16 giugno la rassegna avrà un prologo in pista, sul vicino circuito Riccardo Paletti di Varano de' Melegari: un warm-up per auto e piloti, completamente aperto al pubblico.

www.vernascasilverflag.it



TORNA LA BOBBIO-PENICE

Rievocazione della gara in salita che, a fine anni '20, sotto l'appassionata iniziativa di Antonio Renati, podestà di Bobbio (PC), fu tra le più importanti e vide la partecipazione di piloti come Enzo Ferrari che, il 14 giugno 1931, su Alfa Romeo 8C 2300, andò a podio nell'ultima gara da pilota.

Il Club Veicoli Storici Piacenza organizza per il 23-24 Luglio il XVIII Trofeo Antonio Renati sullo stesso percorso. Due le manifestazioni in programma (Regolarità classica non titolata, formula ACI Sport, e gara formula ASI con strumentazione libera) su 135 km con 52 P.C., 4 C.O. ma classifiche separate. Il road-book della gara di regolarità è reso disponibile anche in formato elettronico, ed è realizzato con l'ausilio di Tripmaster GPS Blizz-Tripy II. Sabato 23 sera esposizione e sfilata d'eleganza di auto d'epoca anteguerra e auto speciali e come sempre prevista la presenza di esponenti di rilievo del settore automobilistico internazionale. Il raduno è anche occasione per visitare Bobbio, città millenaria, importante centro di cultura all'inizio della Valtrebbia definita da Ernest Hemingway "la più bella del mondo" e che, secondo gli storici Carla Glori ed Ugo Cappelli, Leonardo usò come sfondo per il ritratto della "Gioconda".

www.bobbioalice.it



www.mittleuropeanrace.it - info@mittleuropeanrace.it - Mob. +39 335 6444080 +39 335 5374527

ACI SPORT

Race

MITTELEUROPEAN

La nuova, "Ultima delle Classiche"

Trieste, 14-15-16 Ottobre 2016

Competizione di Regolarità Classica per vetture storiche fino al 1971 con 87 prove cronometrate e 3 prove di media - Chiusura iscrizioni 04.10.2016

ORGANIZZATO DA
ADRENALINIK
Motorsport

MAIN SPONSOR
Alfa Romeo
Jermann
Bail

OFFICIAL PARTNER
BEVAGNA
PRODUZIONI INTERNAZIONALI
FESTIVAL - MARITIME - ARRE
PORTOPICCOLO
SISTIANA



I 22 CHILOMETRI DEL CIRCUITO DI PESCARA

L'Old Motor Club d'Abruzzo rispolvera il celebre Circuito di Pescara con un evento dedicato a vetture sport aperte anteguerra e sport barchetta costruite fino al 1961. Il club selezionerà 50 esemplari che dall'8 al 10 luglio parteciperanno alla rievocazione con prove di regolarità. Fitto il programma della manifestazione, con la salita ai duemila metri del monte Majella e l'esibizione notturna sul circuito cittadino, fino a ripercorrere le strade dell'antico Circuito di Pescara, compreso il passaggio a Loreto Aprutino, paese natio del barone Giacomo Acerbo, personaggio di spicco al quale fu intitolata la famosa Coppa Acerbo.

Questa competizione, nata nel 1924 per le vetture Grand Prix e dal 1927 affiancata dalla Targa Abruzzo di durata, si distinse per il suo tracciato di oltre 22 chilometri tanto bello quanto impegnativo. In quel di Pescara si sfidarono i grandi campioni dell'epoca: da Enzo Ferrari, vincitore della prima Coppa Acerbo, a Stirling Moss, vincitore nel 1957 dell'edizione valida per il mondiale di Formula 1. Nel 1961, infine, si disputò l'ultima edizione valida per il mondiale Sport-Prototipi.
www.circuitodipescara.it



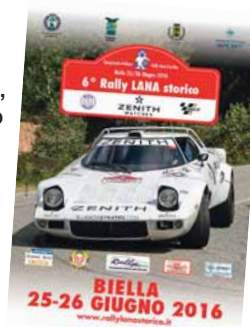
BASSANO: LE "MITICHE" DIVENTANO "LEGGENDA"

Da Bassano del Grappa a Merano e ritorno, attraversano paesaggi da favola delle Dolomiti, le montagne patrimonio dell'UNESCO. A solcare queste strade saranno le più belle auto da corsa della storia, le Sport costruite fino al 1960 che per questo entrano a pieno titolo ne "La Leggenda di Bassano - Trofeo Giannino Marzotto", gara di Regolarità organizzata dal Circolo Veneto Automoto d'Epoca "Giannino Marzotto", dal 16 al 19 giugno 2016. Una nuova sfida per il Circolo. La manifestazione si aprirà con le verifiche sportive e tecniche a Cà Cornaro di Romano d'Ezzelino, alle porte di Bassano (VI). Il 17 giugno, sempre da Cà Cornaro, la partenza del primo concorrente alla volta di San Martino di Castrozza. Dopo Passo Rolle, si scenderà a Cavalese e si raggiungerà Egna-Ora. Da lì si proseguirà attraversando il territorio di Appiano sulla Strada del Vino e terminando a Merano. Non una scelta casuale, perché nel 1953 vetture della stessa tipologia si sfidarono nel Gran Premio Supercortemaggiore. Il 18 giugno si ripartirà dalla Passeggiata Lungo Passirio di Merano per dirigersi verso Passo Giovo e Vipiteno, sfiorando quindi l'Austria. Da Vipiteno le vetture saliranno al Passo Pennes e raggiungeranno Sarentino e quindi Chiusa, Bressanone e Plose. Altro passaggio particolarmente evocativo sarà quello sul Passo delle Erbe, dominato dal massiccio dolomitico del Sass de Putia. Poi si scenderà a Corvara, per risalire il mitico Passo Pordoi, raggiungere Canale d'Agordo e concludere la tappa a San Martino di Castrozza. Gran finale il 19 giugno: partenza da San Martino di Castrozza per dirigersi verso Passo Croce d'Aune, Feltre e Primolano. In tarda mattinata l'arrivo a Bassano del Grappa, in piazza Libertà.
www.cvae1961.it

A FINE GIUGNO IL "LANA" STORICO

Dal 24 al 26 giugno Biella sarà il fulcro del VI Rally Lana Storico, giro di boa del Campionato Italiano Autostoriche 2016 e valido per Trofeo A112 Abarth, Michelin Historic Cup e Memory Fornaca. Verifiche sportive e tecniche presso l'Agorà Hotel dalle 16.30 alle 21.30 di venerdì 24 giugno; partenza della prima giornata di gara alle 9.30 di sabato 25 dal Centro Commerciale "Gli Orsi" che ospiterà anche il parco chiuso notturno nel quale le vetture entreranno a partire dalle 17.26. Ripartenza domenica 26 alle 9 e arrivo della prima vettura del rally alle 14.31.

Dieci le prove speciali in programma, altrettante quelle di precisione per la Regolarità. Accorciati i trasferimenti rispetto al passato. Ad aggiungere prestigio alla manifestazione biellese anche la conferma della concomitanza con Zenith El Primero World Stratos Meeting, raduno mondiale dedicato alla Lancia Stratos nel quarantennale della vittoria del Campionato del Mondo Rally. Sarà una tre giorni dedicata a cinquanta esemplari della "regina dei rally" che condividerà alcune fasi del Rally Lana Storico.
www.acisportitalia.it



Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Silemotori

La potenza dell'acqua al vostro servizio

silemotori.it

Tre motivi per scegliere la nostra tecnologia

È assolutamente efficace nella rimozione di vernici, catrami, fondi isolanti, ruggine anche da supporti non metallici, grazie ad un flusso d'acqua che può essere variato sia in termini di pressione che di concentrazione. Il flusso può essere localizzato con grande precisione per trattamenti estesi o mirati.

Non lascia residui, non intacca le saldature, non provoca alterazioni fisiche o meccaniche, non provoca deformazioni nella lamiera, pertanto risulta adatta al trattamento delle auto d'epoca.

Rispetta l'ambiente in quanto l'acqua di lavorazione viene filtrata e riutilizzata per successivi trattamenti mentre le impurità e i residui sedimentano in una vasca da cui vengono poi smaltiti.

Silemotori s.r.l.

silemotori.it - silemotori@gmail.com - tel. 393 9733779
sede: Via Reginato, 85/H - 31100 Treviso
sede operativa: Via Marconi, 101 - 31020 Villorba (TV)



SERVIZIO DI RITIRO E RICONSEGNA

ALFA REVIVAL CUP: ARNALDI VINCE A MISANO

Le sedici curve del tracciato riminese hanno ospitato la seconda tappa dell'Alfa Revival Cup 2016 (7-8 maggio). Roberto Arnaldi è partito dalla pole position (foto sopra), davanti al duo Ambrosi-Crescenti (GTAM). Seconda fila per Luccioni (GTV 2000 Gr. 5) e Mazzuoli-Bigliazzi (Alfetta GTV). Tra le Giulia GTV 2000 miglior tempo di Giovanni Verga, per una buona quinta fila. Un problema all'impianto elettrico ha invece fermato Berra-Cini. Ottima la partenza del duo Pantaleo-Serio, fin da subito in lotta per il primo posto con Arnaldi e con la GTAM dei compagni di scuderia Ambrosi-Crescenti. Alla bandiera a scacchi, ancora una volta vincitore il savonese Arnaldi. Secondi con merito Pantaleo-Serio (Giulia Sprint GTA); terzo gradino per Ambrosi-Crescenti, primi delle GTAM.

Rimescolata la classifica assoluta di campionato: al primo posto, a pari merito con 26 punti, Guerra-Mischis (Giulia Sprint GTA), Mercatali-Ciuffi e Gimignani (tutti su Alfetta GTV gr. 1). Con soli 2 punti di distacco una Giulietta Spider Veloce, la vettura più storica della serie, capitanata dai due appassionati Lonardi-Cortellazzi (sotto), che si contendono il secondo posto con Giovanni Verga. Il terzo posto è invece occupato dalle due vetture preparate dal Team Carrera, la GTAM di Ambrosi-Crescenti e la Giulia Sprint GTA-Gr.4 di Pantaleo-Serio. Fondamentali quindi i punti in palio alla prossima tappa, in programma il 18 e 19 giugno al Circuito Nazionale di Monza durante il weekend della 63^a Coppa Intereuropa. www.alfarevivalcup.it



SULLE STRADE DI LODOVICO

CONCORSO DINAMICO
E DI ELEGANZA
PER VETTURE STORICHE
DA COMPETIZIONE
SPORT E BERLINETTE

OFFICIAL SPONSORS

TECHNICAL PARTNERS



2° MEMORIAL
LODOVICO SCARFIOTTI
POTENZA PICENA
1-2-3 LUGLIO 2016

www.memorialscafioiti.it
scuderiascafioiti@libero.it
[MemorialScafioiti](https://www.facebook.com/MemorialScafioiti)

FAUSTO & FURIO'S

CORSO DI REGOLARITÀ - 5ª 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

L'arte dello "sdoppiaggio"



Con questa puntata arriviamo al nocciolo della Regolarità:
 come portare il tempo dalla propria parte
 Ovvero: come si vince una gara, la misurazione delle penalità
 Lo "sdoppiaggio" è una delle componenti
 fondamentali da capire a tal fine
 Inoltre: categorie di veicoli, regolamenti ACI
 e ASI, coefficienti

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



Come si svolge un rilevamento di passaggio

I rilevamenti di passaggio di una vettura sono di due tipi: al minuto o al centesimo (o al decimo) di secondo. Quando siamo di fronte ad un controllo orario (C.O.) al minuto intero l'incaricato rileva l'orario di passaggio consultando un orologio sincronizzato con quello di partenza e lo trascrive sulla tabella di marcia che il concorrente gli presenta arrestando l'auto per il tempo necessario. In caso di C.O. (Controllo Orario al centesimo di secondo) oppure di una P.C. (Prova a Cronometro al centesimo di secondo, o anche P.S.) il rilevamento è effettuato in automatico nell'istante in cui le ruote anteriori della vettura toccano un pressostato (o passano davanti a un rilevatore a fotocellula) collegato ad una crono stampante elettronica.

Il calcolo delle penalità e i vari regolamenti

Come è facile intuire, in una gara di regolarità lo scopo è totalizzare il minor numero di penalità possibile sul totale dei rilevamenti previsti in gara.

► Nei Controlli Orari al minuto intero, ogni minuto o frazione di anticipo o di ritardo viene penalizzato con 100 punti (con un massimo di 300).

► Nelle P.C. e nei C.O. al centesimo di secondo si applica una penalità per ogni centesimo di anticipo o di ritardo (con un massimo di 300).

► Nelle P.C. al decimo di secondo viene attribuita una penalità (o 10 a seconda dei casi) per ogni decimo di secondo in più o in meno (con un massimo di 300).

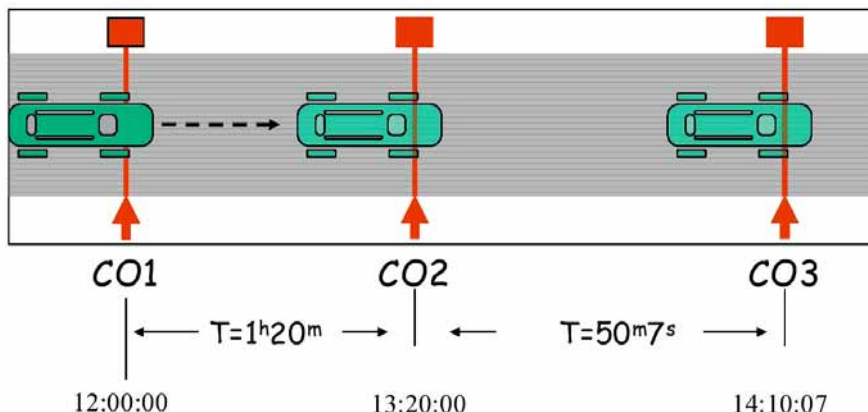
Altre penalità sono previste per infrazioni diverse elencate nei vari regolamenti tipo, ai quali si rimanda per una informazione completa. Le competizioni a C.O. al centesimo sono ormai in disuso, anche se sono le più affascinanti perché dal momento in cui si parte fino all'arrivo si è sempre in gara. In queste competizioni non ci sono trasferimenti in cui non si è in prova, ogni C.O. è quindi un appuntamento da rispettare indipendente dal rilevamento precedente.

Abbiamo speso molte parole sul discorso C.O. al centesimo poiché sono la chiave per migliorare in questa specialità. È fondamentale munirsi di strumentazione adeguata (sul mercato ci sono strumenti validissimi di allenamento) per migliorare il proprio passag-

*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.

CONTROLLI ORARI (C.O.)

Precisione: 1' (minuto primo) o 1/100" (centesimo di secondo)



I passaggi vanno effettuati a tempi orari fissi.

Es.: Start (C.O. 1) alle ore 12:00:00

C.O. 2: 1h 20m dal passaggio teorico su

C.O. 1 = alle ore 13.20

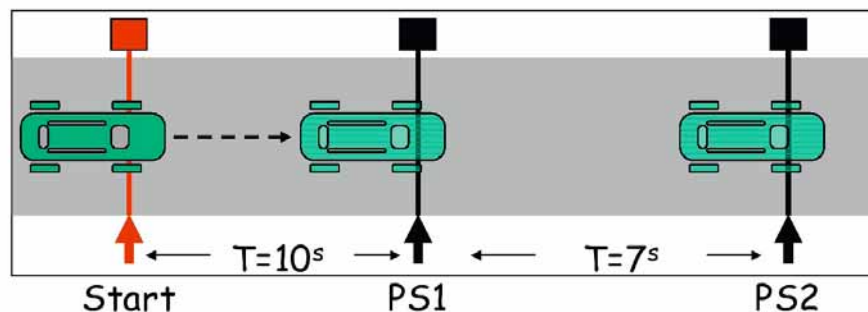
C.O. 3: 50m 7sec dal passaggio teorico su

C.O. 2 = alle ore 14:10:07

Si possono effettuare con l'uso di un orologio contasecondi sincronizzabile con precisione all'orario ufficiale di casa (ad es. orologio radio controllato).

PROVE CRONOMETRATE

(P.C. dette anche prove speciali - P.S. - o di precisione - P.P.) Precisione: 1/100" (centesimo di secondo)



I passaggi vanno eseguiti a tempi imposti riferiti al tempo di passaggio effettivo del controllo precedente

Es.: Start ad entrata libera

P.S. 1: 10sec dal passaggio effettivo su Start

P.S. 2: 7sec dal passaggio effettivo su P.S. 1

È necessario l'uso di un cronometro sdoppiante (o di due cronometri) o di un crono computer. Non è influente la sincronizzazione con l'ora ufficiale.

gio sul tubo ma soprattutto per imparare a "tarare il secondo nella propria testa".

Molti super-top driver raggiungono un livello di passaggio sul pressostato talmente perfetto che preferiscono non eseguire la "sdoppiata" perché questa potrebbe "sporcarne" l'esecuzione, risultato di livelli di preparazione altissimi, alla portata di pochi. Ma tanto è bastato per richiedere agli strumenti di adeguarsi e stare al passo coi nuovi professionisti della regolarità (un po' come il volante delle F1); il risultato è che oggi alcuni crono computer permettono di fare passaggi in automatico senza sdoppiata, doppie sdoppiate, correzioni e tutta una serie di nuove funzioni evolute, che permettono di migliorare le prestazioni.

Categorie di veicoli e coefficienti migliorativi

In base alla tipologia e l'anzianità dei veicoli, ogni ente stabilisce un proprio criterio di divisione in categorie. Per quanto riguarda la regolarità per auto storiche, i due enti principali, ACI e ASI, si attengono ai seguenti criteri.

ASI

A- Ancêtres (Ancestor) : costruite fino al 31/12/1904

B- Vétéran (Veteran): costruite fino al 31/12/1918

C- Vintage: costruite fino al 31/12/1930

D- PostVintage: costruite dall'01/01/1931 al 31/12/1945

E- Classic: costruite dall'01/01/1946 al 31/12/1960

F- Post Classic: costruite dall'01/01/1961 al 31/12/1970

G- Modern: costruite dall'01/01/1971 e prodotte da 20 anni (o 30 a seconda dei casi)

ACI/CSAI

► 1° raggruppamento: vetture appartenenti ai periodi di classificazione A, B, C, D (costruite dalle origini fino al 1946)

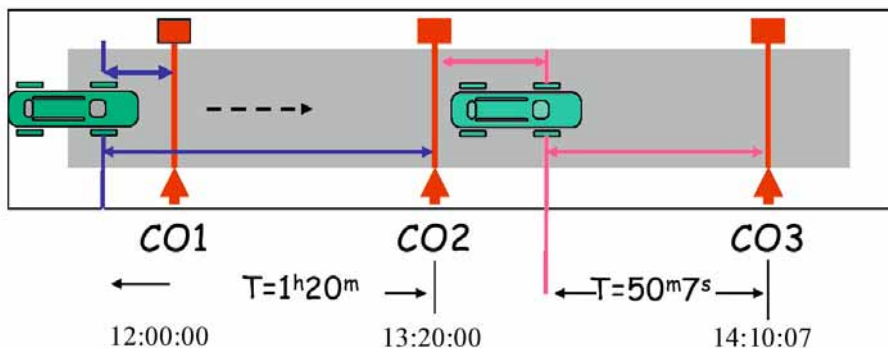
► 2° raggruppamento: vetture appartenenti al periodo di classificazione E (costruite dal 1947 al 1957)

► 3° raggruppamento: vetture appartenenti al periodo di classificazione F (costruite dal periodo 1958 al 1961)

► 4° raggruppamento: vetture appartenenti al

LA DIFFERENZA TRA SERIE DI C.O. E DI SERIE DI P.C.

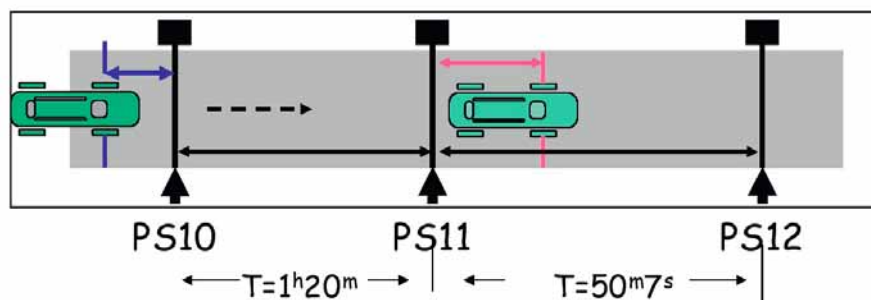
Precisione: 1'(minuto primo) o 1/100" (centesimo di secondo)



In una sequenza di C.O.

Il tempo a cui si deve transitare ad ogni controllo è fisso rispetto all'ora ufficiale di gara e non dipende dal tempo a cui siamo realmente passati al controllo precedente. Quindi se siamo transitati in anticipo ad un controllo, per raggiungere il controllo successivo avremo a disposizione un tempo superiore rispetto a quello nominale. Viceversa,

se siamo passati in ritardo avremo a disposizione un tempo minore di quello nominale, e dovremo quindi recuperare il tempo perso. Il tempo dei passaggi può essere scandito con un orologio sincronizzato con quello ufficiale di gara. Non è necessario far partire un cronometro al passaggio ai controlli. Nei controlli al centesimo di secondo è invece essenziale la perfetta sincronizzazione con l'ora ufficiale di gara.



In una sequenza di P.S.

Il tempo a cui si deve transitare ad ogni controllo è calcolato a partire dal tempo del passaggio effettivo al controllo precedente. Quindi anche se siamo transitati in anticipo o in ritardo ad un controllo, per raggiungere il successivo avremo sempre e comunque a disposizione il tempo imposto nominale. In questo caso è necessario disporre di

un cronometro da far ripartire ad ogni passaggio sul pressostato.

Un cronocomputer permette in più di avere un "contandietro" programmabile che viene riazzerato manualmente ad ogni passaggio sul pressostato (la cosiddetta "sdoppiata"). L'errore manuale commesso in fase di sdoppiata influisce sulla precisione del passaggio successivo.



periodo di classificazione F (costruite dal 1962 al 1965)

- ▶ 5° raggruppamento: vetture appartenenti al periodo di classificazione G (costruite dal 1966 al 1971)
- ▶ 6° raggruppamento: vetture appartenenti al periodo di classificazione H (costruite dal 1972 al 1976)
- ▶ 7° raggruppamento: vetture appartenenti al periodo di classificazione I (costruite dal 1977 al 1981)
- ▶ 8° raggruppamento: vetture appartenenti al periodo J1 (costruite dal 1982 al 1985)
- ▶ 9° raggruppamento: vetture appartenenti al periodo J2 (costruite dal 1986 al 1990)

Le vetture J2 partecipano con classifica a parte alle manifestazioni di regolarità, le medie ottenute con le suddette vetture non possono essere calcolate per le classifiche dei driver.

Al di là di queste classificazioni, ogni campionato o anche ogni singola gara possono avere particolari disposizioni o restrizioni, per cui è sempre bene, prima di iscriversi ad una manifestazione, verificare che il veicolo con il quale si intende partecipare abbia i re-

quisiti necessari. Tra le disposizioni spesso sono specificati anche gli eventuali coefficienti migliorativi, ovvero dei valori fissi da applicare al numero di penalità totalizzate, per favorire alcune categorie di veicoli, in genere i più anziani. ASI, ad esempio, applica alle penalità un coefficiente pari a uno virgola le ultime due cifre dell'anno di costruzione della vettura.

