

Euro 6,00 in Italia - Mensile - Anno 15 - N. 6 - Giugno 2017

www.automobilismodepoca.it 

automobilismo D'EPOCA

SPORT E GARE

- ★ 1000 MIGLIA
- ★ TARGA FLORIO
- ★ MINARDI DAY
- ★ GP DI TUNISI

 EDSPORT

DISPONIBILE SU
 Google play

Disponibile su
 App Store



★ TRIUMPH TR6 ★
TANTO (STILE E CV) A POCO (PREZZO)

★ LANCIA APPIA COUPÉ ★
CONSERVATA CON STILE

★ ABARTH 750 ALLEMANO ★
SALVATA DALLE CORSE

★ PEUGEOT 205 GTI GUTMANN ★
16 VALVOLE BEN PIANTATE

★ FIAT 1100/103 TV ★
BERLINA DA SALITA

ALFA ROMEO **Alfasud TI**

PRESTAZIONI UTILI (IN TEMPO DI AUSTERITY)

A TUTTA PISTA!

PIER CARLO GHINZANI: LA MIA F1

p.i. 10/06/2017 ISSN 1723-4549



9 771723 454005

AUTOMOBILISMO DEPOCA GIUGNO 2017

The Padua Auction
Importanti automobili da collezione

28 ottobre 2017
Padova, Auto e Moto d'Epoca

Bonhams è lieta di annunciare l'asta inaugurale che si terrà nell'ambito della fiera "Auto e Moto d'Epoca" a Padova.

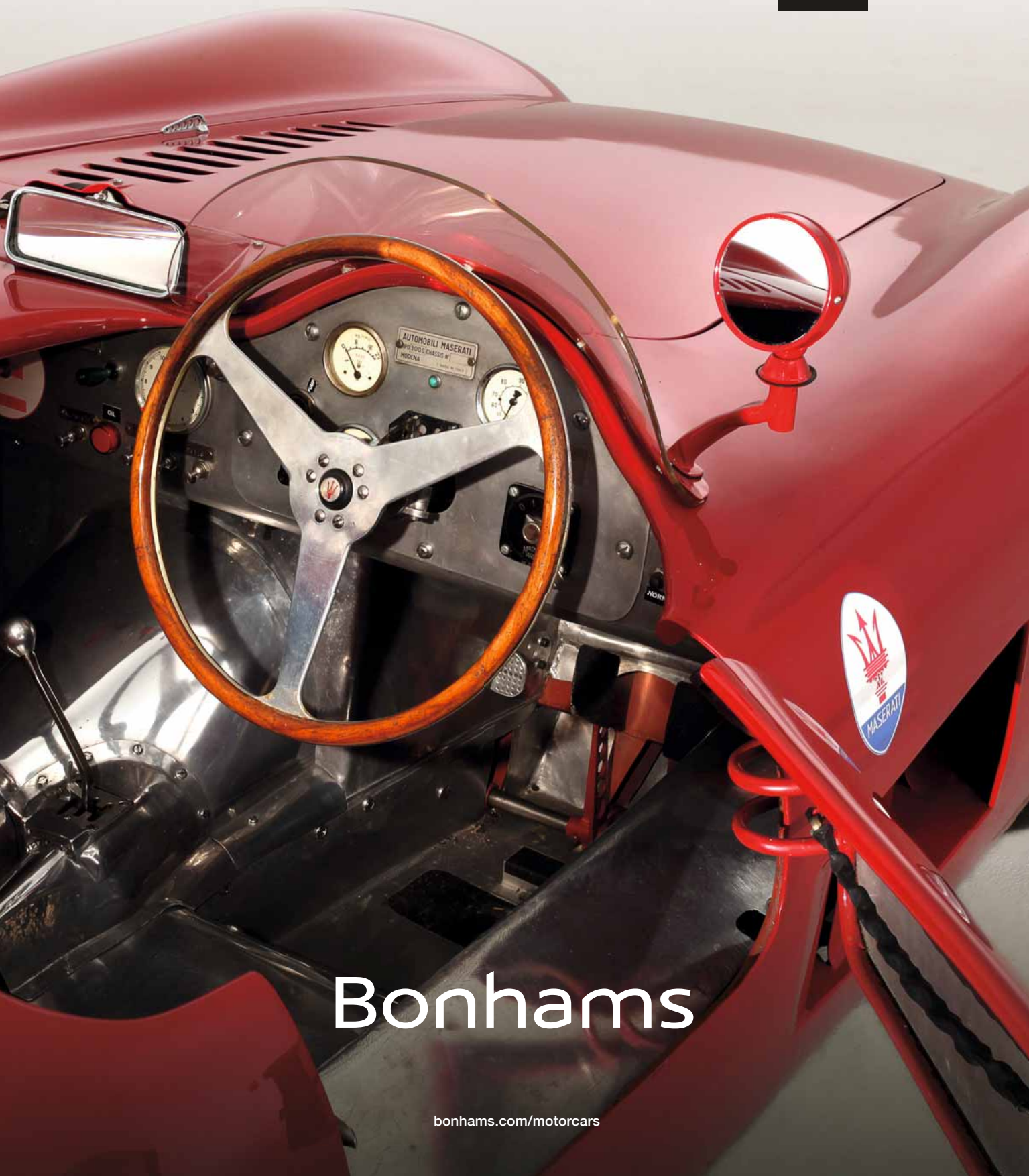
La partecipazione alla vendita è limitata ad una selezione di 60 automobili esclusive.

INFORMAZIONI

Italia

+39 333 564 3610

gregor.wenner@bonhams.com



Bonhams

bonhams.com/motorcars

Che bel federalismo...

Il Registro Italiano Veicoli Storici ha riassunto in un interessante comunicato (che pubblichiamo per intero sul nostro sito www.automobilismodepoca.it) la situazione delle tasse automobilistiche in Italia. Naturalmente si parla dei “bolli” e delle relative agevolazioni. La questione è spinosa, come si sa, soprattutto per le “ventennali”, ma non solo.

Dal documento, frutto di una puntuale e paziente analisi terminata ai primi di maggio, emerge che l'Italia è parcellizzata, per non dire esplosa: ci sono due Regioni (Lombardia ed Emilia Romagna) e una Provincia Autonoma (Bolzano) dove le agevolazioni sono attive; quattro Regioni (Piemonte, Toscana, Umbria e Lazio) con agevolazione parziale; una Regione (Sicilia) e una Provincia Autonoma (Trento) sub iudice perché il Governo ha fatto ricorso alla Corte costituzionale avverso le loro agevolazioni; le restanti 12 Regioni che non riconoscono alcuna agevolazione. Su Trento la Corte si è pronunciata pochi giorni prima che scrivessimo queste righe, e ha dato torto al Governo. Ora si attende il responso relativamente alla Sicilia, nei confronti della quale è probabile che il Governo vinca il ricorso.

Osservando la cartina qui pubblicata, che rappresenta queste “aree geografiche” delle agevolazioni sembra di trovarsi di fronte a una risorgimentale, quando l'Italia era divisa in tanti stati e staterelli. Se dobbiamo giudicare da questo argomento, diremmo che il famoso federalismo fiscale, lungi dall'avere un effetto positivo, ha creato un gran caos (il che si traduce in costi, cioè soldi buttati).

La conclusione alla quale il RIVS giunge è che serve una legge che regolamenti il settore delle auto d'epoca in ogni suo aspetto. Un intervento che più volte abbiamo chiesto da queste pagine. L'Italia e i suoi collezionisti se lo meritano, per l'importanza che abbiamo nella storia dell'auto e per il valore, non soltanto culturale, che quest'ultima ha nell'economia italiana.



Sommario

IN QUESTO NUMERO ANNO 15 - Numero 6 - GIUGNO 2017

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

DANILO CASTELLARIN
MICHELE DI MAURO
VITTORIO FALZONI GALLERANI
ATTILIO FACCONI
FRANCO FIORUCCI
UMBERTO LACGHETTI
STEFANO LAZZARI
DARIO MELLA
GIACOMO MONTANARI
EUGENIO MOSCA
GUALTIERO REPOSSI
RODOLFO SOLERA

Segreteria di redazione
LAURA GARZULANO

Fotografie

MATTEO BOEM
GIANLUCA BUCCI
DANILO CASTELLARIN
SIMONA CAVALLARI
ALBERTO CERVETTI
MICHELE DI MAURO
HIRUNDO MOTORSPORT
GUALTIERO REPOSSI
MICHELE ROSETTA
CHRISTIAN TORRACCHI

Direttore di produzione
PAOLO CIONI

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 2017 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.



In copertina: l'Alfasud TI uscì nel periodo della prima crisi petrolifera perciò fu mal vista da molti in quanto auto di alte prestazioni e dunque inutilmente dispendiosa. Ma non era vero. (Foto Matteo Boem)

LETTERE E CONSULENZA LEGALE	4
LIBRI E VIDEO	6
FATTI&NOTIZIE	8
PUNTA-TACCO <i>Vita di Club</i>	24
ELENCO ARGOMENTI <i>Tutte le auto pubblicate</i>	84
PUNTA-TACCO <i>Classic Sport News</i>	90
AGENDA D'EPOCA	124
IL MERCATO DELLE OCCASIONI <i>Con Classic Trader</i>	141
COMPRO-VENDO <i>Le occasioni dei lettori</i>	148
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE <i>Tutte le quotazioni</i>	150

ATTUALITÀ

MUSEO LE MANS <i>Di corsa nella storia</i>	12
--	----





SALONIVERONA LEGEND CARS *Formula "motor-show"* 18

IN COPERTINA

ALFA ROMEO ALFASUD TI *Politicamente scorretta* 28

GUIDA ALL'ACQUISTO

TRIUMPH TR6 *Inghil... terra 'd mutar* 38

BELLISSIME IERI&OGGI

LANCIA APPIA COUPÉ PININ FARINA *Un filo di perle* 50

ABARTH 750 SPIDER ALLEMANO *Vento secco* 60

PEUGEOT 205 GTI 1.9 16V GUTMANN *La puntura di Kurt* 68

IO E LA MIA AUTO

FIAT 1100/103 TV *L'auto che visse... tre volte* 74

PROTOTIPI

LANCIA TREVI BIMOTORE *Una Pianta ben cresciuta* 80

SPORT

1000 MIGLIA *La grande bellezza* 94

TARGA FLORIO *E' la sfida continua* 104

MINARDI DAY *È qui la festa* 110

GRAN PRIX DI TUNISI *Brividi tra le dune* 116

A TUTTA PISTA! *La passione resta* 120

MANUALE D'USO

AUSTIN HEALEY 3000 MK III *American taste* 130

LO SPECIALISTA DEL MESE

RUOTAMARKET *La quadratura del cerchio* 136

QUELLA VOLTA CHE...

JONATHAN WILLIAMS *All'ultimo minuto* 160



► BOLLI: IN SICILIA L'AGEVOLAZIONE È SUB JUDICE

Vi scrivo dalla Sicilia in merito alla possibilità di iscrivere la mia auto con più di vent'anni in un registro per le auto d'epoca: ho saputo che la mia regione con un decreto di legge ha cercato di portare avanti questa proposta con la Ragioneria centrale dello Stato. Avete informazioni più chiare in proposito?

Mario Castrogiovanni, arrivata via e-mail

Caro Mario, al momento in cui scriviamo in Sicilia tutte le auto con più di 20 anni (dunque anche quelle ultratrentennali) pagano una sorta di bollo "convenzionato", pari a 75 euro, ma soltanto se iscritte a Registri storici riconosciuti (ASI, Alfa Romeo, Fiat e Lancia). Ma è probabile che nel giro di poche settimane, o pochi giorni, anche questa agevolazione sarà cancellata. Ne parliamo proprio in questo numero, nell'editoriale, e sul nostro sito www.automobilismo-depoca.it. Il fatto è che si attende il pronunciamento della Corte costituzionale (riunitasi il 4 aprile scorso) sul ricorso presentato dal Governo proprio avverso alla Regione Sicilia. In sostanza, se la Corte dovesse pronunciarsi contro il governo, in Sicilia si dovrebbe rimanere con la situazione suddetta.

Di recente la Corte costituzionale si è espressa in modo contrario al Governo e favorevole alla Provincia autonoma di Trento, su uguale

ricorso: l'articolo 73, comma 1 dello Statuto della provincia trentina recita: "La regione e le province hanno facoltà di istituire con leggi tributi propri in armonia con i principi del sistema tributario dello Stato, nelle materie di rispettiva competenza. Le tasse automobilistiche istituite con legge provinciale costituiscono tributi propri". Purtroppo per i siciliani, nello Statuto della loro Regione pare non si dica altrettanto, perciò appare improbabile che la Corte si pronunci nuovamente contro il governo.