Ad esempio, un equipaggio su una vettura del 1930 vedrà le proprie penalità moltiplicate per 1,30, mentre un altro su vettura del 1985 avrà coefficiente 1,85. Questo favorisce ovviamente le vetture più datate, in modo da compensare il loro gap di affidabilità, prestazioni, comfort, frenata e in generale di guidabilità rispetto a una vettura più recente ed evoluta.

Immaginate ad esempio di gareggiare su percorsi innevati, di notte, in condizioni meteo avverse con auto come Balilla Sport Coppa D'Oro, Lancia Aprilia, Aston Martin Le Mans o una Lancia Lambda, col confort e dispositivi di sicurezza vicini allo zero e di dover competere alla pari con chi accanto a voi viaggia su una Porsche 911 degli anni 80. Un sano confronto sportivo è ovviamente impossibile.

GARE

MONACO GRAND PRIX HISTORIQUE

Club (grande) Italia

**CAFFI VINCE LA GARA DELLE F1 PIÙ RECENTI
LE FERRARI DI F1 FANNO SCALPORE,
IN PARTICOLARE LA 312 B DI BARILLA:
AL BOX ANCHE FORGHIERI
PORSCHE HA PORTATO LE F1 DA 1,5 LITRI,
GUIDATE DA JACKY ICKX
E ADRIAN NEWAY CORREVA SU UNA LOTUS 49...**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO MICHELE ROSETTA



ENSIGN

Alex Caffi ha vinto la gara della griglia G, aperta alle F1 del periodo 1972-1976. Qui lo vediamo impegnato alla "esse" delle Piscine, sulla Ensign N176, iscritta da Kessel Classic.

Etornato a sventolare il tricolore italiano su Monte-Carlo. Alex Caffi, 52 anni, talentuoso pilota della F1 anni '80, ha vinto il GP Storico di Monaco nella griglia più scenografica, quella "G" che comprendeva le monoposto di Formula 1 degli anni 1972-'76. Caffi ha guidato la Ensign N 176 che fu di Clay Regazzoni, all'epoca nota anche per la livrea nera con la scritta Tissot. La nota Casa orologiaia elvetica ha abbinato il suo nome a quello di Kessel, come negli anni 70: all'epoca apparve in F1 con Loris, padre di Ronnie che oggi guida il team che ha iscritto la monoposto di Caffi. Una macchina, la Ensign, ottimamente preparata e seguita da un piccolo manipolo di meccanici che ha dato dimostrazione di professionalità pur al confronto con i numerosi e stimati team britannici, la stragrande maggioranza come sempre nei box del Principato. Caffi d'altro canto ha preso fin da subito l'impegno come si conviene in quella che di fatto è la sua gara di casa: il pilota bresciano vive qui da 30 anni e qui ha ottenuto il miglior risultato della carriera, il 4° posto nel GP del 1989.

Il pilota italiano ha fatto segnare i migliori tempi il sabato sia nella sessione di prove del mattino sia in quella del pomeriggio, quan-



**NEL PROGRAMMA STELLARE DEL GP 2016
SI È NOTATA L'ASSENZA DI UNA GARA DEDICATA
ALLE ANTEGUERRA: PER LORO SOLO UNA PARATA**

do una pioggia leggera aveva inumidito la pista dopo il sole mattutino, nella migliore tradizione del Maggio monegasco. Condizioni variabili che hanno messo in difficoltà non pochi dei piloti-collezionisti presenti. Ottimo, invece, anche in queste condizioni il giapponese Kubota, che ha mostrato qualità da semi-professionista al volante della March 761.

In gara Caffi e la Ensign di Kessel hanno dominato senza troppo sforzo: il distacco di Kubota, di poco più di 2,5", è contenuto soltanto perché l'italiano nei giri finali ha amministrato il vantaggio.

Monza '70

L'Italia è stata molto ben rappresentata anche da altri piloti e altre vetture: nella categoria inferiore, la "F" dedicata alle monoposto di F1 dal 1966 al 1972, ha fatto sensazione la presenza della Ferrari 312 B che vinse il GP d'Italia 1970 con Clay Regazzoni. La monoposto di Maranello è stata iscritta da Paolo Barilla, che l'ha recuperata in California e fatta restaurare da specialisti italiani, con la consulenza di Mauro Forghieri, anch'egli presente a Monte-Carlo. Vedere il direttore tecnico di quella Ferrari muoversi sotto la tenda, nel paddock allestito sul Quai Antoine 1er, di fianco alla sua creatura boxer, metteva



SURTEES

Alla curva del Tabaccaio transita una Surtees TS 9 B di F1, davanti a tribune gremite di spettatori. Nella foto piccola, l'Alfa Romeo 1750 SS Zagato di Marco Masini.



brividi di nostalgia. Una troupe televisiva ha piantonato la loro tenda per l'intero fine settimana, documentando ogni movimento intorno alla monoposto con telecamera e microfoni.

Barilla ha partecipato al GP con spirito decoubertiniano, d'altra parte con tale macchina sarebbe stato fuori luogo fare altrimenti. In più, un problema regolamentare con l'altezza del roll-bar non conforme, ha creato non pochi problemi al sabato. Allo stesso modo, nella sostanza, è stata la presenza di altri illustri professionisti del volante, come Emanuele Pirro e Marco Werner, plurivincitori di Le Mans con l'Audi. Entrambi erano al volante di Ferrari 312 B3, del 1973 per il tedesco e del '74 per il romano; quest'ultimo ha comunque concluso la gara al 4° posto. Restando in "casa" Ferrari c'erano anche una 312 T dell'italiano Casoli e una splendida 312 T2 che sembrava appena costruita.

Le due griglie di F1 raccontavano praticamente la storia della F1 tre litri, con le monoposto più gloriose e quelle meno fortunate ma note per curiosità varie. Come la Trojan, la Maki e la Eifelland, per esempio. Ma c'erano anche Lotus 72 nelle varie declinazioni, le 76 e 77 e un paio di 49 tra cui la splendida B guidata da Adrian Newey.

Poi McLaren M14, M19 ed M23, March 701 e una splendida Tyrrell 001 del 1970, oltre a Hesketh 308, Williams FW 03 e FW 05 e Shadow DN 1, DN3, DN5 e DN8, Brabham BT33, Matra MS120 e BRM P153. Insomma, un vero "parterre de roi".

787 e 804

Presenza fissa al GP Storico di Monaco è Jacky Ickx, anche quest'anno come testimonial della galassia Volkswagen: non ha guidato le Auto Union come negli anni scorsi, bensì due Porsche. Monoposto, per l'esattezza: la Tipo 787 e la Tipo 804. Non poteva essere altrimenti visto che quest'anno sono tornati alla ribalta i 4 cilindri nella gamma di Zuffenhausen, con le Boxster e Cayman che adottano

**L'ATMOSFERA DI MONTE-CARLO È IDEALE
PER UNA GARA DI AUTO STORICHE
UN MIX PERFETTO DI AGONISMO E CHARME**



CHAPMAN

A lato, il Team Lotus Classic ha portato una 72 del 1971 e una 72D del 1972, che quindi correvano in due classi diverse, a testimonianza della longevità della monoposto. Del Team di Chapman c'erano anche una "49", una "49 B", una "76" e tre "77". Sopra, a sinistra la Eifelland-March che disputò il mondiale F1 con Rolf Stommelen; a destra, le eleganti e belle ragazze che accompagnavano le auto in griglia. Nella foto grande, la Ferrari 1512 (1965) in azione.



EVOCATIVO

Nelle foto sopra, Jacky Ickx con il suo casco bellissimo ed evocativo e l'esibizione delle Porsche 804 (davanti) e 787 di Formula 1, guidate dal campione belga e dai piloti nel WEC-Fia Romain Dumas, Brendon Hartley e Mark Webber.

CAFFI: "GRANDE VITTORIA DI SQUADRA"

Alessandro Caffi, 52 anni bresciano di Rovato, è stato un pilota di F1 dal 1986 al 1992. Ha disputato 56 GP con Osella, Scuderia Italia, Footwork e Andrea Moda ottenendo un 4° posto come miglior risultato, al GP di Monaco 1989 su Dallara-Ford. Pilota di grande talento, al pari di Pierluigi Martini non ebbe mai la macchina buona, nonostante nel 1985 avesse vinto il campionato europeo di F3, che all'epoca dava non poche garanzie sul talento dei piloti. La vittoria al GP Storico di Monaco è una piccola ricompensa. Alex, finalmente hai vinto il GP di Monaco? "Già -ride Caffi- sembra di sì! D'altra parte la voglia non era mai passata. Se Stirling Moss si è ritirato a 80 anni passati, ne ho ancora una trentina davanti!"

Com'è andata la corsa? "Direi molto bene, come tutto il fine settimana: siamo sempre stati in testa nella lista dei tempi di tutte le sessioni, poi pole vittoria e giro veloce!" Te l'aspettavi così? "Beh, in realtà no. Devo fare i complimenti al Team Kessel perché nei test a Franciacorta abbiamo avuto alcuni proble-

mi di motore, in particolare con la pompa della benzina, che loro hanno risolto velocemente. Inoltre la macchina aveva un ottimo assetto di base, nonostante non fossimo riusciti a fare una messa a punto mirata per Monaco". Come ti è sembrato il livello di queste gare? "Piuttosto alto: quest'anno mancava Lyons, che aveva vinto le ultime due edizioni, ma il secondo Kubota praticamente corre ogni fine settimana, il terzo Twyman anche, ha 29 anni e ha gareggiato anche nella Le Mans Series; quarto è arrivato un certo Emanuele Pirro...". Com'è nata questa esperienza al Monte-Carlo Storico? "Due anni fa ho compiuto 50 anni e mi sono detto che sarebbe stato bello guidare una F1 qui, che per me è il circuito di casa visto che ci vivo da 30 anni". Dopo la F1 hai continuato a correre? "Sì, ho fatto varie gare, tra cui il campionato francese GT con il Team Kessel, vincendolo nel 2002. Per questo adesso



sono qui con loro, con Ronnie siamo rimasti sempre in contatto". Come è stato risalire su una F1 dopo 25 anni? "Bellissimo, al primo giro di prova avevo un sorriso largo così sotto il casco". Come hai ritrovato il circuito monegasco? "Come l'avevo lasciato. È un po' più veloce nella zona dalle Piscine alla Rascasse, ma in sostanza sempre uguale; a Santa Devota non c'è più il guard-rail interno". C'è molta differenza tra la Ensign che guidi qui e le tue F1, di una dozzina d'anni dopo? "Direi no, non grande. Le mie avevano più deportanza, si muovevano meno dietro, ma nel complesso è abbastanza simile". Insomma ti è tornata la voglia: farai altre gare quest'anno? "Non so, credo che Kessel abbia questa intenzione, ma non so nulla al momento: vedremo cosa deciderà. Certo, mi piacerebbe!"

i motori boxer con questo frazionamento, tanto da essere chiamate "718", come la barchetta da corsa. Da quest'ultima derivò la prima monoposto, prima di F2 e poi dal 1961 di F1, usata da Porsche nel Campionato del Mondo: la "787" derivata dalla barchetta "718", con motore quattro cilindri 1.5.

Gareggiò finché venne pronta, nel 1962, la "804" con motore a 8 cilindri, sempre 1.5, che vinse il GP di Francia di quell'anno con Dan Gurney (e il GP della Solitude, molto prestigioso benché fuori campionato). Tanto era semplice e affidabile la "787", tanto complessa e costosa la "804": il motore 8 cilindri raffreddato ad aria era costo-

so e complicatissimo, in particolare la distribuzione bialbero; inoltre tutti i pezzi della vettura erano da costruire appositamente o da acquistare da fornitori esterni. Anche per questi motivi, oltre alla competitività non eccelsa, la carriera della "804" durò il breve spazio di otto gare, dal GP d'Olanda al GP degli USA di quell'anno, nei quali oltre alla vittoria in Francia Gurney conquistò anche la pole position al GP di Germania (3° posto finale). Ma la "804", a fronte di costi di costruzione rilevanti, aveva anche un'immagine anonima, che non richiamava all'identità della Casa.

Tornando alla presenza al Gp di Monaco Storico, Jacky Ickx ha gui-



FORGHIERI: "GRAZIE A BARILLA PER QUELLO CHE HA FATTO"

L'ingegnere Mauro Forghieri, direttore tecnico Ferrari dal 1961 al 1985 e padre di alcune delle più belle e vincenti auto da corsa della storia, era nel Principato ad accompagnare il secondo debutto della sua 312 B (sopra), ora di proprietà di Paolo Barilla: *"E meno male che ci ha pensato lui a salvarla. L'ha trovata in California, portata in Italia e fatta restaurare. Hanno fatto un lavoro magnifico e soltanto uno come lui poteva realizzarlo. Non tutti hanno queste possibilità..."*. Com'è andata la partecipazione? Siete contenti? *"Paolo sì, anche se è stata abbastanza travagliata"*.

E lei? Com'è stato tornare in questo posto che l'ha vista protagonista e vincente tante volte? *"Bello e brutto. Bello perché c'era tanta gente, mi è parso anche più che per il GP normale, anche se forse non dovrei dirlo. Male perché l'organizzazione mi è parsa ridicola, soprattutto per il pubblico che fa una fatica pazzesca a muoversi. Ho visto anche tanta mancanza di gentilezza, cosa*

che mi ha fatto un po' disamorare. E guardi che io ero innamorato di questo posto, tra l'altro mio padre qui a Montecarlo ci visse per un certo periodo". E dal punto di vista sportivo? Perché tutti quei problemi con il roll-bar? *"Allora, pensi che il restauratore della 312 aveva avvertito Barilla del fatto che la sua testa era quasi a filo con il roll-bar, e per questo motivo lo aveva alzato di un paio di cm. Ma ai solerti commissari non è bastato, così abbiamo dovuto mandare tre quarti della forza lavoro a Nizza a trovare un saldatore per modificarlo"*. La classifica di gara dice che Barilla non ha completato nemmeno un giro: come mai? *"Nel fine settimana abbiamo avuto una serie di problemi con le pompe meccaniche, ne abbiamo rotte quattro, più un problema con il trascinamento. Con la pompa meccanica fuori uso e la sola elettrica non si poteva tirare più di 8.000 giri. La domenica si è fermato nel primo giro, ma ha detto che mentre lo recuperavano lungo il circuito ha ricevuto tanti applausi dal pubblico che si chiedeva se avesse vinto lui..."*.





TUTTO FERRARI

A sinistra, Marco Werner fa l'assetto della Ferrari 312 B3/73. Sotto, nella colonna di sinistra: 1512 in griglia; 312 B3 Spazzaneve (1973); 312 T (1975); in quella di destra: Emanuele Pirro parla con Paolo Barilla (nell'abitacolo); lo stesso Pirro in azione con la 312 B3/74; la 312 T2 (1976) di Chris Mac Allister, che indossava un casco replica perfetta di quello usato da Niki Lauda quell'anno. Tutte queste monoposto erano in condizioni eccezionali.





dato le monoposto al sabato, insieme a Mark Webber, mentre Romain Dumas e Brendon Hartley si sono calati nell'abitacolo la domenica. Gli ultimi tre sono piloti ufficiali Porsche nel mondiale Endurance.

Poche anteguerra

Le altre "griglie" in programma erano dedicate alle vetture da Gran Prix d'anteguerra (A), alle F1 e F2 fino al 1961 (B), alle Sport a motore anteriore 1952-'55 (C, l'edizione 1952 del Gp di Monaco fu disputata con queste auto) e alle Formula Junior 1958-'60 (D), la classe più numerosa tanto da dover disputare due gare di qualificazione (auto divise per numeri pari e dispari) per stabilire l'ordine di partenza.

Nello splendore di tutto questo ben di dio ha lasciato un po' con l'amaro in bocca il fatto che per le anteguerra ci sia stata soltanto una parata, anziché una gara. Fatto dovuto probabilmente alla quantità di auto iscritte (236 in totale) con relative difficoltà organizzative relative anche alla praticabilità della pista; in sostanza, si è probabilmente preferito evitare che le auto più antiche potessero sporcare la pista con il rischio di compromettere il rispetto del programma che aveva tempistiche incalzanti. Almeno così immaginiamo, perché a domanda i responsabili dell'AC di Monaco non si sono sbilanciati. In breve, a quelle auto sono state destinate due parate non competitive, una sabato e una domenica. Così facendo, moltissimi sono rimasti a casa, soprattutto inglesi, e la "griglia" si è impoverita parecchio: soltanto 15 iscritti. Un vero peccato, sia per la bellezza di queste automobili, sia per lo spettacolo in pista.



FORUM

Una bellissima Maserati 300 S (1955) all'uscita dal Mirabeau; sopra a sinistra, Ferrari 250 MM (1953). A fianco, Emanuele Pirro (di spalle), Alain de Cadenet e Stirling Moss al Forum sull'automobilismo organizzato dallo sponsor Credit Suisse.



VELOCISSIMA

Per andare a seguire il Gran Premio Storico di Monte-Carlo abbiamo usato una Peugeot 308 GTI. Auto veloce e anche relativamente comoda nonostante l'assetto molto sportivo, ha un motore 1.6 turbo da 272 CV (c'è anche la versione da 250 CV anti-superbollo). La rivista consorella *Automobilismo* l'ha provata sul fascicolo di febbraio 2016 rilevando queste prestazioni: velocità massima 249,7 km/h; accelerazione 0-100 km/h in 6 secondi netti, sul km da fermo 25,773 secondi (velocità di uscita 209,4 km/h); ripresa in VI marcia sui 1.000 metri da 80 km/h in 25,318 secondi con uscita a 192,80 km/h; frenata da 100 km/h in 36,4 metri; potenza rilevata al banco 275 CV a 5.700 giri. Tra i pregi, in evidenza la frenata; tra i difetti, la corsa lunga della leva del cambio.



**UNA GRIGLIA ERA DEDICATA ALLE SPORT
 CHE DISPUTARONO IL GP DI MONACO DEL 1952:
 LA PIÙ RICCA SENZA DUBBIO COME VALORE TOTALE**



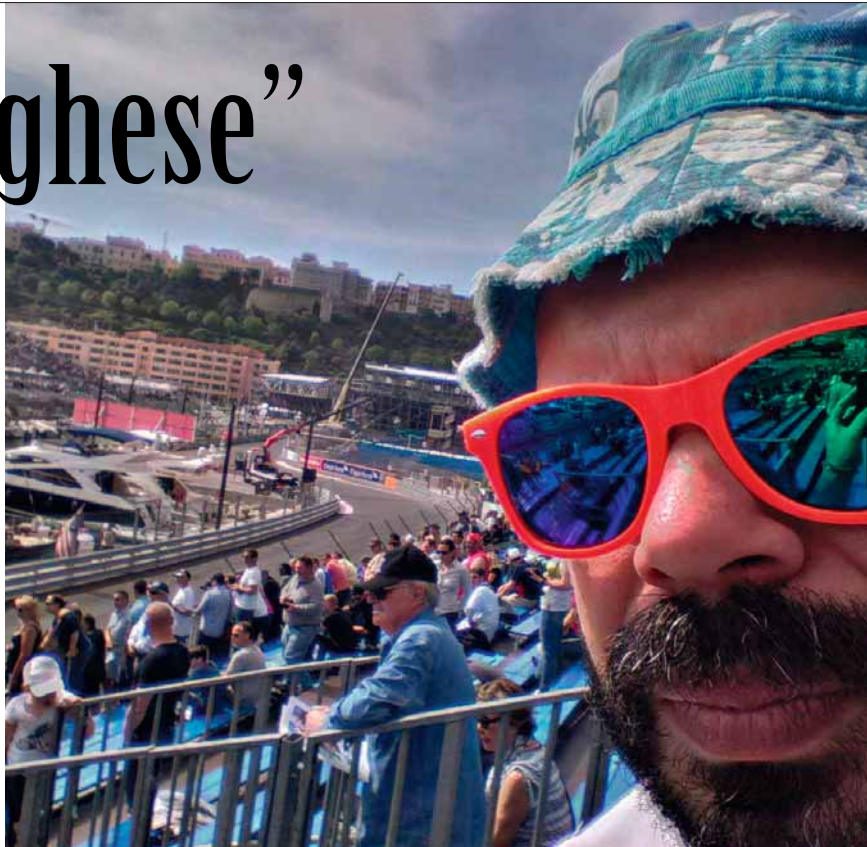
LE DUE VOLTE DI STIRLING MOSS

La banca Credit Suisse è sponsor del GP Storico di Monaco, dove tutti gli anni organizza conferenze ed eventi sulla storia delle corse e della gara monegasca in particolare. Quest'anno è stata la volta di Stirling Moss festeggiato per le vittorie qui nel 1956 su Maserati 250 F (a sinistra) e nel 1961 su Lotus 18. In quest'ultima occasione, in particolare, Moss guidò la vettura senza pannelli laterali (a destra), lasciando in vista le gambe con una sensazione che oggi fa rabbrivire, ma all'epoca fece notizia come curiosità. L'asso britannico tolse i pezzi di carrozzeria per mantenersi fresco in gara: all'epoca il GP era un calvario lungo 100 giri. L'operazione fu resa possibile dal fatto che la Lotus 18, progettata nel 1960 secondo uno schema che un anno dopo era già superato, aveva il serbatoio della benzina frontale.

Moss vinse quella gara partendo dalla pole position (1'39"1 alla media di 114,2 km/h), davanti alle Ferrari di Richie Ginther (a soli 3,6") e di Phil Hill; furono anche gli unici tre piloti a tagliare il traguardo, gli altri 13 piloti ammessi al via si ritirarono per rotture meccaniche. Moss fece segnare anche il giro più veloce in 1'36"3, ma il primato andò a Ginther che fece lo stesso tempo un giro prima, a testimonianza della lotta tra i due. Stirling Moss aveva già vinto cinque anni prima il GP di Monaco, sulla Maserati. In quell'occasione, Juan Manuel Fangio con la Ferrari D50 fece la pole con 0,6" su Moss e 0,9 sull'altra Ferrari di Peter Collins. Ma Moss al via si involò in prima posizione e vi rimase per tutti i 100 giri, mentre Fangio perdeva subito posizioni per problemi alla sua monoposto, fino a ritirarsi... per poi salire sulla vettura di Collins al 55° giro e concludere al secondo posto, facendo segnare il miglior tempo all'ultimo giro, in 1'44"4. Altri tempi...



“Portoghese” a Monaco



Truffaldino come al solito, il nostro s’infilava nel paddock senza biglietto, poi si fa invitare su un’esclusiva terrazza Vaga per i box sfruttando l’immagine esilarante per ritrarsi con i vip e finisce come deve: in un sacco dell’immondizia



DI ROBERTO CORNO*

Da giorni mi arrovello su quale sia il mezzo più *glamour* per affrontare la fantasmagorica trasferta verso il dorato Principato. L’occasione è troppo ghiotta e importante per presentarsi impreparati e, soprattutto, con un mezzo non all’altezza. Sto parlando di un evento così esclusivo da essere messo in calendario ogni due anni: il Gran Premio storico di Monaco. E quest’anno è la decima edizione!

Bando alle ciance, è evidente che il mezzo ideale è la Betona ma purtroppo mi vedo costretto a rinunciare a causa di un problema ai fari: il ritorno in notturna con i soli abbaglianti non sarebbe divertente (per gli altri). Messo da parte anche il Sulky, ideale per circolare nelle congestionate strade di Montecarlo ma ancora non perfettamente a punto, non mi rimane che una scelta: l’elegante e veloce Land 90! Riduce da un viaggio di lavoro di 2000 km in cinque giorni, è giusto che

si prenda una vacanza. Così, dopo un silenzioso e vellutato viaggio di tre ore scarse da Torino, fresco e profumato approdo nello sfavillante mondo del Gp “Histo”. Ed è subito un passaggio dalle stelle alle stalle; appena uscito dall’ambiente asettico ed ovattato dell’abitacolo del Land mi trovo, come da tradizione, senza pass e senza biglietto, a tentare il tutto per tutto nel tentativo di entrare ai box.

Incursore

Ottenebrato dall’acre aroma dell’olio di ricino e drogato dal celestiale suono degli scarichi liberi cerco di penetrare con ogni mezzo ma sembra non ci sia verso. Dopo aver tentato e ritentato in maniera corretta, passo al colpo di mano e, arrivando via mare in stile incursore della X Mas, forzo il blocco della Polizia monegasca e raggiungo il mio scopo. Vago nei box in trance mistica fino a tarda notte, rapito dalle sinuose carrozzerie delle Sport anni ‘50, dal febbrile affaccendarsi dei bisunti meccanici e dai rauchi ululati degli scarichi non silenziati. C’è da perdere il senno e il sonno: dalle F1 anni ‘70, via via si passa ad auto sempre più anziane e affascinanti, al motore anteriore delle F1 e F2 anni ‘50, alle Sport, per finire con le sublimi anteguerra!

*ROBERTO CORNO È NATO A TORINO NEL 1974. INGEGNERE MECCANICO, HA UN’OSSESSIONE PER LE VETERANE. SOPRATTUTTO QUELLE AGGREDITE E AMA LAVORARE NEL GARAGE DI CASA: SMONTARE E RIMONTARE, A VOLTE RICOSTRUIRE DAL NULLA. DATEGLI UN’AUTO ANNI ‘30 (MEGLIO ANCORA



MISSIONE

Il nostro ha messo a soqquadro il Principato: dapprima ha infastidito piloti e hostess ai box (a sinistra, con Pirro e, al centro, con Alex Caffi nel box di Kessel); poi è passato alla tenda di Barilla, tanto per scattare una foto che giustificasse la sua finta missione, mentre si lavorava sul roll-bar della 312. Il giorno dopo, eccolo ricomparire in pit-lane rovinando perfino il suo stesso *selfie* con la Ferrari. C'è chi giura di averlo visto prelevato dalla sicurezza, al termine della domenica, mentre vagava per monte-Carlo dentro un sacco della spazzatura pronunciando frasi sconnesse...

Purtroppo, con mia immensa delusione, scopro che le anteguerra sono umiliate in una penosa parata di sole 15 auto; la classe più spettacolare scompare, immolata sull'ipocrita altare della sicurezza a tutti i costi. Una pagliacciata: "motorsport is dangerous" e per chi non vuole rischiare ci son la Regolarità e i concorsi di eleganza, dove l'unico rischio è l'indigestione. Mi toccherà andare più spesso in Inghilterra... Sabato mattina decido di essere trasgressivo e investo 20 euro per un regolare biglietto tribuna in zona Piscine. La visuale è fantastica, c'è anche il maxi schermo. Eccitato da prove, gare e anche da un incidente a una Lotus non mi accorgo del trascorrere del tempo; mi accorgo invece del repentino alternarsi delle condizioni atmosferiche che passano sadicamente dal vento gelido al sole martellante.

Per fortuna, come manna dal cielo giunge l'inaspettato invito a seguire le gare pomeridiane in un lussuoso e confortevole appartamento con terrazzo proprio sopra la mitica curva di Santa Devota. Nonostante le mie condizioni al limite del presentabile riesco a superare il controllo militare del concierge e guadagno l'agognata terrazza! Oltretutto fa anche parecchio freddo e con una birretta corroborante offertami dal gentilissimo padrone di casa mi godo lo spettacolo saltando dal terrazzo alla calda poltrona di fronte al maxischermo.

Oliver Twist

Mentre inebetito dai vapori del metanolo e della birra mi godo le gare atteggiandomi a novello Aga Khan, giunge violento e inaspettato il risveglio: "Devo portare fuori il cane" mi dice il padrone di casa. "Non c'è problema, torno in tribuna!" rispondo io. Ovviamente, appena ar-

rivato in tribuna, durante le prove delle superbe vetture Sport, si scatenava un fortunale: gelida pioggia mista a raffiche di vento investono piloti e spettatori. In pista appena l'asfalto si bagna inizia lo spettacolo di sbandate e traversi da svenimento! Quasi tutti abbandonano le tribune ma io e pochi altri impavidi non abbiamo intenzione di cedere. Son senza ombrello e per resistere cerco di impietosire un netturbino che alla fine, mosso da pietà, mi passa sottobanco un sacco della monnezza monegasca. Insacchettato come un croissant appassito assisto con stile al termine delle prove. Poi, ridotto come Oliver Twist nei momenti peggiori, mi reco ai box per ricevere il regolare pass per l'indomani: son pur sempre un giornalista, o no?! Il Capo Redattore, rilucendo di luce propria, azzimato e incravattato, sbuca da un party super-esclusivo e dopo essersi rifiutato di fare una foto con il sottoscritto, ancora imbarazzato per la mia misera condizione mi allunga il prezioso pass... Domenica vago libero tra box e pista, infastidendo piloti e personaggi più o meno famosi. L'eccitazione è più che giustificata: auto pazzesche, personaggi incredibili, Ickx, l'ingegner Forghieri, Paolo Barilla, Alex Caffi che dopo pole e mille domande (mie) vince la sua gara.

Per concludere, un finale da tregenda: pare che una F1 rimasta in panne durante la gara sia stata agganciata da una gru nel punto sbagliato, pare che a circa otto metri di altezza l'auto si sia sganciata schiantandosi a terra di muso, pare che migliaia di spettatori abbiano seguito la tragedia sui maxi schermi, pare che nessuno ne debba parlare né scrivere. Al momento, sono in fuga dal Principato, nel mezzo della notte, sul mio fido Land.

DALLA "RUST" (RUGGINE). SPIRITO BRITANNICO INGABBIATO NELLA REALTÀ ITALIANA, SI È ISCRITTO AL VINTAGE SPORTS-CAR CLUB IN INGHILTERRA ANNI '20) DA USARE NEL TRAGITTO CASA-UFFICIO E LO FARETE FELICE.

Pane, motori e fantasia

La 100ª edizione della Targa Florio è stata un po' come un riassunto delle puntate precedenti. Con i quattro eventi, tutti concentrati nello stesso fine settimana, che hanno riunito le quattro anime che hanno dato vita a queste prime cento edizioni: la Targa Historic Speed, parata dinamica che ha riportato su un tratto del mitico "Piccolo" delle Madonie alcuni prototipi e campioni che hanno scritto pagine indelebili della "Cursa"; la Targa Florio Classic, che ha portato gli oltre 150 concorrenti della gara di Regolarità (tra i quali c'eravamo anche noi) e del Ferrari Tribute a percorrere quasi tutto il "Circuito Grande" oltre alla bellissima Valle dei Templi di Agrigento; le gare del Campionato Italiano Rally e Rally Auto Storiche.

Una "lucida follia", come l'ha definita il presidente ACI Angelo Sticchi Damiani, che si è impegnato in prima persona nella Historic Speed al volante di un'Alfa Romeo 6C anni Trenta, condivisa con il presidente Fia Jean Todt. Ci vuole una bella dose di coraggio a pensare di far convivere quattro eventi simili nello stesso fine settimana e nello stesso territorio dove, al di là dei facili pregiudizi, è oggettivamente difficile far funzionare a dovere qualsiasi cosa; così com'è un'impresa districare, nel tumultuoso traffico palermitano, una carovana di automobili nella centralissima Piazza Verdi. Se non proprio incoscienza. Invece, alla fine, questa "folle" scelta è stata ampiamente premiata dal successo. Certo, non sono mancati disguidi, come tabelle orarie un po' troppo ottimistiche oppure un road-book che eufemisticamente potremmo definire non sempre perfettamente attendibile: visti nel contesto di un singolo evento possono avere innescato delle critiche, ma sentire il caloroso abbraccio del numeroso pubblico alla partenza da Piazza Verdi e nelle vie centrali di Palermo o al passaggio dalle mitiche Tribune di Cerda, e in generale lungo tutto il percorso, non ha prezzo. Infatti, forse mai come questa volta ci sentiamo particolarmente soddisfatti nel poter dire "noi c'eravamo".

"E poi era una cosa quasi dovuta perché dicono che le corse in Italia sono nate qui -ha sottolineato Sticchi Damiani-. Infatti, il primo impegno di ACI, appena nato nel 1905, fu proprio quello di redigere il regolamento della Targa Florio. All'epoca era l'evento mondiale più importante insieme al GP di Monaco. Grazie a un uomo illu-

TUTTO COME NEGLI ANNI RUGGENTI: PASSIONE, CALDO, RUMORE, CONFUSIONE. UNA FESTA, PIÙ CHE UN EVENTO, CHE L'ACI HA FORTEMENTE VOLUTO

UNA "LUCIDA FOLLIA", SECONDO LE PAROLE DI STICCHI DAMIANI, CHE HA (RI)PORTATO AUTO E CAMPIONI LEGGENDARI A CERDA E DINTORNI

L'ABBIAMO VISSUTA DA DENTRO L'ABITACOLO DI UNA GIULIA SPIDER IL DIFFICILE, PERÒ, VIENE ADESSO: FATTO IL NUMERO 100, COSA SUCCEDERÀ NEL 2017?

DI EUGENIO MOSCA - FOTO ACI/BETTIOL, MOSCA E ALEX GALLI



minato come Vincenzo Florio, che da appassionato di corse e capace imprenditore aveva pensato a un modo interessante per promuovere la sua terra e migliorarne la viabilità. La Targa divenne una delle gare più importanti al mondo per le Case automobilistiche. Era un po' impolverata, ma c'è voluto poco per lucidarla e farla splendere di nuovo". A Sticchi ha fatto eco Costanza Afan De Rivera: "Credo proprio che Vincenzo sarebbe contento di questa edi-



TARGA FLORIO

Campofelice di Roccella
 Floriopoli
 Cerdà
 Scillato
 Caltaivuturo
 Ineteto
 Collesano
 Petralia Sottana
 Polizzi Generosa
 Castelfranco Siculo
 Castelfranco Siculo
 Petralia Soprana

- CIRCUITO PICCOLO km 72,000
- CIRCUITO MEDIO km 108,000
- CIRCUITO GRANDE km 148,000

MUSEALIZZAZIONE DEI CIRCUITI STORICI DELLA "TARGA FLORIO"

PROGETTO FINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA
Investiamo sul vostro futuro



FLORIOPOLI
 La Giulia Spider di *Automobilismo d'Epoca* salutata dalla folla di appassionati. Sopra, i tre tracciati della "Targa" e i box di Floriopoli mentre transita Vic Elford su Porsche 718 RSK. Pagina a fianco: Vincenzo Florio (a destra).

zione della Targa”, ha detto l'appassionata discendente di casa Florio in gara nella Classic con una Porsche 356 C insieme a Giuseppe Giaconia di Migaido.

Il presidente ACI ha poi lanciato un messaggio preciso alle istituzioni locali, che in passato si sono fatte spesso la guerra compromettendo la gloria di un nome che vanta ancora notevole prestigio in tutto il mondo: “Voglio pensare che questo evento possa rappresentare un punto di partenza per il rilancio della Targa Florio. Ora vorremmo avere l'appoggio di tutti coloro che hanno a cuore questa gara, così da valorizzare ancor più la terra siciliana”. Infine, ma non certo in ultimo come ordine di importanza, va dato atto alla 100ª Targa Florio di aver coinvolto in modo importante il Gruppo FCA, sponsor della manifestazione con i marchi Alfa Romeo e Abarth, rappresentati dalle nuove Giulia e 124. Peccato resti sempre nell'ombra un altro marchio storico come Lancia, peraltro ben rappresentato in tutti e quattro gli eventi; ma questa presenza conferma un risveglio della passione dalle parti di Torino, ben venga.

Leggende viventi

Non ce ne vogliano gli altri, ma l'evento clou di questa 100ª Targa Florio era senz'altro l'Historic Speed, la parata dinamica che ha visto il ritorno di alcuni Prototipi, e dei campioni che a suo tempo li pilotarono, sul nastro di asfalto che dalle tribune di Floriopoli porta a Cerda. Che l'attesa fosse tanta si è capito dal grande movimento di pubblico che ha preso d'assalto la zona delle tribune e dei box fin dal primo mattino. Poi la passione è cresciuta di pari passo al rombo dei motori portati al massimo dei giri da molti dei piloti che sono stati “presi” da questo entusiasmo generale. Tra questi, l'insossidabile Arturo Merzario, che non si è fatto pregare nel calcare per bene il piede sull'acceleratore “dell'alfona” 33 TT 12. Molti altri non hanno nascosto l'emozione nel rivivere, a oltre quarant'anni di distanza, i tempi d'oro, tornando a calzare tuta e casco e calandosi nuovamente nell'abitacolo di una macchina da corsa. Anche insospettabili, come il “freddo” Helmut Marko, e naturalmente Lui, il “Re” della Targa, Nino Vaccarella. Se l'accoglienza nel paese di Cerda è sta-

ta calorosa per tutti i piloti, quando è stata la volta del “Professore”, come lo chiamano tutti da queste parti, al volante della Ferrari P4, si è levato un autentico boato che ha sovrastato il rombo dei motori.

► **Jean Todt** ◀ Presidente della Federazione Internazionale, non ha voluto mancare a questo importante evento, partecipando alla Historic Speed con una Alfa Romeo 6C del 1928: “È bello vedere che i fortunati proprietari di queste macchine hanno voglia di usarle e farle godere anche ad altri. Ebbi il privilegio di venire a vedere quelle strade e percorrerle in automobile, pur senza corrervi, ma certamente quello che si poteva fare una volta sulle strade non si può fare oggi con quelle macchine. In tutto c'è un'evoluzione, dobbiamo farcene una ragione”.

► **Nino Vaccarella** ◀ indiscusso pilota simbolo della Targa Florio, di cui ha vinto tre edizioni ma, come sottolinea lui, avrebbero potuto essere molte di più: “La Targa continua la sua vita, anche se ovviamente non è quella degli anni Settanta, perché irripetibile. Avrei potute vincerne nove di edizioni: ad esempio quella del 1960 con la Maserati in coppia con un grande Maglioli, quando eravamo davanti a tutti i grandi campioni dell'epoca ma si bucò il serbatoio. Contrariamente a quello che si può pensare, la Targa non era la mia gara preferita, perché per i piloti e le macchine era troppo limitativa dato che non potevano esprimersi al massimo, con tutte le difficoltà



PASSIONE

La marea umana si apre e si richiude al passaggio dell'Alfa Romeo 33 di Arturo Merzario.

Sopra: il caloroso benvenuto nel paese di Cerda, con figuranti in costume davanti al duomo, sul cui sagrato spiccava la presenza di una Ferrari.



LE GLORIE

Riflesso nello specchio dell'Alfa 6C che ha guidato, il presidente Fia Jean Todt (foto 1); Andrea De Adamich (2); Vic Elford (3); Sandro Munari (4); Jacky Ickx (5); Gjis Van Lennep (sinistra) e Helmut Marko (6); Jochen Mass (7); Nino Vaccarella e Arturo Merzario (8).

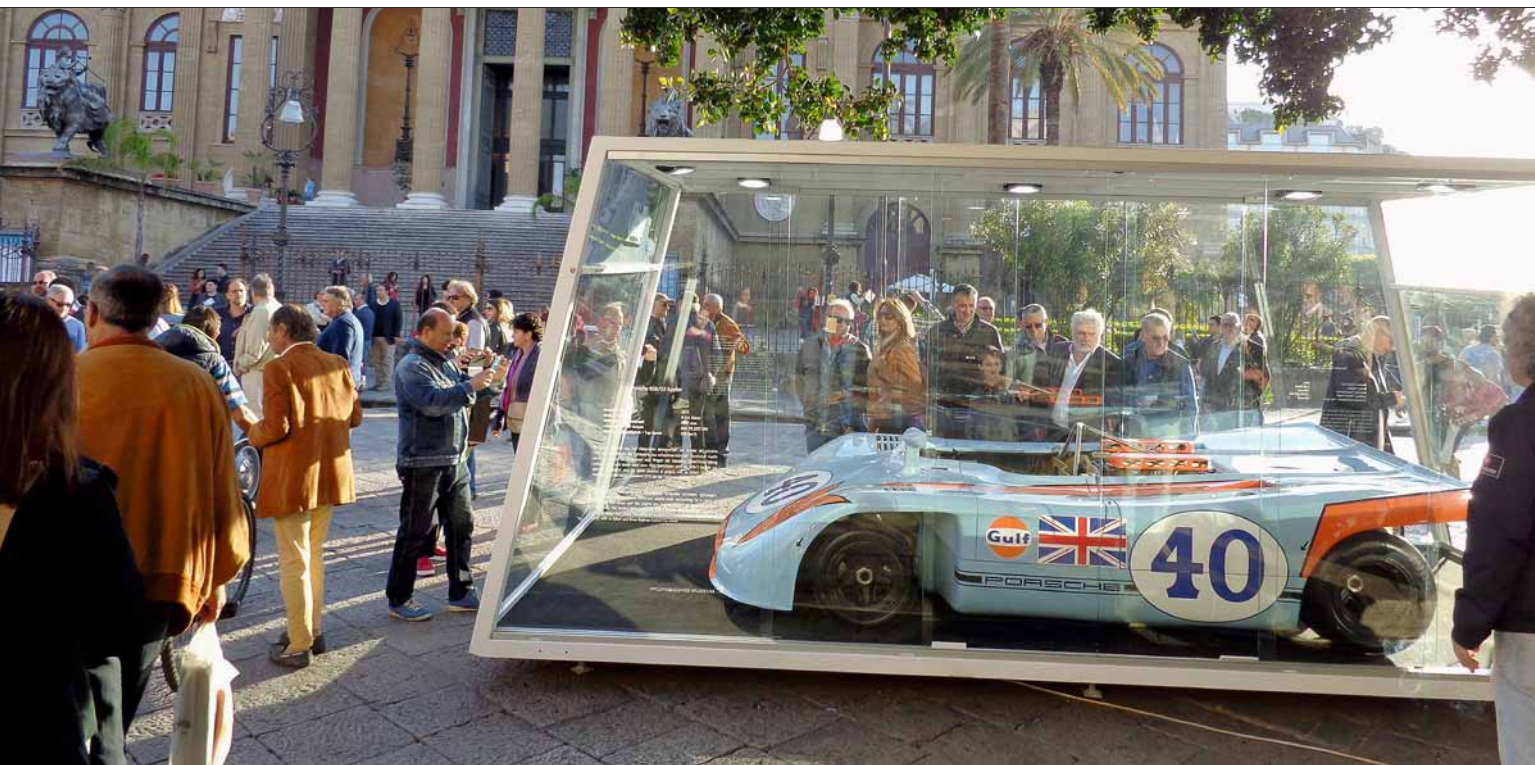


che potevano presentare strade normalmente aperte al traffico. Inoltre c'era la presenza ingombrante e indisciplinata del grande pubblico, di cui da una parte percepivo l'affetto e l'incitazione a vincere, ma dall'altra era una presenza anche pericolosa, perciò non si poteva continuare. Tra le vetture che ricordo con più affetto ci sono senz'altro la Ferrari P2 che mi regalò la prima vittoria, ma anche la P3 che mi consentiva di rifilare un paio di minuti alla concorrenza e con la quale avrei potuto vincere senza uno stupido errore a Collesano, dove toccai un marciapiede. Ma anche l'Alfa Romeo 33, con la quale vinsi insieme a Hezemans".

► **Annelise Abarth** ◀ moglie di Carlo, ricorda come il marito fosse legato alla Targa: "Carlo teneva in modo particolare a questa gara, perché qui la gente è molto appassionata e lui voleva rendere le corse accessibili a più giovani possibile. E la gente si ricorda di questo, perché ancora adesso quando vengo qui mi salutano in molti".

► **Jacky Ickx** ◀ uno dei piloti più versatili, ha vinto ovunque e con ogni tipo di macchina, ma per lui la Targa Florio è rimasta stregata: "Purtroppo la mia esperienza alla Targa è limitata a due soli giri nel 1972, dopo i quali uscii di strada. Davvero un peccato, perché è una gara che mi ha sempre affascinato e avrei voluto vincere, ma non ci sono riuscito".

► **Helmut Marko** ◀ secondo nel 1972, in coppia con Nanni Galli sull'Alfa Romeo 33, sfiorò la vittoria realizzando una fantastica rimonta arrivando a soli 17" dalla Ferrari 312 P di Merzario-Munari. Detiene il 2° giro record del "Piccolo" in 33'41"0, stampato nell'occasione, a 5" da Leo Kinnunen sulla Porsche 908: "Quando vidi il percorso mi sembrava impossibile che si potesse correre con i Prototipi, con prestazioni simili alle F1, su queste strade. Una cosa da pazzi. Ma poi, come sempre, il pilota quando toglie la camicia e si mette la tuta perde la razionalità e pensa solo a dare il massimo. Peraltro devo ammettere che fu un'emozione unica correre su questo tracciato con l'Alfa Romeo 33, con la quale feci una grande rimonta. Il fatto è che mi sentivo bene e quando sentii il profumo della vittoria persi lo spirito di conservazione".



BICICLETTA

Porsche, detentrica del record di vittorie in Sicilia (in basso, a sinistra Van Lennep nel 1973 su 911 RSR), è scesa in forze: sopra, la 908/03 detta "bicyclette", in bella mostra davanti al Teatro Massimo. Sotto, a destra: 718 RSK, 356B GS-GT e 718 RS61 coupé portate dal museo di Stoccarda.



► **Jochen Mass** ◀ ha partecipato alla Targa agli inizi della carriera, ma ne è rimasto indelebilmente colpito: "Quando venni qui per la prima volta ero ancora molto giovane. Correvo con una GTA e trovandomi a cospetto dei piloti ufficiali Alfa Romeo che andavano davvero forte compresi immediatamente l'importanza di questa gara e le difficoltà del tracciato. Fu un'esperienza che mi aprì anche la mente, perché il contesto in cui si svolgeva la Targa era qualcosa di impensabile per la razionalità tedesca. Mi riferisco al traffico infernale che potevi trovare lungo il tracciato, addirittura mi imbattei in un carrettino trainato da un asino. Per un pilota questo circuito era molto più interessante rispetto al tracciato della Mille Miglia".

► **Nanni Galli** ◀ ha sfiorato la vittoria nel 1972 in coppia con Marco sull'Alfa Romeo 33: "Correre la Targa Florio era un po' come correre in bicicletta al Giro d'Italia, perché la gente ti si apriva davanti al minimo indispensabile per farti passare. Praticamente non esistevano più le traiettorie che avevamo memorizzato nelle prove. Era un tracciato che mutava in continuazione".