► STORICHE E SICUREZZA: NESSUN MESSAGGIO NEGATIVO

Sono contrario a quanto affermate nell'editoriale di Aprile: se trasmettete il messaggio che le auto d'epoca sono amate perché non hanno i sistemi di sicurezza che hanno le auto nuove nessuno tenterà mai di progettare e vendere sistemi di sicurezza da applicare alle auto d'epoca. Così non soltanto non avremo mai sistemi di sicurezza, ma continueremo a rimanere visti di cattivo occhio da assicurazioni e da individui che si preoccupano per la sicurezza stradale. Già siamo odiati da quegli ecologisti convinti che le auto nuove non inquinino proprio oppure enormemente meno di quelle d'epoca (ma in realtà se compariamo una 500 classica a un SUV all'ultimo grido... inquina di più l'auto moderna).

Arrivata via e-mail

Caro lettore, non abbiamo dati su cui basarci se inquina di più una Fiat Nuova 500 o un SUV moderno. Tra un bicilindrico 500 cc euro

0 e un V8 di 5 litri, può essere che le emissioni inquinanti siano a favore del primo, ma è un'estremizzazione poco convincente. Detto questo, non crediamo di aver trasmesso ciò che lei ci imputa: abbiamo soltanto scritto che l'eccesso di dotazioni tecnologiche sulle automobili moderne vanno contro la passione e il divertimento di guida che invece sono gli elementi caratterizzanti di un'auto d'epoca. Non conosciamo poi appassionati che vogliano sistemi di sicurezza moderni montati sulla loro storica: il solo servosterzo elettrico spesso sembra un'eresia; né crediamo che qualcuno si metterà mai a progettare un air-bag a tale scopo: anche immaginando che qualcuno lo voglia montare sulla propria Fulvia coupé, il mercato sarebbe così ristretto da rendere anti economica l'operazione. Infi-



ne, i sistemi di cui abbiamo parlato sono tutti relativi alla sicurezza attiva (cioè evitano gli incidenti) che attiene prevalentemente all'attenzione alla guida. E torniamo così alla voce divertimento: chi si diverte a guidare di solito è attento di suo. Certamente, con le storiche si deve sempre ricordare che le prestazioni di freni, pneumatici e sospensioni di solito sono lontane da quelle che troviamo su un'auto moderna.

PASSO DELLA RATICOSA, 1927

Nel fascicolo di Marzo scorso, aprile 2017, a pag. 107 abbiamo pubblicato l'immagine della Mille Miglia che riproponiamo qui e che abbiamo erroneamente attribuito all'Archivio Negri. L'immagine è invece di archivio Zagari/Spitzley Collection - Actualfoto. Ce ne scusiamo con gli interessati.





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: Automobilismo d'Epoca - Consulenza legale, via don Sturzo, 7; Pero (MI); oppure, più semplicemente, via e-mail all'indirizzo automobilismodepoca@edisport.it specificando "Consulenza legale" nell'oggetto della mail.

► ACQUISTO DI UN'AUTO: VADEMECUM SULLA BUROCRAZIA



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

Successivamente, è opportuno verificare la corrispondenza con la carta di circolazione, il certificato di proprietà nonché le targhe (che devono essere due e metalliche). La carta di circolazione riporta tutte le informazioni che riguardano il proprietario attuale e chi l'ha preceduto, oltreché le caratteristiche tecniche del veicolo, incluse le integrazioni di accessori o sistemi che ne modificano quelle originarie. Così si possono individuare il numero dei proprietari, la corrispondenza di targa e telaio, la data dell'ultima revisione periodica e gli aggiornamenti annotati dalla motorizzazione.

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

Questo documento, chiamato anche estratto riporta tutte le annotazioni della prima iscrizione, aggiornate in ordine cronologico alla data della richiesta: dati tecnici del veicolo (marca, modello, numero di telaio, cilindrata, potenza, tipo di carburante, eccetera) e anagrafici dei proprietari. Altre importanti indicazioni su questo certificato sono eventuali ipoteche o gravami, ma pure il prezzo di acquisto e le operazioni effettuate. È bene infine accertarsi che sul veicolo non sia stato iscritto un fermo amministrativo, chiedendo una visura della targa del veicolo all'ufficio provinciale ACI.

Buongiorno, vorrei sapere quali sono le accortezze da usare nell'acquisto di un'auto usata, per non incorrere in problemi di ordine burocratico: controlli sulla proprietà, numeri della vettura eccetera.

Michele Balistreri - Ancona

Caro Michele, per prima cosa, inserendo il numero di targa o di telaio sul sito internet del Ministero dell'Interno, alla pagina della direzione centrale della Polizia, è possibile controllare che il veicolo non sia rubato.

FLOW KRAFT ITALY
SVERNICIATURA AD ACQUA
AD ALTISSIMA PRESSIONE



www.fkitaly.it
Via Alba Cortemilia 104
Loc. Ricca di Diano d'Alba (CN)
Tel. 345 0816520 - 349 5623737



LIBRO DEL MESE

IL RITRATTO DELL'ITALIA CHE FU ATTRAVERSO LALENTE DELLA MILLE MIGLIA

Per certi versi simile al Giro d'Italia ciclistico, la Mille Miglia tra gli altri grandi meriti ha avuto anche quello di stringere l'Italia tutta intorno ad un evento. Un'emozione collettiva tanto più notevole se rapportata all'effettiva copertura mediatica del tempo, infinitamente minore di oggi. Tra i mezzi di comunicazione disponibili e più coinvolgenti la fotografia aveva un ruolo di primo piano, perché capace di narrare gli eventi in modo immediato, semplice, diretto.

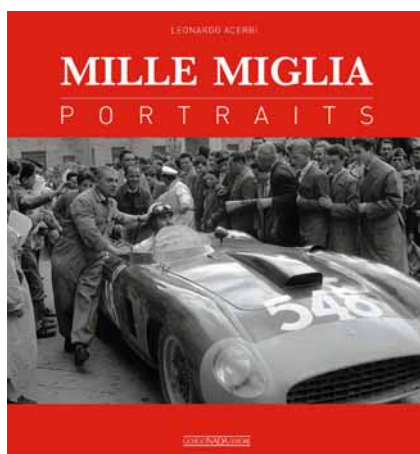
Bene ha fatto dunque Leonardo Acerbi a ricorrere alle immagini per raccontare le imprese di macchine e uomini, ma anche per documentare un'Italia che non c'è più. Per dirla con l'autore, un ritratto neorealista dell'Italia che fu, visto attraverso le lenti della Mille Miglia, la corsa più bella del mondo.

Le fotografie dal 1947 al 1957 sono di Alberto Sorlini, fotografo ufficiale secondo un accordo specifico stretto con Renzo Castagneto. Per questo gran parte delle immagini ritraggono i protagonisti alla partenza o all'arrivo, oppure alle verifi-

che pre-gara che si tenevano a Brescia, in Piazza della Vittoria. L'effetto che fanno è sorprendente. I piloti, freschi e sorridenti nelle ore che precedono la partenza, si trasformano nell'abitacolo e appaiono stravolti all'arrivo. I grandi personaggi giocano i propri ruoli, come Enzo Ferrari, che domina la scena fedele al suo cliché

sempre in giacca e cravatta, e come i padri storici della Mille Miglia, a cominciare da Renzo Castagneto.

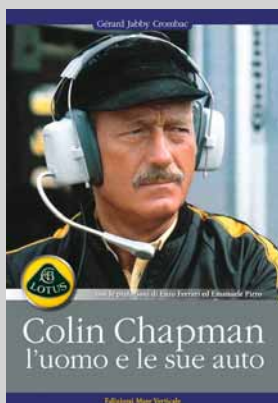
Le macchine fanno la parte del leone, le sport bellissime e dall'aspetto minaccioso sprigionano potenza ma anche un inquietante senso di fragilità, le gran turismo e le turismo sono rese grintose dalla mancanza dei paraurti, dalla presenza dei fari supplementari e dagli enormi numeri di gara. Il pubblico è protagonista, lungo le strade in mezzo al pericolo o in Piazza della Vittoria, il giorno delle verifiche tecniche, evento nell'evento. Le cronache del tempo, riproposte in originale e tradotte anche in inglese come tutti i testi, sono uno specchio molto interessante del sentire dell'epoca, come l'articolo di Giovanni Lurani pubblicato dopo l'edizione del 1955, purtroppo profetico.



Leonardo Acerbi
MILLE MIGLIA PORTRAITS
 Giorgio Nada Editore,
 Pagine 320, Euro 60,00
www.giorgionadaeditore.it

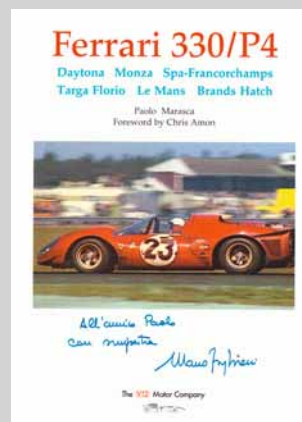
► IL GENIO DELLE CORSE

Qualcuno, non a torto, lo ha definito l'Enzo Ferrari inglese. Sì, perché Colin Chapman, fondatore della Lotus, ha dato un contributo eccezionale al mondo delle corse: negli anni 60 e 70 le sue F1 erano famose in tutto il mondo con un palmares di 13 mondiali vinti. Impressionante. Ma Chapman fu uomo di successo su più fronti e anche nelle auto di produzione fu in grado di dare un contributo determinante. Elise, Elan, Europa: sono solo alcuni dei modelli che hanno reso grande il marchio Lotus in tutto il mondo. E in questa riedizione del libro di Gérard Jabby Crombac (edizioni Mare Verticale), l'autore ripropone la vita, le creazioni e le vicende di un uomo che ha segnato in modo profondo la storia dell'auto sportiva. Prezzo: 22 euro.



► FERRARI P4, SPORT PROTOTIPO PER ECCELLENZA

La bellissima 330 P4 è stata l'arma più efficace utilizzata da Enzo Ferrari per controbattere la potenza, soprattutto economica, della Ford nel Campionato Mondiale Sport Prototipi. Con alterne vicende, o meglio dire vittorie, anche perché a fronteggiarsi non erano due macchine ma due strategie completamente differenti: mentre Ferrari correva per vincere il Campionato, Ford correva per vincere soprattutto a Le Mans e a Daytona. Un concetto sintetizzato bene dal compianto Chris Amon nella prefazione di questo libro di Paolo Marasca (*Ferrari 330/P4-Fifty Years of Racing Glory*, 264 pagine, 50 Euro), in edizione con testo inglese: secondo la testimonianza diretta del pilota neozelandese, significativa perché ha guidato per entrambe le squadre, le Ford GT erano molto potenti ma anche molto pesanti, adatte quindi ai lunghi rettilinei e ai lunghi curvoni di ritorno, ma assolutamente inadatte ai percorsi tortuosi e guidati come Brands Hatch o, peggio, Targa Florio. Le Ferrari invece erano più leggere ed aerodinamiche, studiate per adattarsi facilmente a qualunque gara di durata e a qualunque percorso. Gli epici duelli che ne sono nati hanno acceso di interesse gli anni delle gloriose e sempre più rimpiante Sport Prototipo, di cui la P4, che quest'anno compie cinquant'anni, resta forse il più bell'esempio. In vendita nelle librerie specializzate e scrivendo a: racingdays@hotmail.com.



► **IL FOTORACCONTO DI QUANDO C'ERA IL DRAKE**

Il 70° compleanno della Ferrari offre moltissime occasioni per parlare della Casa automobilistica più famosa del mondo. L'idea di questo libro è di concentrarsi soltanto su "gli anni d'oro" del Cavallino, cioè quelli in cui Enzo Ferrari era l'unico asse attorno cui girava l'intera azienda, nonostante il progressivo ingresso di Fiat. A dare forza all'idea è la decisione di ricorrere all'inesauribile archivio fotografico di Franco Villani, notissimo fotografo per anni di casa a Maranello. Ne è nato un libro affascinante che percorre i poco più di quarant'anni di storia considerati, dal 1947 alla scomparsa del Grande Vecchio nel 1988, con centinaia di immagini in bianco e nero e a colori, molto suggestive e in moltissimi casi mai pubblicate. Passarle in rassegna ad una ad una significa rivivere quella storia meravigliosa e irripetibile con una emozione



nuova, diversa, perché spesso le immagini ritraggono la vita del dietro le quinte, in pista e in fabbrica. Ci si sente immersi in un mondo fino ad ora solo immaginato oppure visto molto raramente e solo di sfuggita, in qualche immagine fugace comparsa sulle riviste dell'epoca. Sappiamo tutti quanto sia sempre febbrile il lavoro nei box, ma fa una certa tenerezza vedere i meccanici in tuta affacciarsi sotto l'occhio vigile di Forghieri intorno alla macchina di Bandini a Montecarlo, mentre lui osserva attento, rannicchiato per terra in attesa di riprendere posto in macchina. Oppure ammirare la presentazione delle nuove macchine per la stagione alle porte, fatta direttamente nei cortili della fabbrica con Enzo Ferrari in persona che ne illustra le caratteristiche a giornalisti e ospiti. E sullo sfondo la bisarca in partenza carica di berline stradali pronte per la consegna. I testi introduttivi e le esaurienti didascalie, in italiano e inglese, completano un racconto tessuto integralmente con la forza delle immagini.

Leonardo Acerbi
FERRARI GLI ANNI D'ORO
Giorgio Nada Editore
Pagine 360, euro 60,00
www.libriadiellautomobile.it

► **FACETTI, UNA VITA ESAGERATA**

Raccontare la vita di Carlo Facetti equivale a raccontare oltre mezzo secolo di storia dell'automobilismo italiano e internazionale; ricordare personaggi come Juan Manuel Fangio; parlare di una carriera di pilota-preparatore che ha lavorato con i migliori tecnici e per le più note Case automobilistiche: Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Brabham, Ferrari, Tecno, Porsche, Lola, Chevron, BMW, Osella, Ford, Maserati, Talbot Lotus; ripercorrere le gare degli anni migliori dell'automobilismo, in tutte le discipline, dalle Turismo alle GT, dai prototipi alle Silhouette, dalle monoposto alle auto da rally, nelle gare più famose dalle 24 Ore di Le Mans, Daytona e Spa, alla 12 Ore di Sebring, la Targa Florio, la Temporada Argentina, il



Rally di Monte-Carlo, le 1000 km di Monza e Nürburgring. E, ancora, ricordare alcuni grandi campioni, da Jean Guichet a Nino Vaccarella, da Clay Regazzoni ad Andrea De Adamich, da Vittorio Brambilla a Riccardo Patrese, Eddie Cheever, Rolf Stommelen, Toine Hezemans e via discorrendo. Una grande carriera fatta di sobrietà, serietà e impegno, raccontata con molte immagini inedite da Giorgio Marcionni e Giorgio Passera, in un volume di 380 pagine completato dall'elenco di tutte le gare a cui Facetti ha partecipato. *Edito da Libreria dell'ASI, costa 39,00 euro.*

► **QUEL 27 ROSSO INDIMENTICABILE**

A Milano, allo Spazio Oberdan, fino al prossimo 16 Luglio è aperta la mostra fotografica "WOW, GILLES! - VILLENEUVE. IL MITO CHE NON MUORE" di Ercole Colombo dedicata a Gilles Villeneuve con i testi affidati a Giorgio Terruzzi che raccontano la straordinaria vita del pilota canadese. L'esposizione raccoglie circa 170 foto realizzate dal reporter monzese, uno dei più noti e apprezzati del circus della F1.

Questo libro (Skira editore, 208 pagine, 45 euro) è in sostanza il catalogo della mostra, che ripercorre tutta la carriera dell'indimenticabile pilota Ferrari con alcuni flash sulla sua vita privata e sulle apparizioni pubbliche meno conosciute.



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

► **BONHAMS: A PEBBLE BEACH LA E-TYPE DI CUNNINGHAM. INTANTO ALLA SPA-CLASSIC...**

La casa d'aste Bonhams ha annunciato che il prossimo 18 agosto, il giorno prima del week-end del concorso d'eleganza di Pebble Beach (California) terrà una vendita con pezzi di rilievo assoluto. Sede della vendita sarà il Quail Lodge di Carmel, vicino a Pebble Beach.

Bonhams ha già anticipato la presenza in catalogo della Jaguar E-Type Lightweight Competition con la quale il Team di Briggs Cunningham partecipò alla 24 Ore di Le Mans nel 1963 (in foto). Altre proposte di rilievo della vendita di Carmel sono una Ferrari 365 GTS/4 "Daytona" Spider del 1972, una Ferrari 275 GTS del 1966, una Porsche 356 Pre-A 1500 Continental del 1955, una

Mercedes 300SL Roadster del 1957, ma da qui ad agosto è molto probabile che il catalogo si arricchirà ulteriormente.

Nel frattempo, in occasione di Spa Classic



a maggio Bonhams ha portato un catalogo con numerosi pezzi di notevole pregio. Tra i lotti messi all'asta hanno suscitato interesse e curiosità alcune vetture di prestigio ritrovate in un castello svizzero, dove hanno giaciuto per anni senza che nessuno si interessasse a loro. Le auto sono state tutte vendute. Tra queste, una Mercedes-Benz 300 SL del 1958 ha raggiunto il prezzo di 1.127.000 euro, premio d'asta incluso (il prezzo di stima era di 600-800 mila euro...). Una Porsche 911 3.2 "Narrow body" del 1989 è stata venduta per 292 mila euro. Una Mazda Cosmo Sport prima serie del 1967 ha raggiunto 88.550 euro.

www.bonhams.com

► **IN TOSCANA A SETTEMBRE IL JAGUAR CLASSIC INTERNATIONAL**

Sono aperte le iscrizioni per il 1° "Jaguar Classic International Meeting", che si terrà in Toscana dal 22 al 24 Settembre prossimi, aperto a tutte le Jaguar costruite dagli anni '30 a oggi, per massimo 50 equipaggi selezionati.

La manifestazione si svolgerà nelle zone del Chianti Classico e del Senese. Il programma di massima prevede l'arrivo venerdì 22 settembre al Resort Fonte Bussi di Cavriglia (AR). Sabato 23 settembre si partirà per un itinerario alla volta di Bagno Vignoni, borgo medioevale tra i più conservati in Toscana, singolare per il suo assetto urbanistico che si sviluppa intorno alla vasca da cui sgorgano le acque della sorgente termale originale, e l'Abbazia di Monte Oliveto Maggiore per poi procedere verso Pienza, piccolo gioiello nel cuore della Val d'Orcia, incantevole borgo conosciuto come la "città ideale" del Rinascimento, ma altrettanto famosa per il suo formaggio pecorino, e a seguire Montalcino per finire a Siena dopo pranzo. Dopo Siena, rientro a Cavriglia per la cena di gala.



Domenica 24, cofani verso Monteriggioni per una sosta all'interno dello splendido castello del XIII secolo, prima di proseguire verso Radda in Chianti e Greve in Chianti, dove è prevista una visita degustativa in una tipica cantina di Chianti Classico prima del rientro per la cerimonia di premiazione.

Tanti i premi messi in palio dall'organizzazione, curata dallo staff di Adrenaline24h, tra cui un'iscrizione gratuita al Giro di Sicilia 2018, un sistema di cronometraggio per gare di regolarità Digitech BorinoS, una vettura Jaguar nuova in uso gratuito per 15 giorni, messa in palio da Jaguar Italia e, per finire, i sempre apprezzati premi creati appositamente da Farecantine Architettura del Vino, sponsor principale dell'evento.

Da segnalare la presenza come ospite di Lorenzo Montagner, responsabile del Museo Tazio Nuvolari di Mantova e biografo di "Nivola", che svelerà i legami poco conosciuti tra il mantovano volante e la Casa del Giaguaro (in foto, Nuvolari in gara con una XK 120); e, ultimo ma non ultimo, un'autentica leggenda dell'automobilismo: il pilota Porsche Jurgen Barth.

www.adrenaline24h.com

► **I 90 ANNI DELLA MILLE MIGLIA IN MOSTRA AL MUSEO DI BRESCIA**

È in corso a Brescia la mostra "90 Anni 1000 Miglia", inaugurata il 5 maggio e con apertura prevista sino al 7 gennaio 2018. L'iniziativa è stata promossa da Automotive Masterpieces e dal Museo Mille Miglia con il patrocinio dell'Automobile Club di Brescia.

L'idea di "90 Anni. 1000 Miglia" è l'esposizione delle auto che presero parte alla Mille Miglia di velocità, disputata dal 1927 al 1957, e che continuano a gareggiare. Un approccio inedito che fa della mostra una novità assoluta.

La mostra comprende auto che hanno fatto la storia dell'automobile, anche con esemplari insoliti e particolari, ma non manca un forte supporto tecnologico, con schermi e "totem", foto, video, rassegna stampa e consentendo di percorrere tutto il cammino vissuto dalla Mille Miglia e dalle automobili, principalmente italiane.

Sono esposte oltre 30 vetture, presentate in ordine cronologico, e con una dote di informazioni che permettono di ricostruirne la storia e le caratteristiche.

Nel corso del periodo di apertura della mostra, ci sarà anche la rotazione di modelli diversi, consentendo così ai proprietari delle vetture di andare a correre (ancora) con i loro gioielli.

www.museomillemiglia.it





► **SCAGLIETTI, GLI ARTIGIANI E L'ASTA "BARN-FIND" A MODENA MOTOR GALLERY 2017**

La 5a edizione di Modena Motor Gallery si terrà il 23 e 24 settembre 2017 rendendo omaggio ad un grande modenese con la mostra "Le Ferrari di Sergio Scaglietti, maestro carrozzaio". Personaggio fondamentale nella storia di Maranello, da semplice lattoniere, addetto alla riparazione dei parafranghi delle auto da corsa, ha poi "creato" grandi capolavori come la 250 Testa Rossa e l'indimenticabile 250 GTO (in foto). Quest'anno il filo conduttore della manifestazione sarà rappresentato dagli artigiani che con il loro ingegno e la loro passione hanno reso unico al mondo questo territorio. Presenti anche i Musei Ferrari, collezionisti e commercianti privati.

Evento principale del salone sarà l'asta: "Barn Finds My Love - Rottami d'Amore". Domenica 24 Settembre saranno aggiudicate a martello: vetture non restaurate, scocche e telai da restaurare. L'allestimento scenografico sarà parte integrante dell'asta, che durante i giorni espositivi arricchirà la mostra creando un'atmosfera singolare. Le sole protagoniste sulla scena saranno le auto o quello che ne rimane, illuminate da un unico fascio di luce nell'attesa di riprendere vita.

Tra i lotti già presenti un telaio originale Ferrari 250 GTE modificato e una carrozzeria 250 GTE I serie del 1960 completa di porte, cruscotto, tappezzeria.

All'asta anche un pezzo esclusivo: un prototipo De Tomaso donato dalla Collezione Umberto Panini, il cui ricavato sarà devoluto all'Unione Italiana Lotta Distrofia Muscolare (UILDM).

Il Circolo della Biella, nel 30° della rifondazione, proporrà una selezione delle auto più rappresentative della storia del Circolo, che ha annoverato tra i suoi soci personaggi come Enzo Ferrari, Luigi Villorosi, Maria Teresa De Filippis e Juan Manuel Fangio.

► **STORIA DI CORSE E ARTE PER LA SCUDERIA SERENISSIMA**

Passione, bellezza, cultura e storia sono stati il fil-rouge del primo evento-raduno della neonata Associazione Scuderia Serenissima, il cui nome è ispirato alla omonima squadra corse automobilistica lagunare che ben più di mezzo secolo fa creò alcune tra le più belle fuoriserie di sempre. È proprio l'unione tra la bellezza delle auto d'epoca presenti e la storia delle location toccate dal gruppo il cuore pulsante della giornata (e di quelle che verranno organizzate in futuro). La Scuderia, oltre a splendide Porsche, Mercedes e Alfa degli anni 50/60, ha avuto come madrine di battesimo d'eccezione, due magnifiche Ferrari 250GTE e una quanto mai rara Fiat 8V Zagato del '53. Partite dalla Concessionaria Mercedes-Benz Carraro di Mestre (main sponsor dell'Associazione), le 35 auto hanno passeggiato per la campagna per arrivare all'affollatissima piazza di Noale dove i presenti hanno assistito a una vera e propria sfilata di gioielli a 4 ruote. Visitata la Rocca di Noale, si è andati a Levada (PD), dove i partecipanti si sono immersi nell'atmosfera seicentesca della villa Marcello, con il Conte Vettor Marcello in persona che ha accolto gli ospiti e, dopo pranzo, ha fatto da Cicerone raccontando la storia e gli aneddoti che hanno resa unica questa residenza privata. *(montanari)*

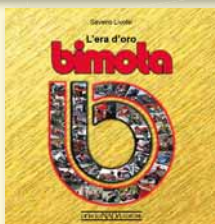


► **SALONE STORICO SUL LAGO DI LUCERNA**

Si è svolta nel week end del 27 e 28 maggio la quarta edizione della rassegna Swiss Classic World di Lucerna, in Svizzera. Oltre 600 i veicoli esposti, tra auto e moto. Uno spazio particolare è stato dedicato alle auto del costruttore elvetico Peter Monteverdi che negli Anni 60 e 70 propose numerosi modelli di GT molto apprezzati. Altro spazio con connotazione svizzera è stato quello riservato alle realizzazioni del carrozziere Tüscher che lavorò anche su telai e meccaniche Fiat e Isotta Fraschini.