► **Carlo Facetti** ◀ pilota e collaudatore eclettico, ha guidato ogni tipo di vettura e partecipato a tutti i tipi di gare, pista, salita, rally e molte maratone stradali, tra cui la Mille Miglia e la Carrera Panamericana, ma della Targa Florio ha un ricordo particolare: "La Targa rimane per sempre stampata nella memoria di un pilota. Qui ho corso con tre macchine diverse: Alfa Romeo, Lancia e Porsche. Spesso vetture ufficiali, quindi anche con il compito di svilupparle".

► **Gijs Van Lennep** ◀ vinse nel 1973, con la 911 RSR, conquistando l'11^a vittoria per la Porsche e consegnando alla Casa di Stoccarda il record di vittorie, davanti alle 10 dell'Alfa Romeo: "Io ho sempre amato molto venire in Sicilia per girare da turista, non solo per correre, perciò mi trovavo un po' come a casa. Della Targa amavo tutto, il circuito e il pubblico, appassionato e attivo. Ho avuto la fortuna di essere sulla macchina giusta nel 1973 e mi sono tolto una bella soddisfazione, mentre in un'altra occasione con Elford ci si ruppe il motore".

► **Sandro Munari** ◀ vincitore alla Targa del 1972 in coppia con

OPERE D'ARTE

A destra, sopra, John Elkann con la moglie Lavinia su una Giulietta SZ. Sotto: folla di studenti per il riscaldamento del motore dell'Alfa Romeo 33. In basso: opere d'arte a confronto: la Cattedrale normanna ha calamitato l'attenzione di tutti i partecipanti, qui un equipaggio tedesco con una rara e spettacolare Giulia TZ2.



Merzario su Ferrari 312 P: “Quando mi dissero che avrei dovuto correre la Targa con il prototipo Ferrari 312, sulle prime tentennai, perché non era certo facile passare dai 160 CV sull’anteriore della Lancia Fulvia che ci consentiva di viaggiare al massimo a 180 km/h agli oltre 400 CV della 312 che sul rettilineo di Buonfornello andava oltre i 300 km/h, perciò chiesi di poter effettuare un giorno di prove a Fiorano in modo da avere delle indicazioni su cui ragionare. Ma anche gli uomini del Cavallino mi misero alla prova: l’ingegner Forghieri per verificare che sentissi la macchina mi tesse un paio di trabocchetti tipici dell’epoca, chiedendomi al rientro ai box se avessi sentito differenze nella macchina con le modifiche apportate, mentre invece non avevano fatto alcun cambiamento. Naturalmente non ci cascai e provai a migliorare la prestazione ad ogni sequenza di giri. Proprio mentre stavo compiendo gli ultimi giri, arrivai un po’ lungo alla curva in discesa dal ponte e mi accorsi che proprio in quel momento era arrivato in pista il Commendatore. Al rientro ai box mi avvicinai a lui con una certa soggezione, scusandomi per l’errore e lui per tutta risposta mi disse ‘chi va al mulino s’infarina’. E mi invitò a pranzo”.

► **Arturo Merzario** ◀ considerato uno dei migliori stradisti di sempre, ha vinto la Targa nel 1972, con la Ferrari, e nel 1975 con l’Alfa Romeo in coppia con Vaccarella. Il “fantino” comasco, tempi alla mano, rivendica la paternità del successo in quell’edizione

della Targa, tuttavia ammette che “un grande merito di Sandro Munari è stato quello di essersi adattato a guidare una vettura come la 312 P così differente rispetto alla Fulvia e di avermela consegnata senza fare danni su un tracciato così insidioso”.

► **Andrea De Adamich** ◀ tra i migliori piloti italiani dell’epoca, anche per lui la Targa Florio è però rimasta stregata: “Nel 1973 ero in testa con parecchi minuti di vantaggio ed ero avviato verso una vittoria sicura, quando sul rettilineo di Buonfornello fui buttato fuori da un pilota palermitano che, ironia della sorte, correva con lo pseudonimo di “Ombra” al volante di una Lancia Fulvia”.

La nostra gara

Non potevamo mancare alla Targa numero 100. E già che c’eravamo, abbiamo cercato una vettura che, oltre ad essere accattivante e di interesse storico, potesse consentirci divertimento nella guida e di godere appieno delle bellezze dei luoghi e del clima della Sicilia. Ad esaudire questi nostri desideri ha pensato l’appassionato Luciano Pasqualin, che ci ha messo a disposizione la sua bellissima Giulia Spider 1600 del 1965, fresca di restauro. Quindi è stata pure l’occasione per un bel collaudo, anche perché di chilometri in programma ce n’erano un bel po’. A occhio e croce, circa 1.500: partiti da Carpenedolo (BS), abbiamo imbarcato la vettura a Genova in direzione Palermo, percorso in tre giorni i cir-



ca 1.000 km della Targa Florio Classic, e rimesse le ruote a terra a Genova per tornare a Carpenedolo. Inoltre, cosa da non sottovalutare dato che l'ultima gara di Regolarità a cui aveva partecipato il sottoscritto risaliva a 12 anni fa, abbiamo potuto contare sulla discreta esperienza del nostro pilota in questo tipo di competizioni. Anzi, per dirla tutta gli abbiamo appioppato la completa responsabilità di sistemare e regolare la strumentazione, districarsi tra prove in sequenza e di media, limitandoci a interpretare il road-book. Così, alternandoci al volante con Luciano, abbiamo potuto godere della guida della Giulia in tutta libertà, lasciando all'appassionato regolarista bresciano il compito di centellinare l'acceleratore tra i pressostati. Beh, ci siamo divertiti, perché la Giulia si è sgranchita per bene le bielle mostrando tutta la proverbiale brillantezza e guidabilità del bialbero 1.600, roba da fare invidia a motori dei giorni nostri, oltre a una bella agilità sulle tortuose strade delle Madonie. Insomma, se l'è cavata più che bene, marciando come un orologio durante tutti i tre giorni di gara e calamitando lo sguardo di molti appassionati con l'indubbio fascino, grazie a quel sapiente mix tra eleganza e sportività. In parecchi ci hanno fatto i complimenti, rammentando come abbia rappresentato il loro sogno da giovani, mentre altri si sono rammaricati per averla "ceduta". E ce la saremmo pure cavata discretamente

in gara, senza un errore di conteggio nell'ultima frazione di una PS il primo giorno, ma soprattutto senza la salata penalità pagata il secondo giorno per il salto di un'intera PS causa errore di percorso. Con una prova d'orgoglio ci siamo parzialmente rifatti nella giornata finale, dove siamo stati addirittura in zona top ten. Alla fine siamo risultati 36.mi assoluti sui 68 al via e 47 classificati. Per la cronaca ha vinto l'equipaggio Giovanni Mocerì-Daniele Bonetti (Fiat 508) davanti ad Andrea Vesco-Andrea Guerini (Fiat 508 Balilla) e Marco Passanante-Anna Maria Pisciotta (Fiat 1100 E): "top driver", insomma.

La cosa importante è che ci siamo divertiti e siamo stati bene, potendo godere della presenza di automobili molto belle e della frequentazione di tanti altri appassionati contenti di portare a spasso la loro bella a quattro ruote. Il tutto deliziando anche il palato con le specialità locali, potendole peraltro apprezzare ancora di più nel contesto di favolosi palazzi d'epoca della nobiltà palermitana. Tre giorni intensi, non senza un "necessario" brivido finale: l'esplosione di un pneumatico a 110 km/h sulla via del ritorno e, a soli due chilometri dal garage, il blocco di una pinza freni anteriore che ha richiesto il carro attrezzi. Chissà perché mi sono fatto l'idea che quella birichina della Giulia si sia divertita tanto da "puntarsi" con ogni mezzo pur di non finire di nuovo rinchiusa in garage...



SPETTATORI DI RIGUARDO

Nella pagina a fianco, un tipico scorcio di Sicilia. Sopra, la delicata fase di... apposizione degli adesivi sulla Giulia; Luciano Pasqualin alle prese con l'impostazione della strumentazione; alcuni... spettatori molto "interessati" dal nostro passaggio. Sotto: un momento della gara di Regolarità classica, che ci ha visti in lizza per un risultato nei primi dieci fino a un clamoroso errore di percorso... Esperienza per la prossima volta!



L'arte dei motori

“A BORDIGHERA CONOBBI DUE PITTORI E MI APPASSIONAI”

“DEVO LA CARRIERA MOTORISTICA A SANDRO MUNARI CHE SI FERMÒ IN SPECIALE A DARMI UNA TANICA DI BENZINA; ANNI DOPO GLI FECI DA NAVIGATORE” - “NEL 1976 HUNT NON RISPETTÒ GLI ACCORDI PRESI PRIMA DEL GP DEL GIAPPONE E LAUDA PERSE IL MONDIALE”

“LA F1 DI OGGI NON EMOZIONA”

DI ANTONIO BIASIOLI

Daniele Audetto è stato uno dei grandi protagonisti dell'impegno del Gruppo Fiat nelle corse degli anni 60/70. Lancia, Ferrari, Fiat (nell'ordine): con tutti i marchi, nei Rally e in pista, è stato protagonista vincendo e lavorando a stretto contatto con Fiorio e con quelle mitiche "squadre corsa". Ha vinto anche nella motonautica e portato Lamborghini in F1, dove è rimasto per anni lavorando con inglesi e giapponesi. Alla passione per i motori unisce quella per l'arte: «Sono nato in provincia di Torino, a Frazione Bertassi, sotto le bombe del 1943. Ma quando avevo 10 anni la mia famiglia si trasferì a Bordighera, dove abitava il pittore Gian Antonio Porcheddu; conobbi anche Antoni Tapies a Barcellona; così mi appassionai di pittura».

► Ma anche di motori... D'altra parte il sanremese è patria di rally... Come scoccò la scintilla?

Mio padre aveva preso la rappresentanza del caffè Moka Est per la provincia di Imperia e, mentre frequentavo le scuole superiori, gli davvo una mano con le consegne: ero il più veloce distributore di caffè della provincia, con un furgone Fiat 1100. In seguito aprii la "mitica" Cremeria Daniels, che divenne sede della plurivittoriosa Scuderia delle Palme.

► Da questa cremeria è dunque nata la passione per i Rally? Anche, ma soprattutto nacque in cima al Turini, dove mi portarono degli amici. Rimasi colpito dalla funambolica guida di quei matti come Timo Makinen, Rauno Aaltonen e Paddy Hopkirk con le Mini. Sulla strada del ritorno feci il matto anch'io con la mia Dauphine a



PROTAGONISTA

Un ritratto recente di Daniele Audetto, protagonista dell'automobilismo italiano e internazionale dai primi anni '70 fino al primo decennio del Duemila, con il Team Super Aguri di F1.



AUTORITRATTO
Nella foto grande, Audetto, al centro, con Sandro Munari (a sinistra) durante una gara. Qui sopra, il giovane Audetto con un suo autoritratto.

tre marce. Gli amici mi proposero di fare un rally che partiva dopo pochi giorni, l'Asti-Sanremo. Era una gara di Regolarità veloce, che disputai con la Giulia "rubata" a mio padre.

► E poi?

Poi quasi distrussi la Giulia nelle prove del Rally di Sanremo: mio padre mi vietò di guidare ancora la sua auto. Così accettai l'offerta di fare il Rally dei Fiori con una Giulietta TI.

Era Munari!

► Il Rally dei Fiori 1966. Ma finiste la benzina: cosa accadde? Andavamo molto bene, ma in un trasferimento notturno verso la Val Casotto in Piemonte non trovammo un distributore aperto. Non avevamo assistenza da quelle parti, così restammo a secco in mezzo a due muri di neve. Cercai di fermare le auto che seguivano, ma nessuno si fermò, anzi: imprecaivano per la strettoia che creavamo. Dopo un po', mentre pensavamo di abbandonare, all'improvviso si fermò un Fulvia HF ufficiale. Il pilota parlava francese e disse al suo navigatore di darci la tanica da 10 litri che avevano nel bagagliaio. Il navigatore era contrario, ma alla fine fu convinto e questo atto di generosità ci permise di finire il Rally. Il pilota era Sandro Munari.

► La Casa automobilistica a cui è stato più legato è la Lancia? La Lancia è stata la prima e Cesare Fiorio il mio maestro, perciò non posso dimenticarli. Avevo già un contratto con Lancia per correre con Leo Cella il Rally dei Fiori. Per "farmi le ossa" feci prima l'Elba con Amilcare Ballestrieri. Fu una gara fantastica, ci classificam-

mo secondi assoluti con una R8 Gordini quasi di serie, ma avremmo vinto senza il distacco del cavo dell'alternatore che ci costò due minuti. Al ritorno, sul traghetto che ci portava a Piombino, giunse la notizia della morte di Cella a Balocco. Così la Fulvia HF di Cella/Audetto divenne quella di Ballestrieri/Audetto. Poi, quando Munari tornò alle gare, dopo l'incidente in cui morì Lombardini, Fiorio volle che fossi io a "navigarlo" al Rally delle Alpi Orientali. Mi mise addosso una pressione tremenda, dicendomi che da quel rally si doveva capire se Sandro sarebbe ritornato il campione che era. Vincemmo alla grande, benché Munari avesse il fisico ancora debilitato. Ebbi poi l'onore di diventare il suo diesse, prima in Lancia, poi in Fiat. Quella tanica di benzina che Sandro mi diede al Rally dei Fiori fu un vero segno del destino...

► In Fiat ha vinto tre titoli iridati. Come avvenne il passaggio? A fine 1976 Umberto Agnelli e Nicola Tufarelli mi chiesero di occuparmi del Reparto Corse Fiat, con la nuova 131: non potevo rifiutare, anche perché ero alla Ferrari "in prestito", pagato dalla Fiat. Riuscii a far nascere una nuova squadra, che dal 1978 riunì Lancia e Fiat, in stretta collaborazione con Cesare Fiorio, sotto l'egida del Comitato Corse ASA, con Montezemolo, Lampredi e Avidano e grazie a Colucci, Silecchia e Ninni Russo ma soprattutto al vulcanico Giorgio Pianta. Poi c'erano grandi meccanici e piloti, un lungo elenco: Alen, Röhr, Salonen, Lampinen, Andruet, Darniche, Mouton, Munari, Bettega, Bacchelli e Verini.

► Dai rally passò all'offshore: un passo breve?

Direi di sì: due mondiali vinti con Renato Della Valle e Norberto Ferretti, stagioni dominate dai motori Lamborghini, vincitori di mitiche gare come la Viareggio-Bastia-Viareggio, Cowes-Torquay-Cowes, Key West... Con Della Valle vincemmo cinque Europei e cinque Cowes, un record mai battuto.

► E poi dall'offshore di nuovo alla Formula 1?

Visto che Lamborghini era così brava a fare i motori, convinsi, con il Presidente Novaro, la Chrysler, allora proprietaria della Casa di Sant'Agata, a creare la Lamborghini Engineering per entrare in F1 come costruttore di motori, che fornimmo a Lotus, Ligier, Minardi e Larrousse. Avremmo dovuto darlo anche a McLaren; ma, nonostante la soddisfazione di Ayrton Senna, Ron Dennis preferì i soldi della Peugeot.

► Dalla F1 però era già passato, in Ferrari e in circostanze non semplici: 1976, l'anno dell'incidente di Lauda e del Fuji. Come andarono le cose?

Fiat mi aveva "prestato" a Ferrari. Ero pagato da Torino. Vincem-

mo il mondiale Marche e perdemmo il titolo Piloti per l'incidente e la faccenda del Giappone. Hunt al Fuji fece voltafaccia: non si fermò sotto il diluvio, come invece era stato concordato che facesse con Ecclestone, prima del via.

► Come? Quale accordo?

La situazione meteo al Fuji era impossibile, non si poteva correre. Stavano scadendo i tempi per il collegamento satellite internazionale, si sarebbero persi i premi di partenza, e Ecclestone avrebbe dovuto pagare una penale all'organizzatore, che sarebbe ricaduta sulla suddivisione dei premi per i team, oltre al mancato gettone di partenza. Ecclestone convocò Lauda e Hunt, insieme a Fittipaldi, che era rappresentante dell'associazione dei piloti, chiedendo di partire e poi fermarsi. Tutti accettarono, compreso Hunt; ma quando James lo comunicò a Teddy Mayer, questi lo minacciò di rappresaglie contrattuali. Quando Lauda e Fittipaldi si fermarono, James proseguì.

► E lei cosa pensò?

Avrei dovuto costringere Niki a ripartire, aspettando che fosse Hunt a fermarsi. Ma lo avevo visto moribondo poche mesi prima e non me la sentii. Con il senno di poi, avrei dovuto essere più duro.

Lauda mise il veto su Peterson

► A proposito di Lauda, come si arrivò alla decisione di prendere Reutemann al suo posto?

L'incidente di Niki fu una tragedia, umana e sportiva. Eseguì gli ordini di Ferrari e proposi subito a Fittipaldi il posto di Lauda, che la sera prima aveva ricevuto l'estrema unzione. Nessuno poteva immaginare il recupero che ebbe, men che meno come pilota. Fittipal-



SABATO

A destra, Audetto con Fiorio. Sopra, con Mauro Forghieri (a sinistra) e Lauda il sabato del Giappone '76. La partenza nella pioggia: si riconoscono Hunt (primo), Andretti che vincerà (Lotus nera) e Lauda (numero 1). Pagina a fianco, Audetto con Lauda al momento del ritiro.



di rinunciò per gli obblighi contrattuali che aveva con la Copersucar, così contattai Ronnie Peterson che accettò, anche grazie all'amico conte Zanon, che "convinsé" Mosley a liberarlo dalla March.

► Perché Peterson non arrivò?

Niki pose il veto su Ronnie: recuperava in modo miracoloso, Ferrari non poteva non ascoltarlo. Ripiegò su Reutemann, che iscrivemmo alle ultime gare da Monza in poi.

► Ma Reutemann non disputò le altre. Perché? A quel punto non sarebbe stato utile averlo in pista per tentare di togliere punti a Hunt?

Al GP d'Austria non partecipammo, per rispetto a Lauda e anche nella speranza, vana, che il GP fosse annullato o posticipato. Poi nel test a Fiorano Lauda dimostrò di poter correre a Monza. A quel punto Reutemann, con il contratto in tasca per il 1977, accettò di non correre gli ultimi GP. Sarebbe stato impossibile preparare e gestire tre F1 per le trasferte in Canada, USA e Giappone.

► Come visse lei, giovane diresse della squadra più famosa del mondo, quella giornata tremenda al Nürburgring? Con quali emozioni?

Niki sollevò un polverone per non correre, perché riteneva la pista troppo pericolosa. Con Fittipaldi organizzarono una riunione dei piloti, che votarono con una leggera maggioranza per correre, ma Niki non era sereno. Per me fino all'incidente era un GP come gli altri, la macchina era veloce e affidabile, il vantaggio sugli avversari quasi incolumabile. Dopo l'incidente mi preoccupai di salvare la vita di Niki, con l'aiuto di Huschke Von Hanstein trovammo un elicottero e l'ospedale più adatto. In questo lavoro si deve restare concentrati su quello che si deve fare al meglio in ogni momento, non c'è molto spazio per le emozioni, anche se al Fuji fu più il cuore che la testa a funzionare.

► Torniamo alla sua "seconda vita" in pista e alla faccenda Lamborghini-McLaren: come la presero in Chrysler?

Malissimo: decisero di chiudere con la F1 e poi di vendere a Tommy Suharto tutta la fabbrica, nonostante il tentativo di Tom Walkinshaw che si recò personalmente a Detroit da Bob Lutz per rilevare i motori per la Benetton di Schumacher, che montava i Ford. Ma non ci

fu nulla da fare, la Chrysler emise un comunicato di fuoco contro la poca serietà della F1, e soprattutto di Dennis e della McLaren.

Piloti telecomandati

► E lei cosa fece?

Walkinshaw mi volle nel suo Gruppo TWR in Inghilterra, dove mi trasferii con tutta la famiglia. Ebbi responsabilità in F1 con Ligier e poi Arrows, con Nissan in due Le Mans e in Indy con il Team Cheever-Red Bull, poi ancora nel Turismo britannico con la Volvo. Passai poi alla Renault F1 con Briatore, dove vincemmo i due mondiali con Fernando Alonso, quindi su richiesta del mio ex-pilota Aguri Suzuki e della Honda creai il Team Super-Aguri Honda.

► Una volta i piloti di F1 erano "cavalieri del rischio". E oggi?

La F1 ha perso il pathos che aveva, con piloti che guidavano auto vere correndo molti rischi, con più libertà regolamentari, e più equilibrio. Oggi ci sono i cicli, Schumacher/Ferrari, Vettel/Red Bull, Hamilton/Mercedes e con la stabilità dei regolamenti chi è dietro rimane dietro, e chi è davanti rimane davanti. I piloti di oggi sono sicuramente più professionali, ma li vedo come dei robot che giocano con la Playstation, senza test veri passano giorni e giorni chiusi nei simulatori, le piste sono diventate cattedrali nel deserto, dove puoi uscire di pista a 300 km/h senza farti un graffio. Per carità la sicurezza è importante, ma se manca del tutto il rischio i piloti diventano telecomandati: non consumare le gomme, risparmia benzina, cambia l'assetto, modifica la frenata, fai passare il tuo compagno che ha più punti, non parlar male del team altrimenti ti licenziano, eccetera. Gli stessi piloti ne hanno le tasche piene, gente come Alonso e Vettel vorrebbero gare vere.

► Le mancano i rally?

In F1 ho trovato più opportunità, ma mi è dispiaciuto molto lasciare i Rally. Imiei amici più importanti sono rimasti lì, dove il lato umano è molto più importante, si condivide più vita insieme, si visitano paesi stranieri e si creano legami più profondi. Vorrei terminare la carriera con un grande progetto, che sta maturando, anche se lentamente. Altrimenti mi dedicherò a una "pensione attiva", partecipando a eventi storici.



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

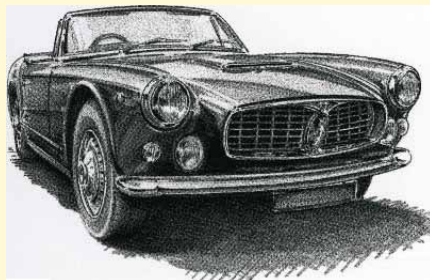
Tel. e Fax: 0121 - 77 391
www.alfabergia.com
Restauri di meccanica e di carrozzeria per tutte le Alfa Romeo dagli anni '50 a oggi

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.officinarratto.it - info@officinarratto.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

Restauri di meccanica e di carrozzeria per tutte le automobili italiane anche scomparse (Cisitalia, OSCA, Alfa Romeo, Fiat, Lancia)

Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44 67 303

Fax: 06 - 44 67 321

www.giolliticambiaautodepoca.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

Restauri meccanici e idraulici per Traction Avant, ID, DS, SM e derivate

Traction Avant Club - VR

Telefono: 045 - 73 00 209

Fax: 045 - 66 30 22

http://web.tiscali.it/clubtractionavant/

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Traction Avant

Vertuani Enrico - PV

Telefono: 0382 - 48 31 58

Fax: 0382 - 58 34 14

www.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com

Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroën Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

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.