Libreria dell'Automobile



Saverio Livolsi
L'ERA D'ORO BIMOTA

360 pagine,
foto: oltre 700 a colori e in b/n,
rilegato con sovraccoperta,
testo in italiano € 48,00

Giorgio Nada Editore



Libreria dell'Automobile

Valerio Boni
BMW GS

120 pagine,
foto: oltre 300 a colori e in b/n
brossura,
testo in italiano € 25,00

Giorgio Nada Editore



Corso Venezia, 45 - 20121 Milano - Tel/Fax 02 76006624 - Ufficio vendita per corrispondenza Tel 02 27301462-8 Fax 02 27301454
ordini@librieraidellautomobile.it | www.librieraidellautomobile.it ■ www.giorgionadaeditore.it



► **PANDOLFINI ENTRA NEL SETTORE AUTO PRIMO INCANTO A SETTEMBRE**

Nuovo ingresso nel mondo delle aste a tema automobilistico: la toscana Pandolfini. La casa d'aste fiorentina nasce nel 1924 ed è la più antica d'Italia. Nel dopoguerra Pandolfini seguì le grandi successioni degli inglesi che vendevano le più belle ville sulle colline fiorentine, con arredi e quadri annessi. Pandolfini si occupò anche di una vendita che ha fatto epoca, quella della collezione Strozzi. Dal 2000 la Casa d'aste ha assunto una nuova identità, dedicandosi anche ai mercati come numismatica, archeologia e vini. Le auto chiudono il cerchio e Pandolfini per avviare questo dipartimento nuovo si è affidato a Marco Makaus, persona ben nota nell'ambiente: "La filosofia di Pandolfini -ha detto Makaus in una presentazione a Milano- è quella della qualità, serietà e credibilità, sia per il venditore sia per l'acquirente, ed è quella in cui mi riconosco. Tra l'altro offriremo servizi che non esistono in questo campo, come il poter vedere e studiare le auto in anticipo. Abbiamo un deposito già organizzato, con officina, dove tenere e osservare le automobili, che si potranno anche provare". Makaus ha detto che i numeri all'inizio saranno certamente contenuti, ma si punta sulla qualità e sull'offerta di automobili fuori dell'ordinario

non tanto per il valore economico quanto per quello storico: "I nostri clienti contrariamente a quanto accade di solito potranno accedere -ha proseguito Makaus- a veicoli che non sono in circolo tradizionale ma si trovano in casa di collezionisti di altri generi. Posso portare a esempio una Fiat Topolino che abbiamo trovato a Firenze, uniproprietario e con targhe originali. O una Isotta Fraschini mai vista". Il primo incanto è previsto per il 27 settembre a Firenze, prima della biennale dell'antiquariato che richiama nella città gliati il gotha del collezionismo internazionale.

www.pandolfini.it

Pandolfini
CASA D'ASTE dal 1924

► **FERRARI FESTEGGIA I 70 ANNI CON ASTA E CONCORSO A MARANELLO**

Nel week end del 9-10 settembre si svolgeranno a Maranello i festeggiamenti ufficiali per i 70 anni della Ferrari. Sarà una mega-kermesse all'insegna del Cavallino Rampante, con numerose iniziative organizzate dalla Casa nell'area della fabbrica e della adiacente pista prova di Fiorano.

Tra le altre cose, in programma c'è un'asta allestita da RM Sotheby's in collaborazione con la stessa Ferrari. Si svolgerà sabato 9 e ovviamente avrà il catalogo costituito da sole Ferrari: ci si attende un catalogo ricco e con pezzi di rilievo, come accadde nelle poche edizioni dell'asta tenutesi una decina di anni fa. È previsto anche un Concorso d'eleganza dedicato alla Casa modenese e riservato alle auto dotate di certificazione Ferrari Classiche.

www.rmsothebys.com



► **COSTITUITO A SOLFERINO IL REGISTRO INTERNAZIONALE OM**

In una cena conviviale tenutasi pochi giorni prima della partenza della Mille Miglia, a Solferino (BS) è stato costituito il Registro Internazionale OM. Un evento di notevole importanza per la cultura automobilistica italiana, e non soltanto per la ricorrenza dei 90 anni dalla vittoria di una OM alla prima edizione della "Freccia Rossa". I motivi sono molteplici, ma in particolare c'è il fatto che la OM ha contribuito, con la sua storia, alla diffusione dell'automobile in Italia. Non è un caso che proprio una vettura di questa marca abbia vinto la prima edizione della Mille Miglia, come non è un caso che molte delle 110 auto al momento registrate si trovino all'estero: 25 in Gran Bretagna, 4 (ma potrebbero essere 5) in Oceania, 2 in Russia.

Del Registro, di cui è presidente Fabrizio Rossi (*a destra nella foto*) che ne è stato anche uno dei promotori, fanno parte anche Mauro Negri (*con il microfono nella foto*), nipote del fotografo ufficiale della OM e a capo della Fondazione omonima, Leonardo Sordi in qualità di commissario tecnico e, tra i piloti, Luca Patron che ha difeso i colori della marca bresciana alla Mille Miglia 2017 giungendo secondo.

Sordi ha ricordato come le origini della OM (il cui acronimo sta per Officine Meccaniche) vengano da lontano e siano da ricondurre alla Brixia-Züst, consociata bresciana della Züst fondata a Intra nel 1903 e trasferita poi a Milano nel 1905, nota per la qualità delle sue automobili. La Züst nel 1917 fu rilevata dalla bresciana Officine Meccaniche.



LANCIA VINTAGE
RICAMBI LANCIA D'EPOCA

AFRA sas www.lanciavintage.it
info@lanciavintage.it Fax 0232861150

► **GRANDE EVENTO A SETTEMBRE PER GLI APPASSIONATI DI CISITALIA**

Dal 1° al 3 settembre si terrà sulla costa adriatica il raduno di Cisitalia organizzato per celebrare i 70 anni della 202, la vettura disegnata da Pinin Farina ed esposta anche al museo d'arte moderna di New York. Punto di ritrovo dei partecipanti sarà Ferrara, dove verrà apposta una targa commemorativa dell'ingegnere della Cisitalia Savonuzzi, che era nato nella città estense. La carovana si muoverà poi verso Cervia-Milano Marittima dove le auto saranno esposte negli spazi dei Magazzini del sale. Oltre all'aspetto espositivo, Cervia vedrà anche un momento di approfondimento, con due conferenze sul tema della Cisitalia. Il programma della parte dinamica prevede che il 2 settembre ci sia un'escursione che giungerà a Savignano del Rubicone, dove si trova l'Officina di Delio Galassi, che in oltre cinquant'anni ha restaurato e fatto rivivere decine di Cisitalia provenienti da tutto il mondo. Da lì il gruppo di auto si muoverà verso San Leo e Gambettola. Il giorno successivo ci sarà l'ultima tappa della manifestazione, che proseguirà sulle strade romagnole e si concluderà con la passerella sulle strade di Gambettola e con la premiazione delle vetture più ammirate e apprezzate dal pubblico e dagli stessi partecipanti.



► **FESTA PER LA LANCIA DELTA, L'ULTIMA REGINA ITALIANA**

Da sabato 29 aprile a lunedì 1° maggio Asti ha ospitato la seconda edizione di Rally Era. Tema principale della manifestazione è stata la Lancia Delta pluricampione del mondo rally, in occasione dei 30 anni dal debutto agonistico avvenuto al Rallye di Monte-Carlo 1987, quando iniziò un dominio che la portò a conquistare 6 mondiali Costruttori e 4 Conducenti. Ospiti d'eccezione di Rally Era 2017 sono stati il due volte campione del mondo Miki Biasion (iridato nel 1988 e 1989) e il finlandese Markku Alen, che ha legato la sua carriera ralistica ai marchi italiani Fiat e Lancia. Oltre a queste due star internazionali, hanno partecipato a Rally Era anche Piero Liatti (campione europeo rally nel 1991) e Piergiorgio Deila (campione italiano della specialità nel 1992). Tutti insieme hanno animato il Rally Era Talk Show, vero e proprio spettacolo "live" messo in scena domenica 30 aprile sul palcoscenico del Teatro Alfieri di Asti: oltre 500 spettatori hanno occupato tutti i posti disponibili. La manifestazione ha visto l'esposizione nella piazza principale di Asti delle vetture che hanno caratterizzato la storia dei rally (con un particolare schieramento di Lancia Delta) anche con esibizioni su un tracciato appositamente allestito in piazza. Lunedì 1° maggio, infine le auto hanno percorso le strade più suggestive del Monferrato.



CALENDARIO

2017

EVENTI

automobilismo
D'EPOCA

e
**MOTO
CICLISMO**
d'Epoca

SEMPRE PRESENTI

CON UN NOSTRO STAND

**DOVE POTRAI ABBONARTI
A PREZZI FIERA E TROVARE
TUTTI GLI ARRETRATI
DI AUTOMOBILISMO D'EPOCA
E MOTOCICLISMO D'EPOCA**

Imola
Mostra Scambio **15** ➔ **17**
settembre

22 ➔ **24** Modena
settembre Motor Gallery

Padova - Mostra Scambio
Auto e Moto d'Epoca **26** ➔ **29**
ottobre

24 ➔ **26** Milano
novembre Autoclassica



ESPORT

CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS

Di corsa nella storia

Inaugurato nel 1991, il "Museo Automobilistico della Sarthe e del Circuito della 24 Ore di Le Mans" celebra i fasti della gara di durata più famosa del mondo. Ma offre anche un percorso didattico attraverso la storia dell'automobile, che parte dalla carrozza a vapore de Dion Bouton del 1885 e arriva all'Audi ibrida, vincitrice nel 2013. Per gli appassionati un'occasione unica di vivere a stretto contatto sport e "cultura" a 4 ruote.

TESTO E FOTO DI GUALTIERO REPOSSI



GP D'ENDURANCE

A lato, il manifesto della prima edizione della 24 Ore di Le Mans, disputata il 26 e 27 maggio del 1923 e denominata "Gran Premio d'Endurance di 24 ore-Coppa Rudge Whitworth". Notare gli "intrattenimenti" notturni previsti per gli spettatori: rinfreschi, buffet, fuochi artificiali, esibizione di Jazz band e balletti (le attrazioni degli Champs Elysées). Più sobrie, e incentrate sui soli aspetti motoristici degli eventi, le locandine delle edizioni degli anni Cinquanta (sopra quella del '59).



LE BASTARD

A sinistra, un furgone Citroën tipo H, modificato nel 1964 dalla carrozzeria "Le Bastard" di Parigi per conto della Marchal, che lo utilizzava per esporre nel paddock la sua produzione di fari di profondità allo iodio. A tenergli compagnia, un mezzo dei pompieri Renault KY (1923) usato nelle prime 24 Ore: motore 4 cilindri 7.854 cc, a benzina, da 48 CV; a pieno carico di acqua viaggia a 30 km/h.

SOCCORSO STRADALE

I "Centre Mobile de Sécurité" nascono nel 1953 per propagandare l'attività dell'Automobile Club de l'Ouest, che organizza la 24 Ore di Le Mans. Mini officine mobili effettuano a pagamento controlli e diagnostica sulle automobili, di villaggio in villaggio, lungo le strade dell'Ovest francese. Il successo dell'iniziativa è immediato e i tre furgoni-officina del 1953 nel 1961 sono diventati venti. Quello a destra, costruito modificando un Citroën tipo H del 1958, ha prestato servizio fin quasi alla fine degli anni '60.

VERSO LA LUNA

Sotto, un'installazione tipica degli anni '60: una Citroën DS impossibilitata a muoversi su strada, ma pronta a... partire per lo spazio.



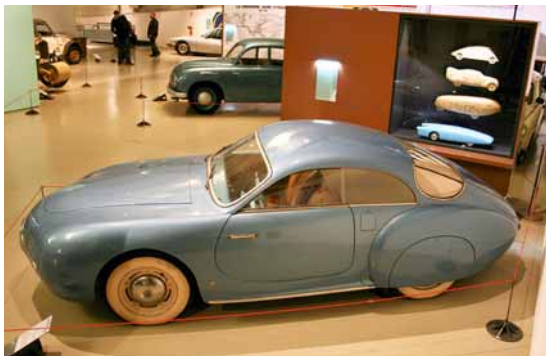
PESCAROLO

Non solo auto, ma anche memorabilia all'interno del Museo: completi da gara di ex-campioni, locandine delle passate edizioni della 24 Ore e persino alcune vecchie pietre miliari che indicavano fino agli anni '50 i km del "Circuit des 24 Heures du Mans". A fianco, la tuta di Henri Pescarolo, leggenda vivente con 33 partecipazioni (da pilota, più quelle da costruttore) e quattro vittorie assolute (1972-1973-1974 su Matra, 1984 su Porsche) e due di classe (1976, Inaltera; 1992, Courage).