Palmspeed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949

Cell: 348 - 93 11 861

www.palmspeedracing.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.Ili 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.restaurioporsche.com - info@restaurioporsche.it

Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autotecnica

di Claudio Garbolino -TO

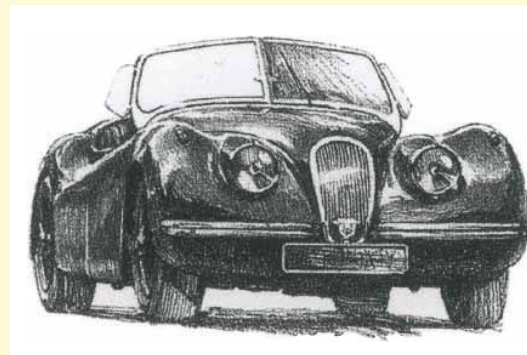
Telefono: 011 - 92 44 383

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.vintage toys.it - info@vintage toys.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.carrozzeriagratorino.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 CCIAA di Pisa iscritto al Ruolo al n. 235. Disponibile per perizie su vetture di interesse storico e collezionistico ad uso assicurativo, giudiziale, ereditario.

Vittorio Falzoni Gallerani

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

Sergio Puttini

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

Movimento di rotazione

Roberto Restelli ha avuto un maestro d'eccezione in Renato Chiapparini. Mollato il "lavoro sicuro" è diventato un punto di riferimento per gli amanti del Biscione

Per i quali sta pensando a un nuovo tipo di servizi

TESTO E FOTO DI EUGENIO MOSCA



COMPLETO
Roberto Restelli, al centro, nella sede di Alfa Delta con i suoi collaboratori. La loro specializzazione nei vari settori consente alla struttura varesina di dare un servizio completo di restauro e preparazione.

Ciascuno di noi da bambino ha sviluppato il classico tema "cosa farai da grande". Poi, nella vita reale, di tutti gli astronauti, piloti, cantanti, attori, pompieri, ben pochi ne sono rimasti. Però qualcuno, vuoi per convinzione, vuoi per i casi della vita, è riuscito a trasformare la passione in professione. Spesso il cosiddetto destino ci mette lo zampino. Nel bene e nel male. Nel caso di Roberto Restelli, certamente, nel bene. Il giovane Roberto era stato contagiato dalla passione per i motori da papà Rinaldo, che negli anni '70 aveva girato in lungo e in largo l'Europa per seguire i GP di F1, ma poi aveva scelto un'altra strada, non meno interessante, seguendo la parte di ingegneria elettronica presso la

Agusta Elicotteri. Ma il destino era lì... «Terminata la scuola -racconta Restelli-, conobbi un ragazzo che aveva un'officina e faceva gare di Autocross con una Ritmo. Facemmo amicizia e iniziai a seguirlo, a tempo perso, dandogli una mano in officina e sui campi gara, poi la situazione si ribaltò perché cominciai a correre io qualche slalom con una Uno Turbo e fu lui a darmi una mano nell'assistenza. Il caso volle che lui trasferisse l'officina vicino a quella di Renato Chiapparini, che ebbi modo di conoscere appassionandomi immediatamente al mondo Alfa Romeo. Così iniziai a dare una mano a lui. Sempre nel dopo lavoro, ma in modo

continuativo: ogni sera terminata la giornata all'Agusta, i sabati e le domeniche mattina e anche usando le

ferie per seguirlo alle gare. Il mio compito consisteva nel montare i motori sul banco prova, fare il rodaggio e la messa a punto».

► Un compito che un preparatore non affida al primo venuto. Come ha conquistato la fiducia di Chiapparini?

«Forse perché eravamo nati lo stesso giorno, il 23 aprile -scherza Restelli-. Certamente ci accomunava la grande passione e la serietà nel lavoro. Fatto sta che tra noi si creò un rapporto quasi tra padre e figlio, tanto è vero che quando mi mandava a prendere la macchina di un cliente gli diceva "ta mandì al me fiò". Lui non aveva figli, perciò si può dire che mi avesse quasi adottato. Nel 2003, al compimento dei 60 anni, mi disse che a fine anno avrebbe chiuso l'attività, per prendersi un po' più di tempo per sé e le proprie macchine che avrebbe continuato a segui-

CONTATTI

Alfa Delta

Via Tonale, 407; Marnate (VA)

Sito: www.alfa-delta.it

E-mail: info@alfa-delta.it





re, e gli avrebbe fatto piacere se avessi continuato io. Naturalmente accettai ma pochi giorni prima della festa che avevamo organizzato, ebbe l'incidente che lo portò via. La moglie mi confermò che l'offerta era ancora valida ma a quel punto io non me la sono sentita più».

► Quindi aveva riposto il sogno nel cassetto?

«Fino al 2012, quando Fabrizio Zamuner mi ha convinto a iniziare l'attività a tempo pieno. Nel frattempo avevo continuato a lavoricchiare seguendo le macchine di alcuni amici e andando alle gare con la Scuderia del Portello, finché ho iniziato a collaborare con Fabrizio, che mi aveva portato la sua GTA da gestire, ho preso il capannone, mi sono licenziato dall'Agusta e sono partito».

► E in pochi anni Alfa Delta è diventata un punto di riferimento. Come siete riusciti?

«Abbiamo creato una struttura in grado di eseguire per intero la realizzazione di una vettura -racconta Restelli-, sia restauro sia preparazione. Con me lavorano un dipen-

dente e tre collaboratori specializzati in diverse aree, dalla lattoneria alla meccanica. Oltre a mia moglie che si occupa dell'ufficio e Fabrizio Zamuner che mi dà una mano su molte cose: siamo molto amici, condividiamo questa passione, spesso ci dividiamo l'abitacolo e abbiamo delle macchine insieme. Ora stiamo cercando la struttura giusta dove avviare una *factory* in cui eseguire un servizio completo: il restauro, ma soprattutto la realizzazione da zero di macchine da corsa, dal settore lattoneria e carrozzeria, alla meccanica fino alla sala prova motori. Credo che la differenza la faccia il metodo di lavoro che ho imparato da Chiappari. Lui oltre a essere una persona di spessore era un guru sulle Alfa. Forse non il migliore motorista, anche perché non è nato con quel ruolo, ma era molto meticoloso. Le sue macchine erano tanto belle quanto perfette. Lo dico perché ho collaborato con lui nella costruzione da zero delle sue GTA 1300: smontaggio vettura, sverniciatura a

mano, lattoneria, saldatura lamierati e rinforzi, verniciatura e montaggio con una cura per alleggerire tutto il possibile. Inoltre non partiva mai da casa con una macchina che non fosse a posto. E non mi riferisco solo al fatto che non avesse problemi, ma che fosse al top per la pista su cui si andava a correre: perciò con il rapporto giusto, i freni ideali, eccetera. Insomma, era meticoloso».

► Quali sono i segreti per far rendere al massimo le Alfa Romeo?

«I segreti ovviamente non si dicono -ride Restelli-. Ma io punto sull'affidabilità, perché chi viene a correre con le storiche non è il ragazzino che sogna la F1 bensì l'appassionato che si vuole divertire, quindi la macchina non si deve rompere. È fondamentale partire da casa con le macchine in ordine. Visto che i problemi si possono sempre verificare, cerchiamo di limitarli al minimo con un lavoro molto accurato in officina. Appena torniamo da una gara le auto vengono subito lavate, messe sul ponte per eseguire



PONTI, MOTORI E CAMBI
Sopra, un ponte posteriore in
assemblaggio e due motori
completi: un GTA 1600
(sinistra) e un GTAm 1750;
a fianco, le rispettive auto
e sullo sfondo il reparto di
assemblaggio motori e cambi.
Nell'altra pagina, in verticale
una serie di ponti posteriori
già assemblati con rapporti
dei vari circuiti; poi il vano
motore di una GTA Junior
pulitissimo e parti di motore e
scatole cambi e differenziali
sottoposti a trattamento
di pulizia e verifica prima
dell'assemblaggio.

tutti i controlli necessari, così come le gomme vengono pulite e raspite, i cerchi lavati, i freni sostituiti se necessario, quindi la macchina è preparata per la gara successiva e la provo personalmente per verificare che sia a posto. Inoltre verifico che sul camion ci siano sempre i ricambi necessari. In questo siamo anche favoriti dal fatto di collaborare con OKP. Ovviamente questo metodo ha un costo adeguato e il cliente deve esserne consapevole. Altrimenti rinunciò».

► È un sistema che paga?

«Soprattutto con i clienti stranieri».

► Da pilota quale vettura preferisce? E invece, da preparatore, quale consiglia al gentleman? «Come telaio le Alfa GT sono tutte simili, però la mia preferita rimane la GTA 1300 perché con la leggerezza compensa la potenza inferiore. Permette staccate molto tirate, così si possono sorpassare le auto più potenti e quindi dà grande soddisfazione nella guida. Il primo passo per il gentleman può essere la GT 2000 Gr. 1 che a fronte di

costi accessibili (circa 30.000 euro per l'acquisto) e facilità di gestione può dare belle soddisfazioni. Poi, magari, volendo salire un po', una GTAm».

► Le prestazioni delle "storiche" oggi lasciano un po' perplessi: i materiali odierni ne stravolgono la filosofia o no? Cosa ne pensa?

«In effetti non si dovrebbe continuare a spingere sulla ricerca delle prestazioni -conferma Restelli-. C'è questo costume, soprattutto all'estero. D'altro canto l'uso di materiali nuovi è necessario per limitare i costi e garantire l'affidabilità. Una frizione moderna con diaframma per esempio costa molto meno di una a nove molle elicoidali. Certo si tratta di un'evoluzione tecnica, però non votata alla prestazione ma al risparmio. Inoltre capita che i pezzi ricostruiti siano difettosi, come è accaduto a noi con una partita di sincronizzatori che non duravano più di una gara. I ricambi devono essere di qualità; da noi invece spesso, credendo di risparmiare, l'appassionato si rivolge a ricam-

bisti generici e così facendo si spende meno all'inizio ma poi si finisce per spendere... due volte. In questo la nostra collaborazione con OKP, la società tedesca che realizza ricambi Alfa Romeo di cui siamo rivenditori in Italia, è un vantaggio. Con loro abbiamo sempre puntato alla qualità, importante soprattutto sulla GTA che ha varie particolarità: teste a doppia accensione, spinterogeni e calotte apposite, slittoni, ammortizzatori, molle specifiche, pistoni eccetera. È una collaborazione che funziona bene e con nuovi interessanti progetti».

► Quali?

«Per le Alfa Romeo d'epoca stiamo realizzando motori stradali di rotazione, così come cambi e ponti posteriori revisionati, che sono piuttosto complicati da montare correttamente. Inoltre abbiamo in programma, intorno a fine anno, di realizzare cinque motori 2000 a testa larga, tutti uguali pronto corsa, con 195 CV al banco, da vendere con la compensazione di un motore vecchio».



L'auto robot

È un modello importante perché segna il passaggio a un'elevata automazione del processo produttivo. Auto di grandissimo successo della Fiat di Ghidella, è spaziosa, affidabile e per alcuni aspetti anche avveniristica

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI

Un'auto al passo con i tempi. Per questo la Fiat Tipo, vettura media lanciata sul mercato dalla Fiat nel gennaio 1988, piaceva alla clientela. Eletta "auto dell'anno" nel 1989, fu prodotta in quasi due milioni di esemplari fino al 1995. Due volumi di linea moderna, proporzionata e funzionale, offriva grande abitabilità a un prezzo accessibile. Con motori per tutti i gusti: 1100 cc, 1.4 e 1.6 fino a 1.8 e 2.0 con motore bialbero, da 56 a 145 CV; più le versioni a gasolio, l'1.7 diesel (58 CV) e l'1.9 diesel (65 CV) e turbodiesel (90 CV).

La Tipo è stata protagonista di interessanti innovazioni: il suo pianale modulare servì modelli diversi tra loro quali Fiat Tempra (in pratica una Tipo a 2 volumi e mezzo, o station wagon), la Lancia Dedra e l'Alfa Romeo 155. Inoltre la Tipo è stata la prima Fiat fabbricata con processi produttivi altamente automatizzati. Insomma è un'auto che ha segnato un'epoca. Per tutte queste



CHECK PANEL

A sinistra, la Tipo 2.0 Sedicivalvole (1993-95), l'ultima prodotta e più prestante delle Tipo: aveva, tra le altre dotazioni, sedili Recaro, cerchi in lega da 15", pneumatici ribassati e ABS con quattro dischi. Sopra, il posto guida con cruscotto digitale; sotto, a sinistra il contagiri; e a destra il "check-panel".



ragioni conserva una certa importanza storica e può suscitare un interesse collezionistico, in particolare nelle sue declinazioni sportive; il problema principale, in questo senso, è la scarsità di esemplari rimasti in giro a causa delle rottamazioni scriteriate.

Reparti separati

La Tipo nasce nello stabilimento Fiat di Cassino. L'arrivo della Tipo a fine anni '80 segna l'avvio di un processo produttivo altamente automatizzato: il lavoro dei settemila dipendenti si intreccia con l'azione dei computer e dei robot che guidano bracci meccanici, generando una capacità produttiva di mille vetture al giorno. Cambiano anche le linee di produzione: non c'è più la classica catena di montaggio, le lavorazioni avvengono in reparti separati e poi si compone il tutto nella linea finale di assemblaggio. I robot sono protagonisti della realizzazione della scocca, applicano anche i punti di saldatura. Una novità sono le

saldature al laser, che vengono usate per le parti soggette a maggiore sollecitazione (nella Tipo il quadrilatero del vano motore). Anche la verniciatura è tutta robotizzata.

L'automazione è protagonista pure nel montaggio ed assemblaggio della meccanica. Il motore è fabbricato in altri stabilimenti, poi a Cassino viene montato su un apposito telaio ausiliario ed unito agli organi della trasmissione e all'avantreno di tipo McPherson. Anche gli organi del retrotreno (bracci oscillanti longitudinali, barra stabilizzatrice, molle elicoidali ed ammortizzatori) sono fissati su apposito telaio. Vengono applicati gli accessori (radiatore, serbatoio, impianto di scarico e così via), quindi si procede all'assemblaggio della meccanica alla scocca in un'unica operazione, anche questa robotizzata. Pure i sedili, la plancia, i cristalli, il frontale, i paraurti ed i cerchi sono tutti montati da sistemi automatizzati. I robot saldano, av-

vitano e verniciano, eseguono montaggi e connessioni, controllano e alla fine del ciclo eseguono pure regolazioni (ad esempio l'orientamento dei fari). Quindi si passa al controllo finale, con il test sui rulli. La tecnologia serve per produrre in modo nuovo, più automatizzato ed efficiente, e per migliorare la qualità.

Digitale

Per tutto quanto detto la Fiat Tipo può essere considerata un'automobile di passaggio nella storia dell'industrializzazione. Ma come si comporta da vettura storica? È in grado di reggere l'usura del tempo? E gli interventi meccanici quali problematiche presentano? Per capirlo abbiamo preso in esame una versione normale e molto diffusa ai tempi, la 1.4 DGT. L'auto del servizio appartiene a Franco Ferro di Borgosesia (VC), commerciante ora in pensione. È stata immatricolata il 2 febbraio del 1990, il nostro l'ha comprata due anni fa da co-



OTTIMA ABITABILITÀ

Sopra, l'accessibilità all'abitacolo è ottima anche per l'ampio angolo di apertura delle porte. A destra, i sedili anteriori hanno il poggiatesta, al contrario di quelli posteriori: lo schienale su questo esemplare è abbattibile in pezzo unico per aumentare la capacità del bagagliaio; a richiesta era possibile avere i sedili sdoppiati. Il vano bagagli (sotto, a sinistra) è comunque spazioso; al centro, il ruotino di scorta posto sotto il piano di carico. A destra, le viti di fissaggio delle parti di carrozzeria erano disegnate per adattare all'intervento dei robot in catena di montaggio.



noscenti. L'auto è stata usata in tutti questi anni con parsimonia: risulta aver percorso soltanto 115mila km. Il proprietario ci conferma che il motore funziona regolarmente. La vernice, in tinta alluminio mirage metallizzato, è ancora in buono stato; la carrozzeria non presenta tracce di ruggine, segno che il processo di zincatura a cui erano sottoposte le lamiere in fase di produzione è un ottimo antidoto contro la corrosione.

L'auto si presenta in allestimento DGT, disponibile oltre a quello base. La DGT ha di

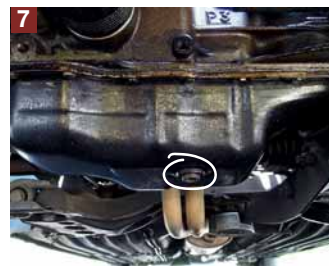
serie i seguenti accessori: chiusura centralizzata, appoggiatesta anteriori, alzacristalli elettrici anteriori, tergilunotto, lunotto termico, volante regolabile in altezza e la strumentazione digitale a cristalli liquidi (da cui la sigla della versione). Il guidatore ha quindi la possibilità di adattare la posizione del volante, invece il sedile regolabile in altezza (che permetterebbe la miglior sistemazione del posto guida) è un accessorio optional (costava ai tempi 55mila lire) e non è presente nell'esemplare del servizio. Fra gli accessori a pagamento che po-

tevano rendere più confortevole l'auto ci tiamo: sedili riscaldabili, aria condizionata, impianto lavafari, specchio retrovisore destro regolabile e riscaldato, vetri atermici, sedile posteriore sdoppiato, tetto apribile e, successivamente, anche il servosterzo. Il motore è il classico quattro cilindri monoalbero in testa a otto valvole di 1372 cc e alimentazione a carburatore doppio corpo Weber 32/34. Non è catalizzato, ai tempi era comunque disponibile anche la versione catalizzata con alimentazione a iniezione elettronica single-point. Potenza e cop-



DOPPIO CORPO

L'accessibilità è buona anche nel vano motore (foto 1): il propulsore monoalbero in testa è in posizione trasversale, coperto in gran parte dalla grossa scatola del filtro dell'aria. All'alimentazione provvede un



carburettore Weber doppio corpo 32/34 TLDE (2). La distribuzione è comandata da cinghia (3): va sostituita periodicamente, secondo le prescrizioni della casa; è abitudine indicare sul coperchio il chilometraggio al momento della sostituzione.

Lubrificazione: il controllo del livello dell'olio è agevole, per rabboccare si toglie il tappo in gomma (4); nella foto (5) la pratica astina di controllo e nella foto (6) il filtro a cartuccia nella parte anteriore della coppa. Nella foto (7) la parte posteriore della coppa dell'olio con il tappo di scarico (nel tondo).

A sinistra, la Fiat Tipo 1.4 DGT che ci ha fatto da "modella". Sotto, la decalcomania posta sul parabrezza ci ricorda che la Tipo è stata designata "auto dell'anno 1989".





TAMPONI

Nelle foto sopra: a sinistra la sospensione anteriore a schema McPherson, il semiassi e il braccetto di comando dello sterzo; al centro il telaio ausiliario su cui è montato il motore, collegato alla scocca mediante tamponi elastici (un punto di collegamento è indicato dal tondo); a destra il retrotreno a bracci longitudinali. Qui a fianco, il distributore di accensione e, più a destra, l'alternatore comandato da cinghia secondaria.



pia erano allineate alla concorrenza: 72 CV a 6000 giri e 11 kgm a 2900 giri; di poco inferiori i valori della versione catalizzata. Tenuto conto che il peso a vuoto è inferiore alla tonnellata, sono prestazioni sufficienti a far muovere agevolmente il veicolo su tutti i terreni. La velocità massima dichiarata dal costruttore è di 161 km/h. La quinta marcia è di media lunghezza (30,8 km a 1000 giri) e in autostrada permette di viaggiare a una buona media di velocità senza incidere troppo sui consumi (a 4000 giri siamo ad oltre 120 km/h effettivi). Unico neo riconosciuto dal proprietario Franco Ferro: si sente la mancanza del servosterzo, "fare manovra non è comodo come con le auto di oggi." L'impianto frenante prevede dischi all'avantreno e tamburi al retrotreno, con servofreno. A richiesta era possibile applicare il sistema antibloccaggio ABS, optional notevole per una berlina media a due volumi dell'epoca. Le sospensioni hanno un'impostazione tradizionale, non particolarmente raffinata, specie al posteriore dove troviamo semplici bracci oscillanti longitudinali, mentre davanti c'è lo schema McPherson. Si caratterizzano però per la presenza di tamponi elastici nei punti di giunzione dei telaietti alla scocca: così all'interno dell'abitacolo le piccole vibrazioni risultano smorzate a tutto vantaggio del confort di marcia. Alcuni particolari stanno a testimoniare il processo di automazione nella costruzione

della vettura. Ad esempio, viti e cerniere delle porte sono state ridisegnate per adattarle all'intervento del robot; anche i sedili, collocati all'interno dell'abitacolo dai bracci meccanici, sono stati progettati con attacco al pavimento adatto a questa modalità.

Niente manutenzione

I lavori che Franco Ferro ha dovuto sostenere in questi due anni per rimettere in efficienza la vettura sono stati pochi: ha sostituito le pastiglie dei freni ed ha sostituito gli ammortizzatori. Nient'altro. Ora, ci dice, è giunto il momento di far sostituire la

cinghia di distribuzione. Abbiamo anche interpellato il meccanico che conosce la vettura, Pieraldo Giacobino di Crevacuore. Ci conferma che la meccanica della Tipo 1.4 è robusta e non dà particolari problemi, bisogna solo fare il tagliando con la sostituzione della cinghia nei termini previsti. Ci avverte che per quanto riguarda la cinghia di distribuzione non solo il chilometraggio, anche il tempo trascorso è importante, soprattutto per i veicoli storici che di km ne fanno pochi. Nessun problema a rintracciare i ricambi, per ora si trovano, salvo la strumentazione digitale a cristalli liquidi.

SCHEDA TECNICA

FIAT TIPO 1.4 (1990)

Motore Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, testa in alluminio, alesaggio 80,5 mm, corsa 67,5 mm, cilindrata 1372 cc, rapporto di compressione 9,2:1, potenza 72 CV a 6000 giri coppia 11 kgm a 2900 giri (catalizzata: 70 CV a 6000 giri, 10,8 kgm a 3000 giri) 2 valvole per cilindro, 1 albero a camme in testa, cinghia dentata Alimentazione a carburatore invertito doppio corpo Weber 32/34 TLDE (cat. iniezione single point Bosch Mono-Jetronic) Filtro aria a secco Impianto elettrico 12 V, batteria 40-45 Ah, alternatore 55 A Lubrificazione forzata con filtro a cartuccia Raffreddamento a liquido a circolazione forzata, con elettroventilatore e serbatoio di espansione **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco a secco, comando meccanico Cambio a 5 marce sincronizzate + RM, rapporti: I 3,909; II 2,267; III 1,469; IV 1,043; V 0,849; RM 3,909; finale 3,765 Pneumatici 165/70 R13 oppure 165/65 R14, cerchi canale 5" **Corpo vettura** Berlina 2 volumi, 5 posti e 5 porte Carrozzeria portante con telai ausiliari all'avantreno e retrotreno Sospensioni a ruote indipendenti, ammortizzatori telescopici Avantreno tipo McPherson, bracci triangolari trasversali con montante telescopico, barra stabilizzatrice; retrotreno a bracci oscillanti longitudinali, barra stabilizzatrice, molle elicoidali Freni idraulici a disco all'avantreno, a tamburo al retrotreno, con servofreno; a richiesta sistema antibloccaggio ABS Capacità serbatoio carburante 55 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.540 Carreggiate ant/post 1.430/1.415 Lunghezza 3.960 Larghezza 1.700 Altezza 1.445 Peso a vuoto kg 945 **Prestazioni** Velocità massima 161 km/h Velocità a 1000 giri in V 30,8 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 a 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.

DIVERTENTE DA GUIDARE



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 dalla Ferrari S.p.A.

VETTURA TOTALEMENTE
RESTAURATA KM 0. TOTALMENTE ORIGINALE



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.



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



SINGER NINE SPORTS TOURER, 01/1934, interni, sedili e pannelli in pelle conolly pistacchio originali dell'epoca, ruote a raggi con gomme nuove, capote nuova, soft top nero, meccanica completamente revisionata.

OMOLOGATA ASI



MAZDA MX-5 1.6i 115CV, 01/1994, interni in tessuto, 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



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



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, tutti interni in pelle grigio Charcoal. Moquette nera.

RESTAURATA IN MODO MANIACALE



ALFA ROMEO SZ ES 30, 01/1992, targhe (MI 5V...), documenti, originali, interni 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 collaudo RZ.

ESEMPLARE NUMERATO N. 217 - UN SOLO PROPRIETARIO - KM. 46.083



MITSUBISHI 3000 GT, 01/1995, interni in pelle nera, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, aria condizionata, sedili 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



FIAT 124 SPORT COUPE' 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



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



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 timbrato in Rolls Royce perfettamente consultabili.

SUPERPREZZO - ISCRITTA ASI - CONSERVATA



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 e un solo carburatore, vettura molto rara, meccanica e ciclistica perfettamente ricondizionati, autoradio originale dell'epoca, fari fendinebbia tondi a luce gialla.

MATCHING NUMBERS DA PROVARE



IN EVIDENZA

MERCEDES BENZ 250 SL "PAGODA" W113, 06/1967, doppie chiavi, disponibili book e libretto service tagliandi originale con numero di telaio e motore perfettamente consultabili, autoradio Becker con antenna elettrica a stelo lungo originale, capote in tela blu, interni e pannelli in M.B. Tex blu, pneumatici nuovi.

HARD-TOP IN CONTRASTO
RESTAURO MANIACALE - MATCHING NUMBERS

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 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



2000 berlina-blu olanda tex Alfa panno, vernice originale di fabbrica, intonsa, targhe e documenti di prima immatricolazione, bloccante, vetri verdi, gomme nuove, libro tagliandi, doppie chiavi, trousse utensili mai adoperata, ogni prova e verifica, esente da ruggine e problematiche della serie -tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

155 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 2000 quadrifoglio oro-1984, prima vernice, 23.000 km da nuova, ancora con gomme originali, unica, disponibile per ogni prova e verifica-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Duetto Spider-1989, iscritto ASI, nero interni in sky neri, 4 pneumatici nuovi, km 55.000, euro 9.500-tel 339-4070270 / petrus1985@live.it

Giulia 1600 biscione-pedaliera alta, prima vernice, 30.000 km circa da nuova, targhe originali, uniproprietario-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

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



Giulietta 1.3 1a 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-foto 30



GT 1300-unificato, blu olanda, tex Alfa beige, targhe, documenti originali, motore km 0, superbe condizioni-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

GTAM-1972, replica, tutta nuova, permutasi anche con Alfa Romeo Montreal se perfetta-tel 334-6917204

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-tel 348-5503882



GT Junior 1300-1971, bianco, interni neri, restauro completo conservativo, km 5.000, omologata ASI, privato vende 16.000-tel 388-1936066

GT Spyder 2.0-1999, interni pelle beige, carrozzeria e meccanica perfetti, prezzi di mercato-tel 329-4616205



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 ALFAROMEO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it
Internet www.afra.it





BMW

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



318 i berlina-1992, verde, interni in pelle, ASI, motore 25.000 km, euro 3.500-tel 347-5848585

325 IX Touring-1988, interno pelle amaranto, impianto a gas, cerchi in lega-tel 348-4904349



CITROËN

2 CV 6 Special-03/1980, Targhe (BG 55..) originali dell'epoca, doppie chiavi originali CITROEN, 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

50F10 autocarrotelonato-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



124 Sport Coupé-1972, blu, carrozzeria eccellente, interni nuovi, motore rifatto, km 23.000-tel 349-7308668 / fstfabbr@gmail.com

124 Sport-1971, molto bella, gommata nuova, tutta originale-tel 333-2982002-



127-1980, ottime condizioni, certificato ASI, km 72.800, visibile Ancora, euro 2.100-tel 349-0740351

128 Berlina 4 porte-1975, bronzo metallizzato, interno beige scuro, unico proprietario, km 50.400 originali, conservata, omologata ASI, Targa Oro, disponibile qualsiasi prova-tel 347-9674755

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, sovrappetiti in gomma, bloccasterzo volante bianco originale dell'epoca, iscritta ASI-tel 348-5503882



500 D-1964, iscritta ASI, targhe originali, ottimo stato, euro 9.000-tel 333-1703157 (Torino)



ALFA ROMEO SPIDER 1300 JUNIOR CODA TRONCA TIPO 105.91, 05/1973, targhe (VC 23...) e documenti originali dell'epoca, sedili e pannelli in Texalfa amaranto, gomma nera al pavimento, volante in legno a tre razze, disponibile libretto Guida Servizi Assistenziali.

HARD-TOP ORIGINALE - MATCHING NUMBERS

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

PROSSIMA APERTURA

NUOVA SEDE A GRUMELLO DEL MONTE (BG)
VIA ROMA 200 - tel. 035/830800 r.a.

SEDE CENTRALE GRUMELLO D/M
APERTA CON ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDÌ AL SABATO h 08:00 - 22:00

500 L-1972, restauro completo, ASI Targa Oro, euro 7.000 visibile Ancona -tel 349-0740351

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



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



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

JAGUAR

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



XJC 4.2-1975, coupé, 2 porte, tetto vinile, interno pelle bleu, cambio automatico, climatizzatore, euro 15.000-tel 348-4904349



Fulvia Sport Zagato 1300-bianca, interni neri, omologata ASI, registro Lancia e Zagato, conservata, cerchi cromodora e originali, privato vende euro 15.500-tel 388-1936066

Fulvia 3-1974, preparata gara, sedili sportivi, cromodora, km 25.000, solo raduni, meccanica nuova, numerosi ricambi, no scambio, Treviso, euro 13.000-tel 339-4959529

K Coupé 2.0 Turbo-10/1997, vettura tenuta in modo maniacale, perfettamente funzionante-tel 348-5503882

passione officina

Attrezzatura per piccoli e grandi restauri, alla portata di tutti.

Distributore Clarke per l'Italia



CARRELLI E SOLLEVATORI PER VEICOLI, UTENSILI PNEUMATICI, TESTER PER MOTORI, UTENSILI PER AUTO INGLESI E AMERICANE.

www.passioneofficina.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



RICAMBI LANCIA D'EPOCA

AFRA sas www.lanciavintage.it
info@lanciavintage.it Fax 0232861150





Prisma 1.3-05/1986, targhe (to 94. ...) e documenti originali, vettura conservata in modo maniacale-tel 348-5503882



MASERATI
4 porte 2.0-1996, perfetta, euro 10.000-tel 348-4796030
Merak 3.000 SS-1981, interno Bora, colore rosso, km 70.000, perfetta di meccanica a carrozzeria-tel 349-7308668 / fstabbri@gmail.com

MERCEDES

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-tel 348-5503882



380 SE W126-03/1981, vettura perfettamente conservata, alzacristalli elettrici, Antenna elettrica, bracciolo anteriore, cerchi in lega, chiusura centralizzata, climatizzatore, tetto apribile elettrico-tel 348-5503882



250 CR-1971, colore visone metalizzato, restaurata, interno ottimo targhere, documenti ok, iscritta ASI-tel 338-8889076

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-tel 348-5503882



MITSUBISHI

3000 GT-01/1995, interni in pelle nera, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, aria condizionata, sedili lato conducente regolabile elettronicamente con funzione memory-tel 348-5503882



SINGER

Nine Sports Tourer-01/1934, interni, sedili e pannelli in pelle conolly pistacchio originali dell'epoca, ruote a raggi con gomme nuove, capotte nuova, Soft Top nero, meccanica completamente revisionata, omologata ASI-tel 348-5503882



ROLLS ROYCE

Silver Spirit-01/1987, interni in pelle

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.cromaturametalfash.com - pul.meneghin@gmail.com



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

Grumello
IN PRIMO PIANO



PROSSIMA APERTURA
 NUOVA SEDE A GRUMELLO DEL MONTE (BG)
 VIA ROMA 200 - Tel. 035/830800 r.a.

ALFA ROMEO 1300 JUNIOR ZAGATO TIPO 105.93, 04/1971, targhe (AL 22...) e documenti originali, disponibile libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, libretto di servizio (tagliandi), guida dei servizi assistenza 1970 Europa, doppie chiavi, interni in Sky cuoio, portellone posteriore elettrico, cerchi in lega.
MATCHING NUMBERS - MATCHING COLOR - UNIPROPRIETARIO PER 44 ANNI.

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

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 capote, kit di aspirazione a tromboncini Dell'Orto, iscritta ASI, matching numbers, europea da sempre-tel 348-5503882



VOLKSWAGEN

Golf GL Cabriolet -02/1981, perfettamente 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



VOLVO



PV 444-07/1954, primissima serie pro-

duzione 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-tel 348-5503882

CERCO AUTO

FIAT

126 Personal-1980/1983, qualunque colore-tel 347-3538459

1400 diesel-1954, in ottimo stato estetico, anche modello non originale al 100 %-tel 011-2297839 / mario.baricco@rabotti.it

Dino 2.0 / 2.4-targata italiana, anche da restauro, massima serietà-tel 349-3882364 / leoateniese@gmail.com

Godersi
la storica o
conservarla
in garage?

SINTOFLON
É L'UNICA SOLUZIONE
PER USARE LE STORICHE
ED EVITARNE IL DEGRADO

Sintoflon
TECHIM

Chiedi informazioni gratuite a: info@sintoflon.com
o chiama senza impegno: 0438 470354

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

PRIMA
DOPO

PRIMA
DOPO

NOVITÀ 2016 TRATTAMENTI CERTIFICATI

ORAM

s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta

Dal 1951...

- specializzati in revisioni di impianti frenanti, tamburi, ganasce, cilindretti, pompe, dischi, pastiglie, tubi
- revisione, ricostruzione e costruzione di ammortizzatori anche a campione
- revisione gruppi frizione dischi frizione, cuscinetti
- ammortizzatori regolabili per uso competizione per auto e moto, nazionali ed estere

ORAM s.n.c. Via Rasori, 2 - 20145 Milano
Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052

www.oramitalia.com

e-mail: moto@oramsospensioni.it
info@oramitalia.com

MATRA

J30SXOLX-1957-1973, fari a scomparsa oppure esterni rotondi, qualsiasi condizione-tel 347-4590678

VARIE

Auto inglese-vecchia auto sportiva inglese, anche replica ed anche senza targhe, purché marciante e a prezzo basso-tel 333-6934881

Automodelli-anni 60-90, Corgi, Politoys Dinky, Minichamps, BBR, Kits, Obsolete, Die Cast, cerco sempre grandi collezioni, massima riservatezza, pagamento immediato-tel 02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

VENDO VARIE

per ALFA ROMEO

GT 2000-1972-1974, due fanali Carello originali posteriori, come nuovi-tel 0376-819279

Giulia, Giulietta, Giulia GT-1960-1975, lamierati, usati, radiatori, cambi, ponti, testate varie con alberi a canne, volanti, ed altro-tel 338-2340826

per FIAT

500 A Topolino-1939, ricambi motore, ponte posteriore, volante, targhe e libretto uso collezionistico, euro 1.000-tel 349-0740351

1500 6 C Musone-1935-1950, parte anteriore completa di cofani, portiere e fari, parafranghi veri, legni, alzavetri, ponte completo ed altro-tel 338-2340826

GILERA

Saturno Sport 500-1947, immatricolata 1949, con sidecar Longhi, omologato ASI e FMI, versione civile con foglio complementare originale dalla prima immatricolazione,

stesso proprietario dal 1970, targa di prima immatricolazione-tel 388-1936066

Otto Bulloni-cambio di velocità, revisionato con leve-tel 0376-819279

per INNOCENTI

Innocenti turbo De Tomaso-ricambi usati e nuovi di carrozzeria e meccanica, pneumatici-tel 328-3376800 / silvano103@virgilio.it

per LANCIA

Ardea 4° serie-catena distribuzione nuova in scatola originale, bella anche per esposizione, euro 40 -tel 388-1936066

MOTO GUZZI

Lodola GT-1960, perfette condizioni, restaurata, omologata FMI e ASI, targa originale con CRS FMI, prezzo trattabile-tel 388-1936066

VARIE

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003 al 2015 (anche annate singole), Auto d'Epoca 1985-2015, Ruote Classiche 1987-2015, Quattroruote e TAM 1956-2015, Auto Italiana 1953-1969, Autostprint 1963-2015, Rombo 1981-2001, inoltre altre riviste e libri-tel 333-2493694

Riviste-16 numeri Automobilismo d'Epoca anni 2013-2016, 18 numeri riviste Auto d'Epoca francesi anni 2011-2015, 8 numeri di epocaauto più altre riviste d'auto d'epoca in omaggio. In blocco euro 50. Spedisco in tutta Italia-tel 331-5967958 / delsantoenio@gmail.com

CERCO VARIE

VARIE

Automodelli-Politoys, Mercury, Mebe-toys, Icis, Dinky tel 333-8970295

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

Automodelli-anni 60-90, Corgi, Politoys Dinky, Minichamps, BBR, Kits, Obsolete, Die Cast, cerco sempre grandi collezioni, massima riservatezza, pagamento immediato-tel 02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003, Auto Italiana 1919-1969, libri monografici sulle auto tel 347-2303761

evo

IL BRIVIDO DELLA GUIDA

ALLA SCOPERTA DELLE AUTO PIÙ BELLE DEL MONDO



3D
ESPORT

Disponibile su
App Store

DISPONIBILE SU
Google play

IN EDICOLA, SU TABLET E SMARTPHONE



www.evomagazine.it



OGNI MESE IN EDICOLA TUTTI I GIORNI ON LINE

... 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

Magazine

Internet

Tablet

Smartphone

MOTOCICLISMO

Fuori

Moto
Ciclismo
d'Epoca

Automobilismo
d'Epoca

Automobilismo

evo

ARMI & TIRO

TENNIS

RUNNER'S

Men'sHealth

Cyclist

Vela-MOTORE

BARCA
per tutti

BARCHE DA
SOGNO



ED
EDISPORT

**OGNI MESE IN EDICOLA
TUTTI I GIORNI ON LINE**

WWW.EDISPORT.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	45.000	***	**	=
Monomille GT	1962/65	982/60	48.000	***	**	=
DERIVATE FIAT 500						
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	22.000	***	***	+
595 D/F/L	1963/71	594/27	22.000	***	**	+
595 D/F/L SS	1964/71	594/32	24.000	***	***	+
595 F/L Competizione	1969/71	594/27	27.000	***	***	+
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	27.000	***	***	+
695 D/F	1964/66	689/30	24.000	***	**	+
695 D/F/L SS	1964/71	689/38	27.000	***	**	+
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	29.000	***	***	+
695 F/SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	31.000	***	***	+
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	41.000	***	**	+
DERIVATE FIAT 600						
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	29.000	***	***	+
850 TC	1960/66	847/52	38.000	***	***	+
850 TC Nürburgring	1962/66	847/55	43.000	***	***	+
850 TC Nürburgring Corsa	1962/66	847/57	46.000	***	***	+
1000 TC	1962/66	982/60	48.000	***	***	+
1000 TC Corsa	1962/66	982/68	50.000	***	***	+
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	58.000	***	**	+
DERIVATE FIAT 850						
OT 850	1964/68	847/52	17.000	***	**	+
OT 1000	1964/68	982/60	19.000	***	**	+
OT 850 coupé	1965/68	847/52	19.000	***	**	+
OT 1000 coupé / spider	1965/71	982/60	27.000	***	**	+
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	30.000	***	**	+
QTS 1000 coupé	1966/71	982/80	40.000	***	***	+
QTS 1000 coupé	1966/71	982/90	45.000	***	***	+
OT 1300 coupé	1966/71	1290/75	42.000	***	***	+
DERIVATE SIMCA						
Simca 1300	1961/66	1288/125	100.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	140.000	**	**	=
AC (Regno Unito)						
2-LITRE						
2-Litre 2p / 4p	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	39.000	*	*	=
ACE E DERIVATE						
Ace / Aceca	1953/56	1991/90	48.000	*	**	=
Ace / Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	90.000	*	**	=
Ace / Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	60.000	*	**	=
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	48.000	*	**	=
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=
COBRA E DERIVATE						
Cobra 260	1962/63	4261/265	390.000	***	***	+
Cobra 289	1963/68	4727/270	680.000	***	***	+
Cobra 427	1964/65	6984/425	590.000	***	***	+
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	300.000	***	***	+
Cobra 428	1965/66	6997/390	300.000	***	**	=
427 coupé / convertibile	1965/67	6997/350	60.000	***	**	=
428 coupé / convertibile	1967/73	7016/345	72.000	***	**	=
ACMA (Francia)						
Vespa 400	1958/64	393/12	9.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	👑	€
ALFA ROMEO (Italia)						
1900 E DERIVATE						
1900	1951/54	1884/80	26.000	**	**	+
1900 TI	1952/54	1884/90	30.000	***	**	+
1900 Super	1954/59	1975/90	27.000	**	**	+
1900 TI Super	1954/59	1975/115	32.000	***	**	+
1900 Sprint 1a / 2a serie	1952/54	1884/90	110.000	***	***	+
1900 Super Sprint 2a / 3a serie	1954/56	1975/115	120.000	***	**	+
1900 MAR/51 / AR/52 Matta	1951/59	1884/65	20.000	**	**	+
GIULIETTA E DERIVATE						
Giulietta	1955/59	1290/50	16.000	**	**	=
Giulietta TI	1957/59	1290/65	18.000	***	**	=
Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	14.000	**	**	=
Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	15.500	***	**	=
Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	13.000	**	**	=
Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	14.500	***	**	=
Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	60.000	***	***	+
Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	47.000	***	**	+
Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	39.000	***	**	+
Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	53.000	***	**	+
1300 Sprint	1964/65	1290/79	36.500	***	**	+
Giulia Sprint	1962/65	1570/91	41.000	***	**	+
Giulietta Spider	1956/59	1290/65	54.000	***	**	+
Giulietta Spider Veloce	1956/59	1290/80	60.000	***	**	+
Giulietta Spider 2a serie	1959/61	1290/79	52.000	***	**	+
Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	54.000	***	**	+
Giulietta Spider 3a serie	1961/62	1290/79	49.000	***	**	+
Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	60.000	***	**	+
Giulia Spider	1962/64	1570/90	44.000	***	**	+
Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	59.000	***	**	+
Giulietta SS	1958/62	1290/100	77.000	***	**	+
Giulietta SZ	1960/61	1290/100	220.000	***	**	+
Giulietta SZ coda tronca	1961/63	1290/100	280.000	***	**	+
Giulia SS	1962/65	1570/112	78.000	***	**	+
2000 / 2600 E DERIVATE						
2000 berlina	1957/62	1975/105	14.000	**	*	=
2000 Sprint	1959/62	1975/115	30.000	**	**	+
2000 Spider	1957/62	1975/115	56.000	***	**	+
2600 berlina	1962/68	2584/130	16.000	**	*	=
2600 Sprint	1962/66	2584/145	42.000	**	**	+
2600 Spider	1962/66	2584/145	70.000	***	**	+
2600 SZ	1963/66	2584/145	160.000	***	**	+
GIULIA BERLINA E DERIVATE						
Giulia TI	1962/66	1570/90	14.000	**	**	+
Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	13.000	***	**	+
Giulia Super	1965/72	1570/98	12.000	***	**	+
Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	10.000	***	**	+
Giulia TI Super	1963/64	1570/112	38.000	***	**	+
Giulia 1300	1964/72	1290/80	9.000	**	**	+
Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	10.000	***	**	+
Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	10.500	***	**	+
Giulia Super 1.3	1972/74	1290/88	9.000	**	**	+
Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	10.000	**	**	+
Nuova Super 1.3	1974/77	1290/88	7.000	**	*	+
Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	8.000	**	*	+
Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	5.000	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	👑	€
Giulia TI giardinetta Colli	1963/68	1570/90	21.000	**	***	+
1750	1968/74	1779/114	10.000	**	**	+
2000	1971/74	1962/131	10.000	**	**	+
2000 2a serie	1974/76	1962/128	9.500	**	**	+
DERIVATE GIULIA						
Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	26.000	**	**	+
Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	27.500	**	**	+
Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	155.000	***	***	+
GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	130.000	***	**	+
Giulia GTC	1965/66	1570/106	44.000	**	**	+
Giulia GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	15.000	**	**	=
1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	24.000	**	**	+
1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	20.000	**	**	+
GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	13.000	**	**	=
GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	14.500	**	**	=
GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	11.500	**	**	=
GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	12.000	**	**	=
2000 GTV	1971/76	1962/132	24.000	***	**	+
Giulia TZ	1963/65	1570/113	400.000	***	***	+
Giulia TZ2	1965/67	1570/113	1.000.000	***	***	+
Montreal	1970/77	2983/197	42.000	***	**	=
DUETTO E DERIVATE						
Duetto	1966/69	1570/110	21.500	**	**	=
1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	19.000	**	**	=
1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	24.000	**	**	=
1300 Spider Junior coda tronca	1969/77	1290/88	13.000	**	**	=
1600 Spider Junior coda tronca	1972/77	1570/109	14.000	**	**	=
1750 Spider Veloce coda tronca	1969/73	1779/114	18.000	**	**	=
2000 Spider Veloce coda tronca	1971/77	1962/131	19.500	**	**	=
1600 Spider Veloce unificato	1977/82	1570/104	13.000	*	**	=
2000 Spider Veloce unificato	1977/82	1962/128	15.500	*	**	=
Spider 1.6 aerodinamica	1982/86	1570/104	11.000	*	**	=
Spider 2.0 aerodinamica	1982/86	1962/128	12.000	*	**	=
Spider 1.6 aerodinamica 2a serie	1986/89	1570/104	8.500	*	**	=
Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	9.500	*	**	=
Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	10.500	**	**	=
Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	11.000	**	**	=
Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	12.000	**	**	=
Spider 2.0 IE IV serie	1989/95	1962/128	12.000	**	**	=
Junior Z	1969/76	1290/88	21.500	**	**	=
1600 Z	1972/76	1570/109	26.000	**	**	=
ALFASUD BERLINA						
Alfasud	1971/75	1186/63	5.000	**	*	=
Alfasud ti	1973/76	1186/68	6.500	**	**	=
Alfasud N / L / L 5m	1975/80	1186/63	3.000	*	*	=
Alfasud ti 1.3	1976/78	1286/76	6.500	**	**	=
Alfasud Super 1.2	1978/80	1186/68	2.500	*	*	=
Alfasud Super 1.3	1978/79	1286/76	2.500	*	*	=
Alfasud Super 1.3 1350 cc	1979/80	1351/79	2.500	*	*	=
Alfasud Super 1.5	1979/80	1490/85	2.500	*	*	=
Alfasud ti 1.						