FOTO 4

Una sontuosa e iperaccessoriata Cadillac Fleetwood Eldorado Brougham del 1958, V8 di 6.000 cc, con aria condizionata, vetri elettrici, regolazione elettrica dei sedili e cambio automatico. Costruita in 704 esemplari, nel 1958 costava l'equivalente di circa 180 salari mensili di un operaio specializzato! Non poteva mancare un'americana a Le Mans: la 24 Ore ha sempre esercitato grande fascino sugli statunitensi.



SFRENATE E GRANITICHE

Sopra a sinistra, un interessante prototipo del 1952: la Socema Grégoire a turbina, realizzata da Jean Albert Grégoire con una turbina aeronautica monotorore, alimentata a kerosene, da 25.000 giri. Carrozzeria in sottilissimo lamierino di alluminio e Cx 0,20, velocità 200 km/h. Progetto abbandonato per gli elevatissimi costi e i problemi ai freni, incapaci di arrestare con sufficiente sicurezza una macchina priva di freno motore. Sopra a destra, di Citroën 2CV ne sono state prodotte oltre cinque milioni. Questa, del 1959, (cilindrata 495 cc) nello stesso anno ha fatto il giro del mondo con due studenti universitari, senza accusare il minimo problema.



CHINETTI

La Ferrari 166 MM Barchetta del 1949 (a lato) è stata donata da Luigi Chinetti al Museo di Le Mans. Con una vettura identica Chinetti -italiano con passaporto americano e famosissimo importatore USA del Cavallino- vinse la 24 Ore nel 1949, primo pilota a fare tripletta (aveva vinto già nel 1932 e nel 1934).

DEUTSCH & BONNET

Appartenente ad una collezione privata, questa DB "Tank" (sotto) disputò la 24 Ore del 1949 con i piloti-Costruttori Charles Deutsch e René Bonnet, ritirandosi alla 19ª ora. Con motore quattro cilindri 1.5 e trasmissione di serie della famosa Citroën 9 CV "traction avant", questa DB raggiungeva i 150 km/h.





750 CC PER LA 24 ORE

Due Renault 4CV, quattro cilindri 750 cc, che parteciparono alla 24 Ore. La numero 48 fu iscritta dalla concessionaria Renault Lecat di Tours nel 1949 e poi partecipò ad altre cinque edizioni, terminando la carriera nel 1954 dopo essere stata venduta e poi ricomprata dallo stesso Lecat. Il suo miglior risultato fu nel 1950, con il 25° posto finale.



DEUTSCH SENZA BONNET

Sopra: Panhard CD Coach Le Mans del 1962. Spinta da un bicilindrico Panhard & Levasseur di 702 cc; la sigla sta per Charles Deutsch, che la progettò da solo dopo la rottura del sodalizio con René Bonnet. Ha terminato la 24 Ore del 1962 al 16° posto, 1° di categoria. Carrozzeria interamente in poliestere per un peso "piuma" di 500 kg e un CX di soli 0,22.

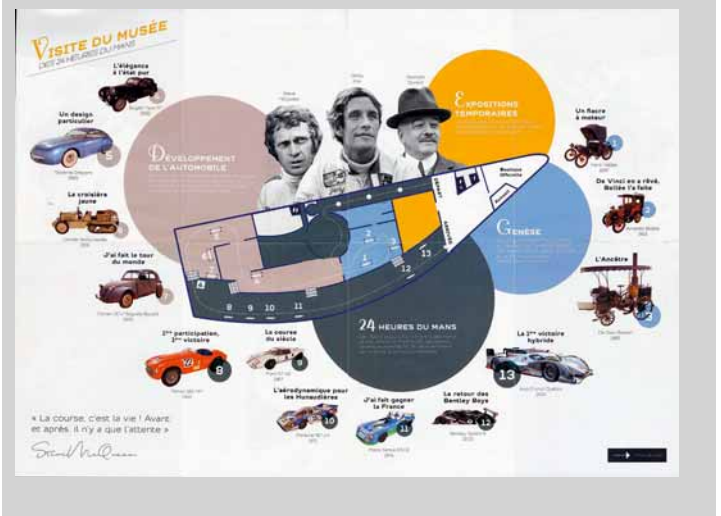


40 POLLICI DI GLORIA

"La corsa del secolo": così fu definita l'edizione 1967 della 24 Ore, vinta da Gurney-Foyt con la Ford GT40 Mk IV. I due americani percorsero 388 giri, pari a 5.229 km, alla media di 218,12 km/h, demolendo il primato precedente. La casa americana quell'anno schierò sette macchine ufficiali, suddivise in tre team (Holman&Moody, Shelby American Inc. e Ford France). Due altre GT40 (40 era l'altezza in pollici) furono iscritte da team privati mentre la scuderia di John Wyer aveva presentato le sue due Mirage, versione alleggerita e rivista aerodinamicamente della GT40. La macchina numero 16 (sopra) era di Ford France: affidata a Dumay-Greder, si ritirò dopo 179 giri.

CI SONO 120 VEICOLI

Il "Museo Automobilistico della Sarthe e del Circuito della 24 Ore di Le Mans" appartiene al Consiglio Generale della Sarthe, il dipartimento nella regione della Loira che ha come capoluogo Le Mans. Fondato nel 1961 in un edificio, oggi abbattuto, che si trovava all'esterno della curva del Museo, sul circuito "corto" Bugatti, si chiamava in origine "Museo dell'Automobile della Sarthe". L'attuale sede, all'ingresso principale del circuito, è stata costruita invece nel 1991 ed è stata completamente rinnovata nel 2009 quando il Museo ha assunto l'attuale denominazione. Il percorso didattico comprende tre grandi aree tematiche (genesi dell'automobile, sua evoluzione nel XX secolo e 24 Ore di Le Mans). Circa 120 i veicoli esposti, provenienti da collezioni private e quindi in prestito temporaneo, ma anche di proprietà dell'Automobile Club de l'Ouest e dello stesso Consiglio Generale della Sarthe. Assieme alle auto si possono ammirare oggetti e memorabilia dei piloti che hanno disputato la corsa. Orari: dal 1° maggio al 30 settembre tutti i giorni 10-19, fino al 30 aprile 10-18. Il biglietto costa 8,50 euro, i bambini entrano gratis. Per maggiori informazioni: heritage@lemans.org; tel: 0033-(0)2-43-727224.



CODA LUNGA

La più iconica macchina da Endurance degli anni '70 è la Porsche 917, 12 cilindri raffreddati ad aria, 4.907 cc, che ha vinto la 24 Ore nel 1970 e 1971. La versione "coda lunga" (sopra) gareggiò nel 1971, con poca fortuna: le tre auto iscritte si ritirarono tutte e vinse la gara la vecchia 917 "corta" pilotata da Marko-van Lennep, che percorsero 397 giri (5.335 km) alla media record di 222,3 km/h. Un primato rimasto imbattuto per 39 anni.



ALLONS ENFANTS

La Matra-Simca 670B (a sinistra), V12 di 3 litri, che vincendo per la terza volta consecutiva la 24 Ore nel 1974 con Larrousse e Pescarolo, chiuse un ciclo irripetibile per i colori transalpini negli anni Settanta: percorse 4.606,571 km a 191,940 km/h.

L'Alpine-Renault A441 (a destra) con motore V6 Gordini di 2.000 cc che ha corso nel 1975 con l'equipaggio formato dal francese Beaumont e da Lella Lombardi. La macchina, oggi parte di una collezione privata, aveva segnato il ritorno a Le Mans dell'Alpine dopo sei anni di assenza. Poca fortuna in gara, con il ritiro alla ottava ora per l'errato calcolo dei consumi, che aveva lasciato l'auto ferma senza benzina lungo il circuito.



CARTA DA PARATI

Prima auto del tecnico/pilota di Le Mans, Jean Rondeau: nel 1976, motorizzata Ford-Cosworth DFV e sponsorizzata dalla Inaltera, azienda inglese di carta da parati. Le Inaltera hanno corso anche nel 1977 e 1978. Lella Lombardi, con la LM77 della foto ha terminato la gara all'11° posto. Nel 1979 le Inaltera divennero Rondeau; nel 1981 la numero 26, di Henri Pescarolo-Patrick Tambay, si ritirò dopo 41 giri per la rottura della pompa della benzina. La Rondeau M379 (a destra), vincitrice della 24 ore di Le Mans del 1980 con Jean Rondeau-Jean Pierre Jaussaud. La macchina appartiene oggi ad un collezionista brasiliano ed è esposta temporaneamente nel Museo. La M379 è spinta dal V8 Cosworth DFL di 3.000 cc e nella sua vittoriosa cavalcata ha percorso 4.608 km a 192 km/h di media.



LOSANGA GLORIOSA

La Renault-Alpine A442B con motore V6 Turbo di 1.997 cc ha vinto la 24 Ore 1978 con Pironi-Jaussaud. La vettura gemella di Frequelin-Ragnotti, oggi esposta al Museo, terminò al 4° posto. Dietro si riconosce la quarta Rondeau presente, la M382 che gareggiò nel biennio 1982-1983.



LE QUATTRO NAZIONI

A sinistra: in primo piano la Porsche 962 C che partecipò alla 24 ore di Le Mans del 1990 con Moretti (Momo)/Adams/Gebhardt, ritirandosi alla decima ora per la rottura del cambio; in secondo piano, la Jaguar torna a vincere a Le Mans nel 1988, dopo trentuno anni, con la XJR9 a motore V12 aspirato di 6.995 cc condotta da Lammers-Wallace-Dumfries.

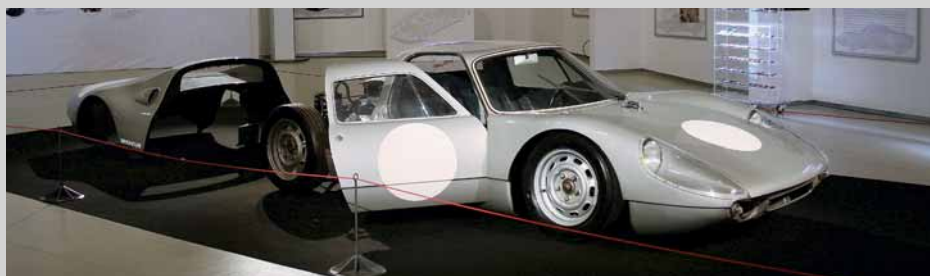
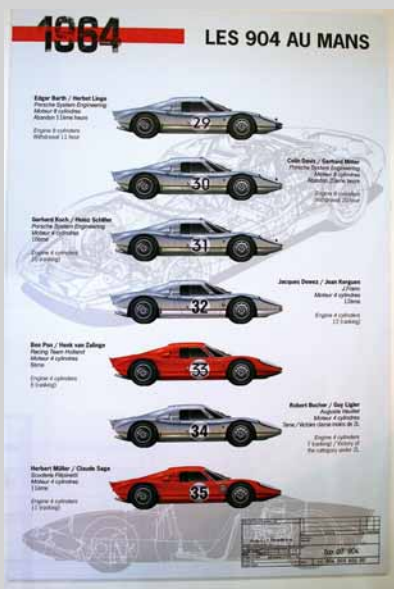
A destra, accoppiata franco-giapponese: in primo piano la Toyota 94 C-V del 1994; nonostante i tanti sforzi, la Casa nipponica non ha mai vinto e l'unica giapponese a vincere è stata la Mazda nel 1991. Con il n. 44, la Peugeot 905 che vinse dal 1991 al 1993 la 24 Ore con il team diretto da Jean Todt. I collaudi del prototipo erano stati condotti da Jean-Pierre Jabouille e Keke Rosberg. La 905 era spinta da un V10 di 3,5 litri da 620 CV.



WANKEL E LEGGENDA

La Mazda 787 (a sinistra) è l'unica vettura a motore rotativo che abbia vinto la maratona francese, nel 1991 con Herbert-Weidler-Gachot. Il motore della 787 è un quadrirotore Wankel da 2.616 cc totali, corretti a 4.708 cc. Il telaio è in fibra di carbonio, la carrozzeria in materiali compositi.

A destra, la Porsche 911 GT1 EVO vincitrice nel 1998 con Aiello-McNish-Ortelli. La vettura, proveniente dal Museo Porsche di Stoccarda, ha telaio in carbonio e motore 6 cilindri boxer Turbo da 3.168 cc, con cambio a sei velocità: è stato l'ultimo acuto della leggendaria storia della 911 a Le Mans.