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
Affasud 1.2 Valentino	1980/82	1186/68	2.500	*	*	=
Affasud 1.3 rst	1980/82	1351/79	2.500	*	*	=
Affasud 1.5 rst	1980/82	1490/85	2.500	*	*	=
Affasud ti 1.3 rst	1980/81	1351/86	3.200	**	**	=
Affasud ti 1.5 rst	1980/81	1490/95	3.500	**	**	=
Affasud 1.2 5m rst 3p	1981/82	1186/68	2.000	*	*	=
Affasud 1.3 rst 3p	1981/82	1351/79	2.000	*	*	=
Affasud 1.2 5m rst 3p	1981/82	1490/85	2.000	*	*	=
Affasud ti 1.3 rst 3p	1981/82	1351/86	3.200	**	**	=
Affasud ti 1.5 rst 3p	1981/82	1490/95	3.500	**	**	=
Affasud 1.2 4p	1982/84	1186/63	2.000	*	*	=
Affasud 1.2 Junior 4p	1982/84	1186/68	2.000	*	*	=
Affasud 1.2 S / SC 3p / 5p	1982/84	1186/68	2.200	*	*	=
Affasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351/79	2.200	*	*	=
Affasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490/95	2.500	*	*	=
Affasud 1.3 ti 3p	1982/84	1351/86	4.000	**	**	=
Affasud ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490/105	5.000	**	**	=
ALFASUD SPRINT						
Affasud Sprint	1978/78	1286/76	4.500	**	**	=
Affasud Sprint 1.3	1978/80	1351/79	4.500	**	**	=
Affasud Sprint 1.5	1978/80	1490/84	5.000	**	**	=
Affasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351/86	5.000	**	**	=
Affasud Sprint Veloce 1.5	1980/82	1490/95	6.000	**	**	=
Affasud Sprint V. 1.5 Trofeo / Plus	1980/82	1490/95	6.000	**	**	=
Sprint 1.3	1982/87	1351/86	4.000	*	*	=
Sprint 1.5	1982/87	1490/95	4.000	*	*	=
Sprint 1.5 Quadrifoglio Verde	1982/87	1490/105	4.500	*	*	=
Sprint 1.7 Quadrifoglio Verde	1987/89	1712/114	4.500	**	**	=
ALFETTA						
Alfetta	1972/75	1779/122	12.000	***	***	=
Alfetta 1.6	1975/77	1570/109	8.000	**	**	=
Alfetta 1.8	1975/77	1779/118	9.500	**	**	=
Alfetta 1.6 unificata	1977/82	1570/109	7.000	**	**	=
Alfetta 1.8 unificata	1977/82	1779/122	8.000	**	**	=
Alfetta 2.0	1977/78	1962/122	7.000	**	**	=
Alfetta 2.0 L	1978/82	1962/130	7.500	**	**	=
Alfetta 2.0 Li America	1981/82	1962/128	6.000	***	***	=
Alfetta 2.0 OEM	1981/82	1962/128	7.000	***	***	=
Alfetta 2.0 Turbo D	1979/82	1995/82	3.500	**	**	=
Alfetta 1.6 rst	1982/84	1570/109	4.500	*	*	=
Alfetta 1.8 rst	1982/84	1779/118	4.500	*	*	=
Alfetta 2.0 iniezione rst	1982/84	1962/130	5.000	**	**	=
Alfetta 2.0 OEM rst	1982/84	1962/128	6.000	***	***	=
Alfetta 2.0 iniezione Quad. Oro	1982/84	1962/130	7.000	**	**	=
Alfetta 2.0 turbodiesel rst	1982/84	1995/82	4.000	**	**	=
Alfetta 2.4 turbodiesel rst	1982/84	2393/110	4.000	**	**	=
ALFETTA GT						
Alfetta Gt 122 Cv	1974/75	1779/122	10.000	***	***	=
Alfetta Gt 118 Cv	1975/77	1779/118	9.000	**	**	=
Alfetta Gt 1.6	1976/80	1570/109	6.000	**	**	=
Alfetta GtV 2.0	1976/78	1962/122	8.500	**	**	=
Alfetta GtV 2.0 L	1978/80	1962/130	9.000	***	***	=
Alfetta GtV Turbodiesel	1979/80	1962/150	20.000	***	***	+
GtV 2.0	1980/83	1962/130	6.500	*	*	=
GtV 2.0 Grand Prix	1981/83	1962/130	6.500	*	*	=
GtV 6 2.5	1980/83	2492/158	9.000	**	**	=
GtV 2.0 rst	1983/87	1962/130	6.500	*	*	=
GtV 6 2.5 rst	1983/87	2492/160	8.000	**	**	=
ALFA 6						
Alfa 6	1979/83	2492/158	7.500	***	***	=
Alfa 6 2.0	1983/87	1996/135	6.500	**	**	=
Alfa 6 Quadrifoglio Oro	1983/87	2492/158	6.500	***	***	=
Alfa 6 turbodiesel 5	1983/87	2494/105	4.000	**	**	=
NUOVA GIULIETTA						
Giulietta 1.3	1978/83	1357/95	3.000	*	*	=
Giulietta 1.6	1978/83	1570/109	3.500	**	**	=
Giulietta 1.8	1979/83	1779/122	4.000	**	**	=
Giulietta 2.0 Super	1980/81	1962/130	4.500	**	**	=
Giulietta 2.0 Ti	1981/83	1962/130	5.000	**	**	=
Giulietta 1.6 2a serie	1983/86	1570/109	3.000	*	*	=
Giulietta 1.8 2a serie	1983/86	1779/122	3.500	**	**	=
Giulietta 2.0 2a serie	1983/86	1962/130	4.000	**	**	=
Giulietta 2.0 Turbo Autodelta	1983/84	1962/170	15.000	***	***	=
Giulietta 2.0 Turbo D	1983/86	1995/82	2.000	*	*	=
ARNA						
Arna 1.2 L / SL 3p / 5p	1983/87	1186/68	2.000	*	*	=
Arna ti	1984/87	1351/86	3.000	*	*	=
ALFA 33 BERLINA						
Alfa 33 1.3	1983/86	1351/79	1.500	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
Alfa 33 1.3 S	1984/86	1351/86	1.500	**	**	=
Alfa 33 Quadrifoglio Oro	1983/86	1490/95	1.500	**	**	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde	1984/86	1490/105	3.000	**	**	=
Alfa 33 1.5 4x4	1984/86	1490/95	2.000	**	**	=
Alfa 33 1.5 rst	1986/90	1351/79	1.500	*	*	=
Alfa 33 1.3 rst	1986/90	1351/86	1.500	*	*	=
Alfa 33 1.5 Tl rst	1986/90	1490/105	1.500	*	*	=
Alfa 33 1.7 IE	1988/90	1712/110	2.000	**	**	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde rst	1986/90	1712/118	3.000	**	**	=
Alfa 33 1.5 4x4 rst	1986/90	1490/105	2.000	**	**	=
Alfa 33 1.8 TD rst	1986/90	1779/174	1.500	*	*	=
ALFA 33 GIARDINETTA / SPORT WAGON						
Alfa 33 1.8 Giardinetta	1984/86	1490/95	1.500	**	**	=
Alfa 33 1.5 4x4 Giardinetta	1984/86	1490/95	2.000	***	***	=
Alfa 33 1.3 S Giardinetta rst	1988/90	1351/86	1.500	*	*	=
Alfa 33 1.5 Giardinetta rst	1986/90	1490/105	1.500	*	*	=
Alfa 33 1.5 4x4 Giardinetta rst	1986/90	1490/105	2.000	**	**	=
Alfa 33 1.7 Q. Verde Giardinetta rst	1988/90	1712/118	2.500	**	**	=
Alfa 33 1.8 TD Giardinetta rst	1986/90	1779/174	1.500	*	*	=
ALFA 75 E DERIVATE						
Alfa 75 1.6	1985/88	1570/110	3.500	**	**	=
Alfa 75 1.8	1985/88	1779/120	4.000	**	**	=
Alfa 75 2.0	1985/88	1962/128	4.500	**	**	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark	1987/88	1962/146	7.000	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo America	1986/88	1779/155	8.500	***	***	=
Alfa 75 1.8 turbo Evoluzione	1987/88	1762/155	16.000	***	***	=
Alfa 75 2.0 V6 Quadrifoglio Verde	1985/88	2492/156	13.000	***	***	=
Alfa 75 3.0 V6 America	1987/88	2959/185	15.000	***	***	=
Alfa 75 2.0 TD	1985/88	1995/95	2.000	*	*	=
Alfa 75 1.6 rst	1988/92	1570/110	3.000	**	**	=
Alfa 75 1.6 IE rst	1989/93	1570/107	3.500	**	**	=
Alfa 75 1.8 IE rst	1988/92	1779/122	4.000	**	**	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark rst	1988/92	1962/148	5.000	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo rst	1988/90	1779/155	8.500	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo Q. V. rst	1990/92	1779/165	9.000	***	***	=
Alfa 75 3.0 V6 rst	1988/90	2959/186	15.000	***	***	+
Alfa 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde rst	1990/92	2959/192	16.000	***	***	+
Alfa 75 2.0 TD rst	1988/92	1995/95	2.000	*	*	=
Alfa 75 2.4 TD rst	1988/92	2393/112	2.000	*	*	=
SZ	1989/94	2959/192	47.000	***	***	=
RZ	1991/94	2959/192	52.000	***	***	=
ALFA 90						
Alfa 90 1.8	1984/86	1779/120	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0	1984/86	1962/128	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione	1984/86	1962/128	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione	1985/86	1996/132	3.000	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Quadrifoglio Oro	1984/86	2492/158	3.000	**	**	=
Alfa 90 2.4 TD	1984/86	2393/110	2.000	*	*	=
Alfa 90 1.8 Super	1986/88	1779/120	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione Super	1986/88	1962/128	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione Super	1986/88	1996/132	3.000	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492/158	3.000	**	**	=
Alfa 90 2.4 TD Super	1986/88	2393/110	2.000	*	*	=
ALTRI MODELLI						
Dauphine	1960/64	845/27	4.000	**	**	=
33 stradale	1967/69	1995/240	1.300.000	***	***	=
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	12.000	**	**	=
A310 V6	1977/84	2664/150	14.000	**	**	=
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 MkII coupé / drophead	1957/59	2922/160	120.000	**	**	=
DB MkII 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 MkII coupé / convertibile	1961/62	3670/240	160.000	**	***	=
DB4 MkIV coupé / convertibile	1962/63	3670/240	160.000	**	***	=
DB4 Vantage	1962/63	3670/265	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	1968/70	3996/280	70.000	**</		

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
80 1.8 GTE / GTE quattro	1984/86	1781 / 112	1.500	••	••	=
80 B3						
80 1.6	1986/89	1585 / 75	1.000	•	•	=
80 1.8 E / 1.8 E quattro	1986/91	1781 / 112	1.200	•	•	=
80 2.0 E / 2.0 E quattro	1989/91	1984 / 113	1.000	•	•	=
80 2.0 E 16V / 2.0 E 16V quattro	1989/91	1984 / 140	1.000	•	•	=
90 B2						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	•	•	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	•	•	=
90 B3						
90 1.8 E	1989/91	1781 / 112	1.000	•	•	=
90 2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1989/91	1994 / 160	1.200	•	•	=
90 2.3 E 20v / 2.3 E 20v quattro	1987/91	2309 / 170	1.000	•	•	=
COUPE B2						
GT	1980/87	1781 / 90	1.000	•	•	=
GT 5S	1980/87	1921 / 115	1.200	•	•	=
GT 5E	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	1994 / 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	1982/94	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	4.500	••	••	=
Mini / De Luxe	1962/67	848 / 34	5.000	••	••	=
Mini MkII / De Luxe	1967/69	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	4.500	••	••	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	4.000	••	••	=

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	5.000	••	••	=
Mini / De Luxe Countryman	1962/67	848 / 34	5.000	••	••	=
Mini MkII / De Luxe Countryman	1967/69	848 / 34	5.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe Countryman	1967/69	998 / 38	5.500	••	••	=
Mini Moke	1964/67	848 / 34	4.500	••	••	=
MAXI						
Maxi 1500	1969/79	1485 / 75	2.000	•	•	=
Maxi 1750 HL	1973/81	1748 / 85	2.200	•	•	=
Maxi 1750 HLS	1973/81	1748 / 90	2.200	•	•	=
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	2912 / 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 1.7L / 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 1.7L / 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 B1	1953/55	2660 / 90	60.000	•••	•••	+
100 S B1	1955/56	2660 / 130	70.000	•••	•••	+
100 4 B2	1956/57	2660 / 90	54.000	••	••	+
100 6 B4	1956/57	2639 / 115	58.000	•••	•••	+
100 6 B4 SU	1957/59	2639 / 120	58.000	•••	•••	+
100 6 B6	1958/59	2639 / 120	54.000	•••	•••	+
3000						
3000 B7 MkI	1959/61	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BT7 MkI 2+2	1959/61	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 B7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 B7 MkII 2+2	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 B7 MkIII	1962/64	2912 / 150	46.000	•••	•••	+
3000 B7 MkIII	1964/67	2912 / 150	46.000	•••	•••	+
SPRITE						
Sprite AN5 MkI Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	••	••	=
Sprite AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	••	••	=
Sprite AN7 MkIII	1961/64	1098 / 46	12.000	••	••	=
Sprite AN8 MkIII	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 Trasf. 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	••	•	+
PRIMUMA						
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	3.000	•	•	=
A111 2a serie	1972/74	1438 / 70	3.000	•	•	=
A112						
A112	1969/73	903 / 44	3.000	•	••	=
A112 Elegant	1971/73	903 / 44	3.500	•	••	=
A112 Abarth	1971/73	982 / 58	9.000	•••	••	=
A112 / Elegant 2a serie	1973/75	903 / 47	1.500	•	••	=
A112 Abarth 2a serie	1973/75	982 / 58	8.500	•••	••	=
A112 / Elegant 3a serie	1975/77	903 / 47	1.500	•	••	=
A112 Abarth 58 HP 3a serie	1975/77	982 / 58	7.500	•••	••	=
A112 Abarth 70 HP 3a serie	1975/77	1049 / 70	8.000	•••	••	=
A112 4a serie	1977/79	903 / 42	1.200	•		

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	👑	€
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	1961/82	2580 / 100	20.500	•	•	=
2600 coupé / cabriolet	1961/82	2580 / 100	22.500	•	••	=
2600 L	1961/84	2580 / 110	20.500	•	•	=
2600 L coupé / cabriolet	1961/84	2580 / 110	22.500	•	••	=
3200 L	1961/82	3168 / 140	22.500	••	•	=
3200 L coupé / cabriolet	1961/82	3168 / 140	24.500	••	••	=
3200 S	1961/84	3168 / 160	24.000	••	•	=
3200 S coupé / cabriolet	1961/84	3168 / 160	26.000	••	••	=
3200 CS Bertone	1962/85	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	1961/82	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	•••	•••	+
1602 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	2985 / 180	4.000	•	•	=
3.0 Si	1971/77	2985 / 200	4.500	•	•	=
2.8 L	1975/77	2788 / 170	3.500	•	•	=
3.0 L	1975/77	2985 / 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	2985 / 180	10.000	••	•	=
3.0 CSI	1971/75	2985 / 200	12.500	•••	•	=
3.0 CSL	1971/72	2985 / 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	2985 / 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	2986 / 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	1990/93	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	•		

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	78.000	**	**	=
Pantera GTS	1972/80	5763/350	97.000	***	***	=
Pantera GT4	1973/76	5763/300	91.000	**	**	=
Pantera GT5	1980/90	5763/330	91.000	***	***	=
Pantera GT5 S	1983/90	5763/350	98.000	***	***	=
Pantera 90	1990/93	4942/305	65.000	**	**	=

ALTRI MODELLI

Valllunga	1964/67	1498/104	43.500	**	**	=
Mangusta	1967/71	4729/305	65.000	***	***	=
Deauville	1970/85	5763/300	19.000	**	**	=
Longchamp	1972/89	5763/300	24.000	**	**	=

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 Rossa	1968/60	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	800.000	***	***	+
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 2+2	1972/76	4390/310	45.000	***	**	=
400 GT	1976/82	4823/310	34.000	***	**	=
400 i	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	1984/92	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	1967/180	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	***	**	=
---------	---------	----------	--------	-----	----	---

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	1948/50	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 Gamme Vignale	1967/69	599/18	6.000	**	***	=

600 E DERIVATE

600	1955/59	633/22	6.000	**	***	=
600 25 Cv	1959/60	633/25	6.000	**	***	=
600 D porte controvento	1960/65	767/29	3.500	**	***	=
600 D 2a serie	1965/70	767/29	3.000	**	***	=
600 Multipla	1956/60	767/22	12.000	***	***	=
600 D Multipla	1960/67	767/29	10.000	***	***	=
750 Granluce Vittori	1960/64	767/29	6.500	**	***	=

850 E DERIVATE

850	1964/68	843/34	2.000	*	**	=
850 hidroconvert	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 berlina 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	**	**	=</

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
130 coupé	1971/77	3238/165	6.500	••	••	••
126						
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 / C 2p / 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 Supermiration 4p 3a serie	1981/83	1301/78	1.500	••	••	••
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585/75	1.000	•	•	•
131 1600 Supermiration 4p 3a serie	1981/83	1585/96	1.500	••	••	••
131 2000 Supermiration 4p 3a serie	1981/83	1995/115	1.800	••	••	••
131 1300 Panorama CL 3a serie	1981/83	1301/65	1.500	•	•	•
131 1600 Supermiration Pan 3a serie	1981/83	1585/96	2.000	••	••	••
131 2000 Super Pan 3a serie	1981/83	1995/115	2.500	••	••	••
131 Maratea 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	1987/160	18.500	•••	•••	•••
Dino spider	1967/69	1987/160	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 / CL / Sp 1050 cc	1979/82	1049/58	500	•	•	•
Ritmo 60 L / CL 3p / 5p	1979/79	1116/60	500	•	•	•
Ritmo 65 L / CL 3p / 5p	1978/82	1301/65	500	•	•	•
Ritmo 75 CL 3p / 5p	1978/82	1498/75	1.000	•	•	•
Ritmo Targa Oro 3p / 5p	1979/82	1301/65	1.000	•	•	•
Ritmo 75 Super 5p	1981/82	1301/75	1.200	•	•	•
Ritmo 85 Super 5p	1981/82	1498/85	1.000	•	•	•
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585/105	3.000	••	••	••
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995/125	6.500	•••	•••	•••
Ritmo D L / CL 5p	1980/82	1714/55	500	•	•	•
Ritmo 60 L / CL / ES 3p / 5p 2a serie	1982/88	1116/55	500	•	•	•
Ritmo 60 S 5p 2a serie	1982/88	1116/55	800	•	•	•
Ritmo 70 CL 5p 2a serie	1982/88	1301/68	500	•	•	•
Ritmo 70 S 5p 2a serie	1982/88	1301/68	800	•	•	•
Ritmo 85 S 5p 2a serie	1982/85	1498/82	1.000	•	•	•
Ritmo 100 S 5p	1985/87	1585/105	1.000	••	••	••
Ritmo 105 TC 3p 2 serie	1982/88	1585/105	3.500	•••	•••	•••
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995/130	7.500	•••	•••	•••
Ritmo D L / CL 5p 2a serie	1982/88	1714/58	500	•	•	•
Ritmo 60 Team / Super Team 5p	1987/88	1116/55	500	•	•	•
Ritmo 70 Super Team 5p	1987/88	1301/68	800	•	•	•
Ritmo 100 Super Team 5p	1987/88	1585/105	800	•	•	•
Ritmo D Team 5p	1987/88	1714/58	500	•	•	•
Ritmo Turbo Ds 5p	1986/88	1929/80	1.000	•	•	•
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498/85	2.500	••	••	••
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498/82	2.500	••	••	••
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301/68	2.500	••	••	••
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585/105	3.000	••	••	••
REGATA						
Regata 70 / 70 S	1983/86	1301/68	1.000	•	•	•
Regata 100 S	1983/86	1565/100	1.000	•	•	•
Regata 100 S Weekend	1984/86	1565/100	1.200	•	•	•
Regata 70 / 70 S rst	1986/90	1301/65	1.000	•	•	•
Regata 100 i.e. S rst	1986/90	1565/105	1.200	•	•	•
Regata 100 i.e. S Weekend rst	1986/90	1565/101	1.500	•	•	•
ARGENTA						
Argenta 1600	1981/83	1592/98	1.000	•	•	•
Argenta 2000 i.e.	1981/83	1995/122	1.200	•	•	•
Argenta D	1981/83	2445/72	1.000	•	•	•
Argenta 100	1983/85	1592/98	1.000	•	•	•
Argenta 120 i.e.	1983/85	1995/122	1.000	•	•	•
Argenta SX	1984/85	1995/135	1.500	•	•	•
Argenta Ds	1983/85	2445/72	1.000	•	•	•
Argenta Turbo Ds	1983/85	2445/90	1.000	•	•	•
CROMA						
Croma i.e.	1985/91	1995/120	1.000	•	•	•
Croma Turbo i.e.	1985/91	1995/155	1.500	•	•	•
Croma i.e. S rst	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)						
Cortina Lotus	1967/70	1558/105	36.000	•••	•••	