PORSCHE 904, L'ULTIMA ARRIVATA

Dal 6 al 30 aprile 2017 la sala dedicata alle esposizioni temporanee è stata occupata da una Porsche 904 GTS fresca di restauro, che è entrata a far parte della collezione dell'ACO. L'esemplare fu acquistato nel febbraio del 1964 dal noto pilota tedesco Herbert Müller che poi l'aveva rivenduta al francese Albert Cognet, pilota e collaudatore Michelin. Cognet nel 1967 l'aveva ceduta alla Michelin. Equipaggiata con sospensioni idropneumatiche Citroën per variare velocemente l'assetto, la 904 GTS fu usata assiduamente per due anni. In origine era uno dei due esemplari equipaggiati con motore 8 cilindri, sostituito poi con un 6 cilindri prelevato da una 911 stradale. A fine carriera la 904 fu lasciata in un magazzino fino al 1985, quando la Michelin decise di donarla all'ACO che solo dopo trent'anni ha deciso di restaurarla e riportarla all'antico splendore.



Formula "motor-show"

Alla terza edizione, il pubblico risponde per la presenza di Biasion & Co., impegnati nel circuito sul piazzale. Questa volta l'organizzatore ha puntato soprattutto sulle attività esterne

TESTO E FOTO DANILO CASTELLARIN



AUTO DA SOGNO

A sinistra, pubblico delle grandi occasioni per le evoluzioni di Miki Biasion e gli altri sulle Lancia da Rally che fanno sognare. Anche le Fiat Uno Turbo e Ritmo Abarth richiamano l'attenzione degli appassionati, al pari delle Lancia Delta Integrale: tutte protagoniste di un ricco raduno (sopra). Sotto, tris di Lancia per il Museo Nicolis: Flaminia 3C 2.8 Touring (1960), Aurelia B20 GT (1957) e Beta 20 HP (1911). In basso, Castellarin con Munari, Biasion e Scandola.



Alla fiera di Verona come a Monza e Monte-Carlo. Sulla pista di VeronaFiere, disegnata e gestita dall'Automobile Club Verona, sono accorse migliaia di persone, per seguire i "traversi" dei campioni del rallysmo internazionale che hanno dato sfoggio di abilità alla terza edizione di "Verona Le-

gend Cars". La "Sfida dei Campioni" è stato l'asso nella manica giocato da Mario Baccaglini, patron di Intermeeting e del Salone di Padova, che al suo Veneto ha già promesso un terzo evento nel 2018: un defilé d'eleganza a Venezia.





La fiera scaligera che in tre giorni ha registrato 35mila visitatori e 1500 auto storiche esposte, ha riservato altre novità: incontri con i campioni, filmati storici, presentazioni di libri.

Oltre a ciò, tavole rotonde, dibattiti, mostre tematiche, parate di scuderie e un mercato dell'usato con auto di mezzo secolo fa lucide come cioccolatini, forse come non lo sono mai state neppure da nuove, quando tutto cominciò, insomma quando l'automobile che vedevamo a Carosello prima di andare a nanna, iniziò a incidere un solco profondo nella fantasia della generazione cresciuta con topo Gigio, Rita Pavone e Gianni Morandi. Un po' invecchiati, oggi quei cinquantenni cercano il talismano della gioventù che li riporta agli anni Sessanta e Settanta, quando in Italia giravano Fiat 500 Lusso, Alfa Giulia GT e Fulvia HF e si poteva andare su e giù per i centri storici senza correre il

rischio di vedere arrivare il carro attrezzi della polizia locale (allora si chiamavano vigili urbani).

Made in Italy

Molti gli occhi stralunati. Per vedere. Perché comperare diventa decisamente più difficile per via dei prezzi in salita, stigmatizzati da Roberto Loi, presidente Asi, che ha partecipato al convegno "Motorismo storico: un patrimonio da tutelare". I numeri di questo "movimento" sono decisamente importanti perché coinvolgono un patrimonio di oltre 60mila auto e moto soltanto in Veneto, con un indotto di centinaia di specialisti, artigiani, carrozzieri, meccanici, tappezzieri, garagisti per tutelare un'identità del "made in Italy" che il mondo ci invidia, firmata Alfa Romeo, Lancia, Fiat, Ferrari, Lamborghini, Iso Rivolta, Bizzarrini e tutto l'universo di marche, progettisti e campioni che hanno ac-

ceso emozioni quando eravamo povera gente, favorendo incontri e affermando lo stile italiano in paesi magari più danarosi di noi ma senza il buon gusto e il fascino del bello che l'Italia ha ereditato dal Rinascimento. In fondo l'auto non ha fatto altro che metabolizzare ciò che già c'era nel DNA di una nazione perché, come ha detto il principe dei progettisti Ferrari anni Sessanta e Settanta, Mauro Forghieri, nel libro dedicato al 50° anniversario dell'Asi, "le automobili sono il prodotto di quello che il progettista respira nella terra e nell'ambiente dove vive, e se da quell'ambiente trasudano arte, storia, musica, letteratura, poesia e gusto del bello, allora anche chi tiene la matita in mano assorbe quel modo di sentire e trasferisce su carta quelle emozioni". Motivo in più per tenercele in casa quelle opere d'arte con le ruote, senza farcele soffiare da popoli che non hanno avuto la fortuna di avere a casa

PER IL RESTAURO

Presente in forze l'Accademia del restauro dei veicoli storici, che da qualche tempo ha avviato un'attività per la formazione di maestranze e la diffusione della cultura del restauro. Nello stand, una scocca di Porsche 356.

ACCADEMIA
RESTAURO
VEICOLI
STORICI

QUANDO A VERONA CORREVANO I KART

A volte tornano. È successo in fiera dove, a quasi sessant'anni dal lontano 1960, sono tornati a ruggire i motori da corsa. La prima volta capitò nel settembre 1960 quando la Scuderia Cangrande organizzò una pista per quelli che allora si chiamavano "go-kart" e costituivano l'ultima moda in fatto di motorismo. Allora fra i partecipanti c'erano Gerosa, Lado, Sartori, Sanetti, Zanarotti, Begali, Zanoni, Paon e tanti altri. A vincere fu un ragazzo che sarebbe diventato molto famoso, suo malgrado: Geki Russo, guida dura e determinata, che trovò la morte in F3 a Caserta nel 1967 insieme a Tiger Perdomi e Beat Feher in una gara di F.3. Dunque Verona anticipò di oltre 15 anni le gare open del Motor Show di Bologna. Certo, allora bastava poco. È però significativo pensare che su quello stesso asfalto, quasi sessant'anni dopo, siano tornati a ruggire i motori che avevano emozionato la generazione dei "baby-boomer", i figli del boom del dopoguerra. Guardando la vecchia foto in bianco-nero, si riconosce, primo a sinistra, Bruno Ruffo, il Valentino Rossi degli anni Cinquanta, centauro scaligero tre volte campione del mondo nel 1949, 1950 e 1951 in sella a Guzzi e Mondial. Nel 1960 era stato chiamato a fare il mossiere della corsa di kart. A "Verona Legend", suo figlio Renzo, sessant'anni dopo, ha raccontato al pubblico le imprese del padre.



loro il genio di Bertone, Pininfarina, Zagato, Vignale, Giugiaro, Allemano, Boneschi, Touring, Ghia e tanti altri.

No ai protagonismi

Proprio per queste considerazioni, e tenuto conto della grande storia di Verona che ha dato i natali al genio-inventore Enrico Bernardi (nell'agosto del 1882 fu lui a brevettare il primo motore a scoppio alimentato a benzina in anticipo su Daimler e Benz) "Verona Legend Cars" dovrebbe puntare un po' più sulla storia e non limitarsi a diventare una galleria di rivenditori. I grandi spazi della fiera scaligera (sede di eventi mondiali come Vinitaly...) permetterebbero allestimenti più curati, verticali, per "riempire" le aree e soprattutto per testimoniare il sogno di cui l'auto d'epoca è naturale portatrice. Hanno provato a fare questo, prima volta in Italia, i club veronesi federati Asi che hanno rinuncia-

to ai protagonismi individuali per organizzare quattro apprezzate mostre tematiche su Abarth (Veteran Club Bernardi), Alfa Romeo (Historic Cars Club), Ferrari (Benaco Auto Classiche) e Volkswagen (Veteran Club Legnago). Molto seguite anche le interviste-amarcord a Manfredi Ravetto (figlio di Clemente, gentleman driver Ferrari negli anni '60), Cesare Cabianca, Paolo Lado, Lucio Lipzer e Renzo Ruffo, figlio di Bruno.

Grandi applausi anche al re dei rally Sandro Munari, protagonista di un incontro col pubblico insieme a Miki Biasion e Umberto Scandola. E occhi puntati anche sullo stand Rosso Alfa, 1987-2007. Dopo i ricordi, tutti in pista a seguire le evoluzioni sul circuito lungo un chilometro con Miki Biasion, Markku Alén, Francois Delecour, Piero Longhi, Lucky Battistolli, Piero Liatti e il giovane Fabio Andolfi; tutti si sono esibiti su Lancia Delta integrale e

037, Abarth 695 e 124 rally. A vincere è stato Piero Longhi, che gli appassionati ricordano per la vittoria in due campionati italiani, su Toyota Corolla nel 2000 e su Subaru Impreza nel 2005.

Sette minuti da urlo

Per le quotazioni delle auto in vendita si andava dai 3000 euro per una Fiat 500 del 1967 messa così così, a cifre a sei zeri per Ferrari 275 GTB che hanno permesso -a chi avuto il coraggio di investire- performance speculative superiori al cento per cento in dieci anni. In ascesa Abarth, Alfa GT, Porsche, Alpine-Renault A110. Difficile capire qual è il momento giusto per salire su questo treno carico di ricordi, nostalgia e tecnologia del Novecento senza rischiare che la bolla speculativa salti per aria all'improvviso come un palloncino salito troppo in alto. Osservando il pubblico, si nota a colpo d'occhio chi è pronto a fir-



mare un assegno a cinque zeri, ma la gran parte stringe felice un modellino da dieci euro, interprete di un sogno impossibile. Molti si accontentano di sette minuti da urlo consegnando 25 euro allo stand Ferrari per salire sul simulatore di guida F1 e girare a Monza o in qualche altra pista. Chi si contenta gode.

Certo è il fatto che l'auto storica ha ormai conquistato nel vissuto collettivo il riconoscimento di un'opera d'arte, tanto più oggi, con automobili tutte uguali e dunque prive di personalità. Le auto del Novecento restano un simbolo di identità impareggiabile. Lo hanno capito alcuni onorevoli deputati in visita alla rassegna, probabilmente solo per fini propagandistici, che si sono sentiti chiedere da molti collezionisti una politica più chiara e non arbitraria, stile "regione che vai tassa che trovi". E lo hanno capito anche gli accorti analisti economici di fondi internazionali che non badano a spese pur di accaparrarsi auto storiche diventate beni-rifugio in un'epoca incerta. Dove investire, con discrezione, very important money.





DALLA SPORT PROTOTIPO AL MIVALINO

Immancabili Alfa Romeo e Scorpion di varia natura: sopra, una bella Giulia GTA con le insegne dell'Historic Cars Club Verona, che aveva uno stand in comune con gli altri tre sodalizi scaligeri (VCC Bernardi, VCC Legnago e Benaco Auto Classiche), tutti federati ASI, raro evento di fratellanza che auspichiamo si possa ripetere. Sotto, una bella Abarth 200 Sport Prototipo. Nell'altra pagina, un'altra auto tra le predilette dagli appassionati italiani, la Fiat Abarth 131 Rally. In basso, un più modesto ma non meno rappresentativo Mivalino, mini-car italiana del 1957.



► LA 15ª FESTA DELLA FIAT 1100 (E TANTI AUGURI ANCHE ALLA 508 C)



Organizzata da Fabio Urasini con il contributo dell'Anteas (Associazione Nuovi Topolinisti e Auto Storiche), presso il Museo delle Forze Armate 1914-1945 di Montecchio Maggiore (VI) si è tenuta la 15ª Festa della Fiat 1100. Ma i "Millecentisti" hanno voluto anche ricordare un altro anniversario importante: gli 80 anni dal lancio della Fiat 508 C "Nuova Balilla", prima vettura a montare il motore di 1089 cc che avrebbe accompagnato molte Fiat 1100 fino all'ultima serie "R" (1966-69, sopra insieme a una 508 C).

Oltre cinquanta le Fiat presenti, comprese alcune "Musone" (a destra) anche cassonate, le "bauletto", 103 E, TV, 103D, H Lusso, Special, Familiare su allestimento Export, 1100 D e le ultime R.

Non sono mancati veicoli in dotazione alle forze armate: il trattore di artiglieria pesante SPA TM 40, l'autocarro pesante Fiat 18 BL prodotto fin dal 1911 e rimasto ancora in servizio nelle colonie italiane negli Anni 40. Il Dodge WC 56 utilizzato dalle forze alleate anglo-americane come mezzo di collegamento o il White M3A1 Scout Car, mezzo da ricognizione e pattuglia dell'U.S. Army e forze alleate tra il 1941 ed il 1944.