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Fidia 350	1967/73	5359 / 350	26.000	***	**	=
Fidia IR 10	1967/73	5762 / 330	24.000	***	**	=
LELE						
Lele 300	1969/73	5359 / 300	30.000	***	***	+
Lele 350	1969/73	5359 / 350	34.000	***	***	+
Lele IR 6	1970/73	5762 / 360	36.000	***	***	+
Lele Sport	1971/73	5762 / 360	42.000	***	***	+
JAGUAR (Regno Unito)						
XX						
XX 120 FHC	1948/54	3442 / 160	80.000	***	***	+
XX 120 DHC / OTS	1948/54	3442 / 160	100.000	***	***	+
XX 120 SE FHC	1951/54	3442 / 180	85.000	***	***	+
XX 120 SE DHC / OTS	1951/54	3442 / 180	110.000	***	***	+
XX 120 SE 210 Cv FHC	1951/54	3442 / 210	100.000	***	***	+
XX 120 SE 210 Cv DHC / OTS	1951/54	3442 / 210	125.000	***	***	+
XX 140 FHC	1954/57	3442 / 190	65.000	***	***	=
XX 140 DHC / OTS	1954/57	3442 / 190	80.000	***	***	=
XX 140 SE FHC	1954/57	3442 / 210	70.000	***	***	=
XX 140 SE DHC / OTS	1954/57	3442 / 210	85.000	***	***	=
XX 150 3.4 FHC	1957/59	3442 / 190	65.000	***	***	=
XX 150 3.4 DHC / OTS	1957/59	3442 / 190	80.000	***	***	=
XX 150 3.4 S FHC	1957/59	3442 / 250	70.000	***	***	=
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442 / 250	85.000	***	***	=
XX 150 3.8 FHC	1959/60	3781 / 220	75.000	***	***	=
XX 150 3.8 DHC / OTS	1959/60	3781 / 220	90.000	***	***	=
XX 150 3.8 S FHC	1959/60	3781 / 265	80.000	***	***	=
XX 150 3.8 S DHC / OTS	1959/60	3781 / 265	95.000	***	***	=
MK BERLINE EXECUTIVE						
Mk1 2.4	1955/59	2483 / 115	14.000	*	***	=
Mk1 3.4	1955/59	3442 / 210	16.000	**	***	=
Mk11 2.4 / 240	1959/69	2483 / 130	14.000	*	**	=
Mk11 3.4 / 340	1959/69	3442 / 210	16.000	**	**	=
Mk11 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	***	***	=
KJ E DERIVATE						
KJ16 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	**	**	=
XJ125.3	1972/73	5345 / 275	7.000	**	**	=
XJ16 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	**	**	=
XJ125.3 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	1970/76	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	**	**	=
Jalpa / Jalpa 2a serie	1981/88	3485 / 255	38.000	**	**	=
COUNTACH						
Countach LP 400	1974/78	3929 / 375	140.000	***	***	=
Countach LP 400 S	1978/82	3929 / 350	125.000	***	***	=
Countach LP 500 S	1982/85	4754 / 375	130.000	***	***	=
Countach Quattrovolante	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 tassì 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 2a 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 GT 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 Vioti 812-21	1960/63	1089 / 48	5.000	**	**	=
FLAMINIA E DERIVATE						
Flaminia 2.5 813-10	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	65.000	**	**	=
Flaminia 2.8 Sport	1962/64	2775 / 150	70.000	***	***	=
Flaminia Supersport	1964	2775 / 152	100.000	***	***	=
Flaminia 2.5 GT convertibile	1959/61	2458 / 119	75.000	**	**	=
Flaminia 2.8 GT convertibile	1961/62	2775 / 152	80.000	**	**	=
FLAVIA E DERIVATE						
Flavia 1.5 815-00	1960/63	1499 / 78	3.000	**	**	=
Flavia 1.5 815-200	1963/65	1488 / 75	3.000	**	**	=
Flavia 1.8	1963/65	1799 / 86	3.200	**	**	=
Flavia 1.8 iniezione	1965/67	1799 / 102	3.500	**	**	=
Flavia 1.5 2a serie	1967/69	1488 / 80	2.000	**	**	=
Flavia 1.8 2a serie	1967/69	1799 / 92	2.400	**	**	=
Flavia 1.8 2a serie iniezione	1967/69	1799 / 102	3.500	**	**	=
Flavia 2000	1969/72	1991 / 131	3.000	**	**	=
Flavia 2000 iniezione	1969/72	1991 / 140	3.200	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Flavia 2000 820	1971/72	1991 / 114	3.000	**	*	=
Flavia 2000 820 iniezione	1971/72	1991 / 131	3.200	***	*	=
2000	1971/72	1991 / 115	2.500	**	*	=
2000 i.e.	1972/73	1991 / 125	2.800	**	*	=
Flavia coupé	1962/65	1799 / 88	6.500	**	**	=
Flavia coupé Sport	1962/65	1799 / 95	15.000	**	**	=
Flavia coupé iniezione	1963/68	1799 / 102	8.500	***	**	=
Flavia coupé 820	1968/71	1799 / 131	8.500	**	**	=
Flavia coupé 820 iniezione	1968/71	1799 / 140	9.500	**	**	=
2000 coupé	1971/72	1991 / 115	10.000	**	**	=
2000 coupé HF iniezione	1971/73	1991 / 125	10.000	***	**	=
Flavia convertibile	1962/65	1799 / 88	24.000	**	**	+
Flavia convertibile Sport	1962/65	1799 / 95	28.000	**	**	+
Flavia convertibile iniezione	1963/68	1799 / 102	28.000	***	***	+
FULVIA E DERIVATE						
Fulvia	1963/64	1091 / 58	2.500	*	*	=
Fulvia 2C	1964/67	1091 / 71	2.800	**	*	=
Fulvia GT 818-200	1967/68	1216 / 80	3.000	**	*	=
Fulvia GT 818-211	1967/68	1231 / 80	3.000	**	*	=
Fulvia GT E	1968/69	1298 / 87	3.500	**	**	=
Fulvia 2a serie 818-610	1969/70	1298 / 95	2.000	*	*	=
Fulvia 2a serie 818-612	1970/72	1298 / 85	2.000	*	*	=
Fulvia coupé	1965/66	1216 / 80	8.000	**	***	=
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231 / 80	7.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.2 HF	1966/67	1231 / 88	20.000	***	***	=
Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69	1298 /				

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	2494 / 140	2.000	••	••	=
Gamma 2000 coupé	1976/79	1999 / 120	5.000	••	••	=
Gamma 2500 coupé	1976/79	2494 / 140	6.000	••	•••	=
Gamma 2000 2a serie	1979/82	1999 / 120	1.500	••	•	=
Gamma 2500 i.e. 2a serie	1979/82	2494 / 140	2.500	••	•	=
Gamma 2000 coupé 2a serie	1979/82	1999 / 120	6.000	••	••	=
Gamma 2500 i.e. coupé 2a serie	1979/82	2494 / 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. 2a serie	1986/94	1585 / 108	1.500	•	•	=
Delta GT i.e. cat 2a serie	1982/94	1585 / 90	1.200	•	•	=
Delta HF i.e. turbo 2a serie	1986/94	1585 / 140	2.000	••	••	=
Delta HF i.e. cat 2a serie	1982/94	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	1982/94	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 / 65	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 / 65	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 Q37	1982/85	1995 / 205	130.000	•••	•••	=
Delta S4	1985/87	1799 / 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	2939 / 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	1996/9					

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	1998 / 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 4.5	1969/72	3499 / 200	7.500	**	**	=
300 SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	9.500	**	**	=
300 SEL 6.3	1968/72	6330 / 250	18.000	**	**	=
250 SE coupé	1965/68	2496 / 150	32.000	**	**	=
250 SE cabriolet	1965/68	2496 / 150	40.000	**	**	=
280 SE coupé	1968/72	2778 / 160	34.000	**	**	=
280 SE cabriolet	1968/72	2778 / 160	42.000	**	**	=
300 SE coupé	1965/68	2996 / 170	36.000	**	**	=
300 SE cabriolet	1965/68	2996 / 170	44.000	**	**	=
280 SE 3.5 coupé	1968/72	3499 / 200	38.000	**	**	=
280 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499 / 200	48.000	**	**	=
300 SE 3.5 coupé	1969/72	3499 / 200	40.000	**	**	=
300 SE 3.5 cabriolet	1969/72	3499 / 200	50.000	**	**	=
W 100						
600	1963/61	6330 / 250	130.000	**	**	=
600 Pullman	1963/61	6330 / 250	150.000	**	**	=
600 Landalette	1963/61	6330 / 250	160.000	**	**	=
W 114/8 / W 115/8 BERLINE						
200	1968/76	1988 / 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	1988 / 55	2.500	*	*	=
220 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	1988 / 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	1988 / 94	2.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
200T 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	2996 / 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 2.3 - 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	*	*	=
280 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	480.000	**	**	=
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	1968/71	2496 / 150	48.000	**	**	=
280 SL	1968/71	2778 / 170	52.000	**	**	=
R 107 COUPÉ E ROADSTER						
280 SLC	1972/81	2746 / 185	12.000	*	**	=
350 SLC	1972/79	3499 / 200	14.000	*	**	=
380 SLC	1979/81	3839 / 218	15.000	*	**	=
450 SLC	1972/79	4520 / 225	16.500	**	**	=
450 SLC 5.0 / 500 SLC	1978/81	4973 / 231	20.000	**	**	=
280 SL	1972/86	2746 / 185	15.000	*	**	=
300 SL	1986/89	2962 / 188	16.500	*	**	=
350 SL	1972/79	3499 / 200	18.500	*	**	=
380 SL	1979/86	3839 / 204	20.000	*	**	=
420 SL	1986/89	4196 / 218	21.500	**	**	=
450 SL	1972/79	4520 / 225	22.500	**	**	=
500 SL	1979/86	4973 / 231	25.000	**	**	=
500 SL 245 Cv	1986/89	4973 / 245	26.000	**	**	=
W 126 SEC COUPÉ						
380 SEC	1981/86	3839 / 204	5.000	*	*	=
420 SEC	1986/91	4196 / 218	5.500	*	*	=
420 SEC 224 Cv	1991/93	4196 / 224	5.500	*	*	=
500 SEC	1981/86	4973 / 231	7.500	*	*	=
500 SEC 245 Cv	1986/91	4973 / 245	7.500	*	*	=
500 SEC 252 Cv	1991/93	4973 / 252	8.000	*	*	=
560 SEC	1986/91	5547 / 299	8.500	**	**	=
560 SEC 279 Cv	1991/93	5547 / 279	8.500	**	**	=
G 461						
200 GE telone / SW / Lunga	1986/94	1997 / 109	4.000	**	**	=
230 G telone / SW / Lunga	1979/82	2299 / 109	4.000	*	*	=
230 GE telone / SW / Lunga	1982/88	2299 / 125	4.500	*	*	=
280 GE telone / SW / Lunga	1979/90	2746 / 156	6.000	**	**	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960 / 170	7.000	**	**	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399 / 72	3.500	*	*	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2497 / 84	4.000	**	**	=
300 GD telone						

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	2793 / 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	498 / 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	2x498 / 115	8.500	***	***	=
PEUGEOT (Francia)						
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						
205 GTi 1.6	1984/86	1580 / 105	6.500	*	*	=
205 GTi 1.9	1986/94	1905 / 130	8.500	*	*	=
205 T16	1984/86	1775 / 200	80.000	***	***	=
PORSCHE (Germania)						
356						
356 Gmuend	1948/50	1086 / 40	150.000	***	***	=
356 Gmuend cabriolet	1948/50	1086 / 40	170.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
356	1950/55	1086 / 40	55.000	**	***	=
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	**	***	=
356 1.3 / cabriolet	1950/55	1286 / 44	58.000	**	***	=
356 1.3 55 Cv / cabriolet	1954/55	1290 / 55	56.000	**	***	=
356 1.5 / cabriolet	1952/53	1488 / 70	56.000	**	***	=
356 America roadster	1952/53	1488 / 70	90.000	**	***	=
356 1.3 Speedster	1953/55	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	1956/57	1498 / 100	80.000	***	***	=
356 A Carrera Speedster	1956/57	1498 / 100	125.000	***	***	=
356 A Carrera De Luxe / cabriolet	1957/59	1498 / 110	130.000	***	***	=
356 A Carrera De Luxe Speedster	1957/59	1498 / 110	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 Solex	1963/68	1991 / 130	65.000	**	***	+
911 Weber Targa	1966/68	1991 / 130	55.000	**	***	+
912 / Targa	1966/69	1582 / 90	25.000	**	***	+
911 S / Targa	1966/69	1991 / 160	70.000	**	***	+
911 T / Targa	1968/69	1991 / 110	44.000	**	***	=
911 L / Targa	1968/69	1991 / 130	48.000	**	***	=
911 R	1967/68	1991 / 210	260.000	***	***	=
911 2.2 T / Targa	1969/72	2195 / 125	63.000	**	***	=
911 2.2 T / Targa	1969/72	2195 / 155	59.000	**	***	=
911 2.2 S / Targa	1969/72	2195 / 180	80.000	***	***	=
911 2.4 T / Targa	1972/74	2341 / 130	66.000	**	***	=
911 2.4 E / Targa	1972/74	2341 / 165	61.000	**	***	=
911 2.4 S / Targa	1972/74	2341 / 190	70.000	**	***	=
911 2.7 Carrera RS	1972/74	2687 / 210	280.000	***	***	=
911 2.7 Carrera RS Touring	1972/74	2687 / 210	280.000	***	***	=
911 2.7 Carrera RS Sport	1972/74	2687 / 210	280.000	***	***	=
911 2.8 Carrera RSR	1973/74	2808 / 300	300.000	***	***	=
911 2A SERIE						
911 2.7 / Targa	1974/76	2687 / 150	37.000	**	**	+
911 2.7 S / Targa	1974/76	2687 / 175	46.000	**	**	+
911 2.7 Carrera / Targa	1974/76	2687 / 210	55.000	***	**	=
911 2.7 165 Cv / Targa	1976/78	2687 / 165	44.000	**	**	=
911 3.0 Carrera / Targa	1976/78	2994 / 200	48.000	**	**	=
911 3.0 turbo	1975/78	2994 / 260	72.000	***	**	=
911 SC / Targa	1978/80	2994 / 180	43.000	**	**	=
911 SC 188 Cv / Targa	1980/81	2994 / 188	45.000	**	**	=
911 SC 204 Cv / Targa	1981/84	2994 / 204	51.000	**	**	=
911 SC cabriolet	1983/84	2994 / 204	55.000	**	**	=
911 3.3 turbo / Targa	1978/89	3299 / 300	80.000	***	**	=
911 3.3 turbo cabriolet	1987/89	3299 / 300	85.000	***	**	=
911 3.2 Carrera / Targa	1984/89	3164 / 231	58.000	**	**	=
911 3.2 Carrera cabriolet	1984/89	3164 / 231	60.000	**	**	=
911 Speedster	1988/89	3164 / 231	88.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1988/89	3164 / 231	89.000	**	**	=
959	1986/88	2884 / 450	750.000	***	***	=
911 / 964						
911 Carrera 2 / Targa	1988/93	3600 / 250	30.000	**	**	=
911 Carrera 4 / Targa	1988/93	3600 / 250	31.000	**	**	=
911 Carrera 2 cabriolet	1990/93	3600 / 250	32.000	**	**	=
911 Carrera 4 cabriolet	1990/93	3600 / 250	33.000	**	**	=
911 RS	1990/92	3600 / 260	75.000	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
911 3.3 turbo	1990/92	3299 / 320	70.000	***	***	=
911 3.3 turbo cabriolet	1990/92	3299 / 320	80.000	***	***	=
911 3.6 turbo	1992/93	3600 / 360	53.000	***	***	=
911 3.6 turbo S	1992/93	3600 / 360	57.000	***	***	=
911 3.6 turbo cabriolet	1992/93	3600 / 360	59.000	***	***	=
911 Speedster	1992/93	3600 / 250	75.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1992/93	3600 / 250	76.000	**	**	=
924 / 944 / 968						
924	1975/85	1984 / 125	6.000	*	*	=
924 S	1985/88	2479 / 150	7.000	*	*	=
924 S 160 Cv	1988/89	2479 / 160	7.000	*	*	=
924 turbo	1979/81	1984 / 170	9.000	**	**	=
924 turbo 177 Cv	1981/84	1984 / 177	9.000	**	**	=
924 Carrera GT	1981/84	1984 / 210	30.000	**	***	=
944 / 944 rst	1982/89	2479 / 163	6.000	*	*	=
944 S	1988/89	2479 / 190	8.000	**	**	=
944 turbo / 944 turbo rst	1985/89	2479 / 220	9.000	**	**	=
944 turbo S	1988/89	2479 / 250	13.000	***	***	=
944 2a serie	1989/90	2681 / 165	6.000	**	**	=
944 S2 / S2 cabriolet	1989/91	2990 / 211	14.000	**	**	=
944 turbo / turbo cabriolet	1989/91	2479 / 250	13.000	**	**	=
968 / 968 cabriolet	1991/95	2990 / 240	16.000	**	**	=
968 CS	1991/95	2990 / 240	19.500	***	***	=
968 turbo S	1991/95	2990 / 305	16.000	***	***	=
928						
928	1977/83	4474 / 240	9.000	**	**	=
928 S	1980/84	4664 / 300	10.000	**	**	=
928 S 310 Cv	1984/87	4664 / 310	10.500	**	**	=
928 S4	1987/92	4957 / 320	13.000	**	**	=
928 GT	1989/92	4957 / 330	15.000	***	**	=
928 GTS	1992/95	5394 / 350	16.000	***	**	=
RENAULT (Francia)						
4 CV	1947/51	760 / 18	3.800	*	*	=
4 CV cabriolet	1950/61	747 / 20	5.000	*	*	=
Dauphine	1956/65	845 / 27	4.000	*	*	=
Dauphine Gordini	1958/67	845 / 37	16.000	**	**	=
4 / 4TL	1961/74	845 / 30	2.000	*	*	=
8 Gordini	1965/71	1108 / 90	27.500	**	**	=
12 Gordini	1971/74	1565 / 113	24.000	**	**	=
5 TS	1974/84	1289 / 64	2.500	*	*	=
5 Alpine						

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	1985/118	1.500	•	•	•
99 turbo	1977/78	1985/145	3.000	••	•	•
900 turbo	1978/83	1985/145	1.500	••	•	•
900 cabriolet	1980/86	1985/145	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	••	••	•
SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)						
1000 Rallye 1	1971/76	1294/60	10.000	••	••	•
1000 Rallye 2	1972/77	1294/62	11.500	••	••	•
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598/100	8.000	••	•	•
Sunbeam Lotus	1979/81	2174/155	20.000	••	••	•
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 Hallinger	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	1978/82	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 MkI	1966/68	1998/95	8.000	••	••	•
GT6 coupé MkII	1968/71	1998/104	7.500	••	••	•
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998/98	7.000	••	••	•
ALTRI MODELLI						
Dolomite Sprint	1973/79	1998/127	3.500	••	•	•
Stag	1970/77	2997/145	12.500	••	••	•
VOLKSWAGEN (Germania)						
MAGGIOLINO						
Maggiolino Std / Export due vetri	1946/53	1131/25	8.500	•••	•••	•
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131/25	16.500	•••	•••	•

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Maggiolino cabriolet Hebmueller	1949/53	1131/25	28.000	•••	•••	•
Maggiolino Std / Export ovalino	1953/57	1192/30	6.500	••	••	•
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192/30	15.000	••	•••	•
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192/30	5.000	••	••	•
Maggiolino Export rst 34 Cv	1959/64	1192/30	5.000	••	••	•
Maggiolino cabriolet rst	1957/59	1192/30	13.500	••	••	•
Maggiolino cabriolet rst 34 Cv	1959/65	1192/30	13.500	••	••	•
Maggiolino 1200 A	1964/65	1192/30	3.500	••	••	•
Maggiolino 1200 A / Economy 34 Cv	1965/66	1192/30	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 1303 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	13.250	••	••	•
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285/40	13.000	••	••	•
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493/44	13.500	••	••	•
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493/44	10.000	••	••	•
1600 coupé 3a serie	1969/74	1584/50	10.500	••	••	•
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493/44	13.000	••	••	•
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584/50	13.500	••	••	•
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493/45	8.500	••	••	•
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493/54	9.000	••	••	•
1600 / L / E coupé Typ 34	1965/69	1584/54	9.000	••	••	•
TYP 3						
1500 / Variant	1961/63	1493/45	2.500	•	•	•
1500 N / Variant	1963/66	1493/45	2.000	•	•	•
1500 S / Variant	1963/66	1584/54	2.500	•	•	•
1600 L / Variant	1966/69	1584/54	2.500	•	•	•
1600 L / Variant 2a serie	1969/73	1584/54	2.500	•	•	•
1600 L / 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 L S	1973/75	1807/100	2.000	•	•	•
PESCACCIA TYP 181						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493/44	4.000	•	•	•
Pescaccia 1.6	1970/78	1584/48	4.000	•	•	•
POLO I / DERBY I						
Polo L / rst	1975/81	895/45	500	•	•	•
Polo L / LS / GLS / rst	1975/81	1095/50	500	•	•	•
Polo GT	1979/81	1272/60	1.000	•	•	•
Derby LS / rst	1977/81	1272/60	500	•	•	•
POLO II / DERBY II						
Polo 1.1 C / CL / GL	1981/83	1095/50	500	•	•	•
Polo 1.3 CL / GL	1981/90	1272/60	500	•	•	•
Polo 1.3 GT coupé	1985/90	1272/75	1.000	•	•	•
Polo G40 coupé	1988/90	1272/115	3.500	•	•	•
Derby 1.3 GL	1985/94	1272/60	500	•	•	•
GOLF I						
Golf 1.1 L / 3p / 5p	1974/81	1095/50	1.500	••	•	•
Golf 1.5 LS 3p / 5p	1974/81	1457/70	1.500	••	•	•
Golf diesel L 3p / 5p	1976/81	1471/50	1.500	••	•	•
Golf GTI	1976/79	1588/110	8.500	•••	••	•
Golf GTI 5m	1979/81	1588/110	6.500	•••	••	•

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Golf 1.1 GL 3p / 5p rst	1981/83	1095/50	1.500	•	•	•
Golf 1.3 GL 3p / 5p rst	1981/83	1272/60	1.500	•	•	•
Golf GTI rst	1981/83	1588/110	8.000	•••	••	•
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781/112	7.000	•••	••	•
Golf 1.6 diesel GL 3p / 5p rst	1981/83	1588/54	1.500	•	•	•
Golf 1.6 turbodiesel GL 3p / 5p rst	1981/83	1588/70	1.500	•	•	•
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588/70	2.000	•••	••	•
Golf 1.1 GL cabriolet	1979/84	1095/50	3.000	•	••	•
Golf 1.3 GL cabriolet	1979/84	1272/60	3.000	•	••	•
Golf 1.5 GL cabriolet	1979/84	1457/70	3.000	•	••	•
Golf 1.6 GLI cabriolet	1979/84	1588/110	3.500	•••	••	•
Golf 1.8 GLI cabriolet	1983/84	1781/112	3.500	•••	••	•
JETTA						
Jetta 1.1 L / GL	1979/84	1095/50	500	•	•	•
Jetta 1.6 GL	1979/84	1588/110	500	•	•	•
PASSAT B1						
Passat 1.3 L 4p	1973/77	1296/60	1.000	•	•	•
Passat TS 4p	1974/77	1588/85	1.000	•	•	•
Passat 1.3 L Familiar	1979/84	1296/60	1.000	•	•	•
Passat 1.3 L 4p rst	1977/81	1295/60	1.000	•	•	•
Passat TS 4p rst	1977/81	1588/85	1.000	•	•	•
Passat 1.3 L Familiar rst	1977/81	1295/60	1.000	•	•	•
Passat 1.5 LS Familiar rst	1977/81	1471/75	1.000	•	•	•
PASSAT B2						
Passat 1.6 CL / GL / Formel E	1981/88	1588/75	1.000	•	•	•
Passat 2.0 GL	1983/88	1994/112	1.000	•	•	•
Passat turbodiesel GL	1983/88					

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

segui automobilismodepoca.it su



RUNNER'S WORLD Automobilismo
MOTOCICLISMO Moto & Ciclismo Fuori
TENNIS PAPA per Tutti MensHealth
Vela-MOTORE 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



COMUNE DI TRENTO

REGIONE AUTONOMA
Trentino-ALTO ADIGE31^a rievocazione storicaStella
alpinaTrofeo ^{*}AZIMUT
WEALTH MANAGEMENT

8-9-10 Luglio 2016



SPONSOR

Banca
Galileo^{*}AZIMUT
WEALTH MANAGEMENT
FERRARI
TRENTO 1902

STELLAALPINASTORICA.IT

7 SETTEMBRE 2016

LONDON

BATTERSEA EVOLUTION • LONDRA, REGNO UNITO

IN CONCOMITANZA CON IL CONOURS OF ELEGANCE DI WINDSOR



CONSEGNATE LA VOSTRA MACCHINA ALL'ASTA DI LONDRA



Sotheby's

www.rmsothebys.com/london

ITALIA +39 02 9475 3812 EUROPA +44 (0) 20 7851 7070 CORPORATE +1 519 352 4575