► OMAGGIO DEI FAN ZAGATO AI 70 ANNI DELLA FERRARI

Per lo Zagato Car Club la stagione 2017 ha una "Overture" tutta dedicata alla Ferrari. Con l'iniziativa "Sulle strade della Ferrari" i fans della Zagato hanno voluto rendere omaggio ai 70 anni del Cavallino. L'evento si è svolto il 2 aprile e ha visto la partecipazione di 45 equipaggi. Il "meeting point" è stato il Museo Enzo Ferrari di Modena (nella foto), con visita del museo prima dell'avvio della parte dinamica della manifestazione: destinazione Maranello e quindi le strade collinari terreno di prova delle Ferrari negli Anni 50.

Lungo l'itinerario c'è stata la sosta-pranzo in cui è anche avvenuta la premiazione. Premi sono andati all'equipaggio che arrivava da più lontano, a quello più giovane, all'auto più anziana -una Lancia Aprilia Cabriolet del 1940- e il miniconcorso di eleganza "La più bella sei tu". Vincitrice è risultata l'Alfa Romeo TZ.

Al termine gli equipaggi si sono rimessi in movimento per Serramazzoni e quindi Maranello, dove prima della conclusione dell'evento c'è stata la visita alla Galleria Ferrari.

www.zagatocarclub.it



“IL FASCINO DI UN'EPOCA”: IN DEFILÉ DA VARESE A MILANO

Organizzato da un consorzio di club milanesi, varesini e comaschi si è svolto il 7 maggio scorso il raduno “Il fascino di un'epoca”, riservato ai mezzi d'anteguerra. Le veterane hanno affrontato senza paura l'inclemente del meteo, nel percorso da Varese a Milano, dove il pubblico ha votato le sue preferite. Una cinquantina sono stati i veicoli partecipanti (comprese le moto).

Il corteo, con le moto a fare da apripista, ha lasciato i Giardini Estensi di Varese alle 9.45, muovendo in direzione del capoluogo lombardo. Con gli equipaggi vestiti in perfetto stile vintage, auto e moto hanno percorso le strade della campagna prealpina verso il Comasco, e quindi l'autostrada fino alla Fiera di Milano. Dal quartiere fieristico le auto hanno poi raggiunto piazza della Scala (a destra), sistemandosi davanti a Palazzo Marino per l'esposizione al pubblico. Gli spettatori hanno anche potuto partecipare all'evento in forma attiva, esprimendo il proprio voto sulla moto e l'auto più amata. Quasi 300 cartoline celebrative dell'evento hanno decretato vincitrici tra le moto la Brough Superior SS 80 de Luxe del 1939, la Indian 1000 del 1912 e la Moto Guzzi GT Norge del 1929. Tra le auto hanno sventato la Lancia Augusta del 1934, che ha preceduto l'Isotta Fraschini Tipo 8 del 1923 e la Lancia Astura del 1933.

Dal canto suo, la giuria espressa dai Club organizzatori e partecipanti alla manifestazione – CMAE di Milano, VAMS di Varese, GAMS Gallarate, VCC Como e Club Orobico (tutti federati ASI) – ha invece decretato la vettura e la moto più elegante: rispettivamente la Hudson Super Six del 1924 e la Moto Guzzi Sport 13 del 1928. Il Defilé si è poi concluso nel tardo pomeriggio di domenica, con un museo a cielo aperto in Piazza San Fedele.



LA BIANCHINA A RADUNO AL LAGO DI BRACCIANO

La delegazione laziale del Registro Bianchina ha iniziato la stagione 2017 il 25 aprile sul lago di Bracciano (Roma). I partecipanti hanno compiuto un giro panoramico sulla strada litoranea del lago. Tra le vetture presenti si sono fatte notare l'esemplare trasformabile con guida a destra già noto ai soci del sodalizio, e la “nuova” (per il Club) trasformabile 1° serie conservata e non restaurata di Archimede Manzara. Il clou della manifestazione è stata la visita al Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, con i suoi 13.000 metri quadri di superficie espositiva coperta. www.bianchina.org

... dal 1937 PAPURELLO

- Riparazioni •
- Ricambi •
- Vendita auto •
- Vecchi ricambi Rover e Daihatsu •

- **RICAMBI PER INNOCENTI... DAL 1960 AL 2000**
- Tutti i tipi di Mini: mini 90-120 - De Tomaso
- 3 cilindri - 990 - small - Turbo - Diesel
- WORLDWIDE DELIVERY**

Via Trento 4 - Settimo Torinese - Tel 011.800.01.49 - www.innocentistore.com - info@innocentistore.com

NON SOLO QUATTRO ANELLI PER RICORDARE ACHILLE VARZI

Anche quest'anno il Registro Storico Quattro Anelli, in collaborazione con il motoclub Achille Varzi e la Scuderia del Lario, organizza il raduno biennale aperto ad auto e moto storiche in onore del pilota galliatese Achille Varzi; la manifestazione si terrà domenica 2 luglio.

È un evento turistico-culturale che porterà i partecipanti a visitare dapprima le sale del castello visconteo-sforzesco del Comune di Galliate (NO, *in foto*), dove ha sede il museo Varzi, col ritrovo dei veicoli nella piazza antistante, per proseguire con un trasferimento autostradale a Tradate in provincia di Varese dove si visiteranno i musei Fisogni e Frera, veri monumenti di storia motoristica e Guinness.

L'impegno organizzativo è in pieno svolgimento per una continuità coi successi delle precedenti edizioni anche in prospettiva del 70° anniversario della scomparsa di Varzi.



IL CONCORSO DI ELEGANZA DEI VEICOLI STORICI DI VERCELLI

Il 23 aprile Vercelli ha ospitato la 16ª edizione del Raduno di Primavera - Memorial Roncarolo, organizzato dal locale club Veicoli Storici Vercelli. All'appuntamento sono intervenuti numerosi appassionati provenienti da svariate località. Presenti numerose marche e pezzi pregiati, come le Jaguar SS 100, Fiat 501 Torpedo, BMW 1600 GT, Citroen "Traction Avant". A fine mattinata i radunisti hanno attraversato il centro di Vercelli per poi imbocca-

re la strada per Caresanablot dove hanno pranzato. Nel pomeriggio si è svolto il concorso d'eleganza: una per una le vetture hanno sfilato davanti alla giuria, mentre il Presidente del VSV Lorenzo Casetta faceva da speaker, descrivendo il modello nei particolari. Una certa attenzione è stata posta anche all'abbigliamento degli equipaggi, che hanno cercato di essere vestiti nel modo consono possibile all'epoca delle vetture. (u.l.)



DALLE CAPRI ALLA FIESTA È ATTIVA LA PASSIONE PER IL MONDO FORD

Un week-end targato Ford fra parchi e campagne del Parmense e del Reggiano. Domenica 21 maggio il Capri Club Italia ha organizzato un incontro per gli appassionati di storiche Ford a Monticelli Terme (PR). All'incontro hanno partecipato equipaggi provenienti da svariate zone, dal Piemonte all'Alto Adige, senza alcun problema a coprire le distanze, a dimostrazione della robustezza delle Ford e della predisposizione ai viaggi. Oltre alle Capri (*in foto*) erano presenti diverse Taunus; c'erano pure due Escort Mk1 1300 Gt, rare in Italia. Un incontro conviviale all'insegna dell'amicizia e della passione per le auto storiche. Il giorno precedente gli appassionati del Capri Club erano stati ospiti di un altro raduno Ford, organizzato dal "Fiesta Mk1 Italia", con ritrovo presso il Parco Vernazza a Sant'Illario d'Enza (RE). All'incontro di sabato era presente anche il noto designer Paolo Martin, che ai tempi aveva dato un importante spunto alla linea della Fiesta con il disegno della sua "Blue Car". (U.L.)

www.capriclubitalia.it

"MAY FLOWERS 2017" NEL SEGNO DELLA MG

Si è svolto il 12, 13 e 14 maggio il "May Flowers 2017" raduno nazionale biennale organizzato dalla sezione lombarda del MG Car Club d'Italia.

L'itinerario scelto per l'edizione 2017 è stato l'Oltrepò Pavese. Partendo dal Castello di San Gaudenzio a Cervesina i partecipanti al meeting hanno compiuto un'escursione che ha avuto come mete principali Volpedo, Varzi, Salice Terme e la Val Curone. Nella giornata di sabato 13 si è inoltre svolta una piccola gara di regolarità valevole ai fini del campionato interno "MG Silver Cup".

Il raduno ha visto la partecipazione di una quarantina di equipaggi provenienti da varie regioni, tutti rigorosamente a bordo di vetture MG, dagli Anni 30 fino alle moderne TF.

www.mgcarclubitalia.org



5° RADUNO DI PRIMAVERA NELLE TERRE DEL GATTINARA

È giunto quest'anno alla quinta edizione il "Raduno di primavera" organizzato dal Valsessera Jolly Club che si svolge come ogni anno nella giornata del 1° maggio fra le località della Valsesia e Valsessera, nelle province di Biella e Vercelli. Quest'anno l'appuntamento di partenza è stato dato a Serravalle Sesia. Verso le 11 i radunisti sono partiti per un giro turistico fra le colline, con passaggio nelle località di Crevacuore, Sostegno, Roasio e Villa del Bosco, transitando tra i vigneti che producono le uve del vino Bramaterra, per arrivare infine a Gattinara. Numerosa la partecipazione di veicoli storici, che hanno sfidato la pioggia inclemente, portando anche pezzi pregiati, fra cui una Fiat 1900 Gran Luce, una Mercedes Pagoda ed una Abarth 1000 coupè. Di grande richiamo è stata un'originale e rara AMC Pacer. (Iacchetti)



CLASSIC CAR AUCTION

SATURDAY | JUNE 17TH 2017 | 5:00PM

AT THE DOLDER GRAND | ZÜRICH



1970 Lamborghini Espada Serie 2
teilrestauriert, sehr gut



1992 Porsche 911 Carrera RS
two owners, 55'000 km, very good



1971 Alfa Romeo Montreal
two owners, 46'000 km, restored

VORBESICHTIGUNG

15. bis 17. Juni 2017

täglich ab 10.00 Uhr

im Parking des
The Dolder Grand in Zürich



2003 BMW Z8 Roadster
two owners, 45'000 km, excellent



1962 Chevrolet Corvette Fuel Injection
4-speed, with Hardtop, very good car



1992 Rolls-Royce Corniche III
452 cars built, 25'500 Miles, very good



1972 Ferrari Dino 246 GTS
partially restored, very good condition



1992 Opel Lotus Omega
just 907 cars built, 20'000 km, excellent

Katalogbestellungen - EUR 100.00 inkl. Eintritt und Apéro für zwei Personen - sind jederzeit möglich!

Bitte nutzen Sie unser Online-Formular für Ihre Bestellungen.


OLDTIMER GALERIE TOFFEN
THE SWISS AUCTIONEERS

OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL GMBH

Gürbestrasse 1 Phone +41-(0)31-8196161

CH-3125 Toffen info@oldtimergalerie.ch

www.TheSwissAuctioneers.swiss

| IN COPERTINA | Alfa Romeo Alfasud ti

TOCCHI SAPIENTI

Il colore giallo sottolinea, forse meglio di altre tinte, la sportività dell'Alfasud ti. Pochi tocchi, ma sapienti, fanno emergere la vocazione alla velocità racchiusa nella storica sigla "turismo internazionale". Il giallo è esaltato dal nero opaco messo nei posti giusti.





Politicamente scorretta

**LO SPOILER POSTERIORE E IL BOXER POTENZIATO SEMBRANO
UNA PROVOCAZIONE, IN TEMPI DI AUSTERITÀ**

**LA BERLINA SPORTIVA PERÒ VINCERÀ SUI PREGIUDIZI,
GRAZIE ALLE SUE DOTI (ANCHE DI ECONOMIA!) E... AL TROFEO**

DI DARIO MELLA - FOTO MATTEO BOEM



La storia di quest'auto è qualcosa di particolare perché le vicende aziendali che la portano al debutto nel 1973 si intrecciano a fatti molto più complessi, soprattutto per la loro natura politica su scala internazionale e per l'imprevedibilità delle loro conseguenze.

Il progetto Alfasud è stato da poco ultimato con la presentazione, al Salone di Torino del 1971, della nuova creazione di Arese fabbricata a Pomigliano d'Arco. Subito piace per una serie di qualità che la sospingono al vertice del segmento, rivelando oltretutto ottime doti stradali che meritano di essere poste meglio in risalto con una versione più sportiva e potente. Che è stata prevista sotto forma di coupé, e sarà l'Alfasud Sprint. Ad Arese, tuttavia, non è questo l'obiettivo del momento. Ci vuole qualcosa di più immediato, un modello che faccia da contraltare soprattutto alla Fiat 128 Rally che la Casa torinese ha presentato due anni prima. E che deriva direttamente dalla berlina 128.

Si è in anni in cui iniziano ad affermarsi le sportive, sulla base della berlina di cui mantengono la carrozzeria, eventualmente nella variante a due porte. Un tocco di personalizzazione in chiave estetica, un motore più potente e un assetto esaltato da gomme





TAGLIO

I doppi fari evidenziano il tema delle sportive Alfa anni '70: il taglio del cofano arretrato all'altezza dei fari, come su Montreal e Alfetta Gt. La coda mostra una soluzione applicata da tutti... dieci anni dopo: lo spoiler. Sopra, il vano bagagli e il finestrino dietro apribile. Da notare lo spoiler anteriore derivato dalle corse.



di maggiore dimensione con cerchi sportivi rendono la berlina accattivante e idonea a soddisfare le esigenze di chi desidera una maggiore fruibilità della vettura in confronto al classico coupé.

Fin qui siamo nella norma, nel senso che auto così iniziano a diffondersi anche all'estero, basti pensare alla Ford Escort 1300 GT, alla Opel Kadett Rally e alla Simca Rallye 1 e Rallye 2, per restare in un ambito di cilindrate prossimo.

Aerodinamica

Nel caso dell'Alfasud ti, dove per l'occasione è rispolverata la tradizionale sigla che significa "turismo internazionale", compare però qualcosa di nuovo: sono le appendici aerodinamiche. Questi ritrovati hanno fatto la loro comparsa nelle auto da corsa per ragioni legate, da un lato, al miglioramento della penetrazione aerodinamica, dall'altro per dare maggiore portanza (e quindi stabilità) alle ve-

locità più elevate. Che è esattamente quello che si fa oggi anche sulle normali berline. Ma questo, che è un fattore squisitamente tecnico, diventa allora il simbolo della dannazione, o, come si usa dire oggi, del "politicamente scorretto". Perché tutto ciò? Nel mese di ottobre 1973 all'improvviso soffiano venti di guerra nel vicino Oriente, con conseguenze che sembrano non doverci riguardare mai. Come un fulmine a ciel sereno, la crisi petrolifera seguita al conflitto arabo-israeliano, detto guerra del Kipur, investe le economie occidentali. Ed è qualcosa che cambia il modo di concepire e vivere l'automobile, segnando la fine di un periodo di spensieratezza forse irripetibile. La guerra determina la drastica riduzione delle esportazioni di petrolio dai Paesi Arabi verso l'Occidente, il cosiddetto embargo petrolifero, che da noi ha come prima conseguenza il forte rincaro del prezzo dei carburanti alla pompa, soprattutto della benzina. Si fanno i conti con

TEXALFA

La sagomatura anatomica dei sedili anteriori, in panno operato e Texalfa, rende confortevoli i lunghi viaggi. La strumentazione, completa e raccolta, è leggibile senza distrarre lo sguardo dalla strada. Dietro, lo spazio per i passeggeri è abbondante. Le ampie portiere permettono di accedere comodamente al confortevole divano posteriore sdoppiato.



le scorte di greggio e si studia il modo di ridurre i consumi di petrolio, iniziando con il porre un freno all'uso dell'automobile e, più in generale, dei mezzi a motore. Come? Vietando l'uso dell'auto di domenica e nei giorni festivi. Per qualche tempo la gente la prende in modo folcloristico inventando i mezzi più strani per muoversi, basta farlo con qualsiasi veicolo purché non sia mosso da un motore endotermico. In quelle che sono chiamate le "domeniche a piedi", si vedono circolare le sole auto della Polizia e i mezzi di pronto intervento. L'Alfasud ti si trova pertanto nel mondo al momento più sbagliato, che certo non può essere previsto, ma che di fatto ne penalizza le vendite. Come non bastasse, si introducono per la prima volta i limiti di velocità sulle strade extraurbane e sulle autostrade, rispettivamente di 100 e 120 km/h. La motivazione è di favorire il risparmio di carburante, ma, passata la crisi energetica, i limiti rimangono, per tutt'altre ragio-

ni, con valori diversi e differenziati per cilindrata. E questo è un altro aspetto che penalizza, assieme all'Alfasud ti, le sportive in generale.

Simbolo negativo

La crisi energetica è un momento vissuto diversamente nei Paesi europei. Da noi prevale l'isterismo collettivo perché, come sempre accade, anche gli aspetti più tecnici diventano occasione di scontro politico. L'automobile è data per morta senza sapere perché e con cosa la si potrebbe sostituire. L'Alfasud ti diventa anzi, proprio lei, il simbolo della crisi definitiva dell'automobile. Perché c'è chi, prendendo spunto dalle sue appendici aerodinamiche, l'accosta a immagini preistoriche in stile estinzione dei dinosauri, dove sopra lo scheletro si alzano irte le squame del dorso. L'Alfasud ti è descritta come una carcassa abbandonata e arrugginita e l'alettoncino in coda ispira il paragone con le squame degli

SICURA E LUMINOSA

Ottima la visibilità (in alto) utile alla sicurezza e alla luminosità. Nelle foto piccole: il cruscotto con spie al centro e indicatore livello benzina nel contagiri. Al centro, termometro acqua, manometro olio e orologio: la sede era lasciata a disposizione del cliente per inserire lo strumento preferito. A destra, la regolazione dell'altezza fari. Ben rifinito il pannello porta, qui con altoparlante after-market. Notare la leva del cambio con cuffia sportiva in finta pelle.

animali preistorici estinti.

Ma fin qui pazienza, è solo un evocare sciagure che di reale non hanno nulla. Quel che da fastidio, perché dietro c'è un pregiudizio ideologico, è la guerra dichiarata contro le automobili in generale e il particolare accanimento contro le sportive. La povera Alfasud ti (ma il destino è comune a tanti altri modelli) è accusata, chissà mai perché, di divorare preziosa benzina per il solo fatto di avere in coda una sigla di intonazione sportiva o magari per essere di colore rosso. Ma anche per avere cinque marce, come se la quinta sia messa lì per divertirsi a consumare di più. Vai a spiegare a quei soloni allora di moda che le appendici non sono lì per caso, ma rispondono a una precisa funzione: il Cx della normale Alfasud grazie alle appendici aerodinamiche è ridotto di due punti (da 0,41 a 0,39) a favore del risparmio di benzina. Ragionare in termini logici, guardando alla realtà delle cose senza farsi fuorviare dai pregiudizi e dalle ideologie, non è gradito perché furoreggiano le Erinni di un pensiero distorto che di buono non porta nulla all'Italia, causando solo guai e disoccupazione.

Costoro certamente inorridiscono nel vedere i comodi e ben profilati sedili dell'Alfasud ti, la disposizione sinergica della sua strumentazione con gli strumenti secondari raggruppati al centro della plancia e rivolti verso il conducente per essere facilmente leggibili. Da fastidio che una sportiva abbia l'identica capacità di carico di una berlina da famiglia. Sì, perché in quei tempi di notte profonda della ragione la sola cosa che può giustificare l'uso dell'automobile (e più è lenta e meglio è) è la capacità di carico, come se all'improvviso gli Italiani debbano iniziare a trasportare chissà dove di tutto e di più. Inoltre, dentro l'abitacolo si sta comodi in cinque, perché il progetto Alfasud è nato con precisi obiettivi in termini di abitabilità e capacità di carico. Insomma, l'Alfasud ti riunisce in sé i requisiti di una sportiva e di una berlina da famiglia, divenendo il compromesso ideale del cliente che da un lato desidera più brillantezza, ma che ha moglie e figli da

portare in vacanza. Come si vede essa ha tutti i numeri per divenire una "GTI" in anteprima, raccogliendo nel suo segmento l'eredità dell'Autobianchi Primula coupé S e proseguendo lungo il percorso aperto da auto concepite con la medesima logica, come la Fiat 128 Rally, l'Innocenti Mini Cooper S e l'Autobianchi A 112 Abarth. Che in tempi pre-

II SERIE



EVOLUZIONE

Storia per immagini: l'evoluzione del modello, con motori 1.3 e 1.5 (sopra), termina con la più prestante di tutte: la 1.5 Quadrifoglio Verde del 1982, da 105 Cv (sotto). A lato, la I serie in colore verde pisello.



III SERIE



PORTELLONE

Sull'Alfasud III serie il cofano bagagli sarà sostituito dal più pratico portellone, (a lato). La capacità di carico però non cambierà di molto, a dispetto della pubblicità.



crisi hanno riscosso pieno gradimento da parte dei clienti e del pubblico in generale e i giudizi positivi della stampa.

Oggi invece, fortunatamente, guardiamo all'Alfasud ti per quello che è, cioè una berlina sportiva di 1186 cc di cilindrata, con un bellissimo motore boxer a quattro cilindri da 68 CV-DIN (cinque più della normale Alfasud) che la spingono oltre la soglia dei 160 km/h dichiarati dalla Casa (dieci più della normale Alfasud), una velocità che nessuna concorrente di pari cilindrata può uguagliare. E la guardiamo per la bellezza della linea a due volumi tipo fast-back che ha fatto scuola. La resa in chiave sportiva è affidata ai doppi fari, ai rostri ai paraurti, alla "grembialatura" (si diceva così) in veste di spoiler sotto il paraurti anteriore, al famoso spoiler di gomma dura nera posto in coda e ai cerchi sportivi. Il frontale è reso più aggressivo dalla calandra interamente nera e priva del listello centrale cromato della normale berlina.

All'interno, le principali differenze si vedono nel volante a razze forate, nei sedili meglio profilati e dotati di serie di poggiatesta, nella strumentazione, nel superiore decoro dei pannelli porta con nuovi profili cromati, nella resa della plancia e della console centrale e nella diversa collocazione del posacenere dovuta alla presenza del blocco strumenti centrale.

Trofeo

Le ottime doti stradali, la prontezza del motore nel prendere i giri, la grande tenuta di strada e l'ottima frenata, sono le qualità che nel 1975 spingono qualcuno, in Austria, a creare il Trofeo Alfasud, una serie di gare destinate a mettere in evidenza le giovani promesse che si cimentano in pista con le "ti". L'iniziativa è di Johannes Ortner, Campione europeo della Montagna nel 1970 e 1971 al volante di un'A-barth. In questo modello egli intravede la soluzione giusta per far crescere i giovani piloti. L'idea pia-

APERTURA A FILO

Nelle foto piccole, alcuni dettagli dei gruppi ottici e della maniglia porta. Le luci di posizione sulla prima e seconda serie sono sopra i paraurti, poi si sposteranno nei paraurti che diventerà di plastica. Si nota nella foto al centro l'apertura del cofano bagagli a filo paraurti, cosa che facilita il carico e grazie al piano molto basso. In compenso, l'apertura è piccola e stretta.





ELABORAZIONE

L'attività sportiva dell'Alfasud ti è riassunta nelle immagini che la ritraggono in corsa nel Trofeo, dove le vetture erano preparate con il ricco kit di elaborazione (foto sotto) fornito dalla Casa. Il Trofeo Alfasud si disputava in varie nazioni; tra i piloti che lo disputarono, la punta di diamante è stato Gerhard Berger.



ce ai vertici Alfa Romeo, tanto che il Trofeo Alfasud ti è reso ufficiale dalla Casa l'anno dopo. L'obiettivo è di avviare una formula addestrativa con premi di gara tali da mettere i migliori in condizioni di ricavare del denaro utile a proseguire l'attività agonistica, magari in una categoria superiore. Le auto sono uguali per tutti e la preparazione avviene con un kit fornito dall'Autodelta. Il numero di gara di ciascun concorrente è assegnato all'inizio e resta uguale per tutta la durata del Trofeo. L'iniziativa è imitata anche altrove, tanto che in Germania e in Francia sono istituiti campionati analoghi a beneficio della popolarità dell'Alfasud ti stessa e quindi delle vendite. Tra i piloti che si mettono in luce nel Trofeo c'è anche chi arriva al massimo livello, come Gerhard Berger che approderà in F1 diventando perfino pilota ufficiale Ferrari, tra l'altro l'ultimo scelto dal Commendatore. Le gare sono combattute, con molte Alfasud in pista e tanta gente sulle tribune a gustare lo spettacolo offerto dai piloti con le loro acrobazie al volante di un'automobile tutto sommato ancora vicina, per quanto preparata da gara, a quella di tutti i giorni che essi stessi possono acquistare e guidare quotidianamente. È anche grazie a queste iniziative che il progetto Alfasud ti dura nel tempo ed è sviluppato con cilindrate e poten-

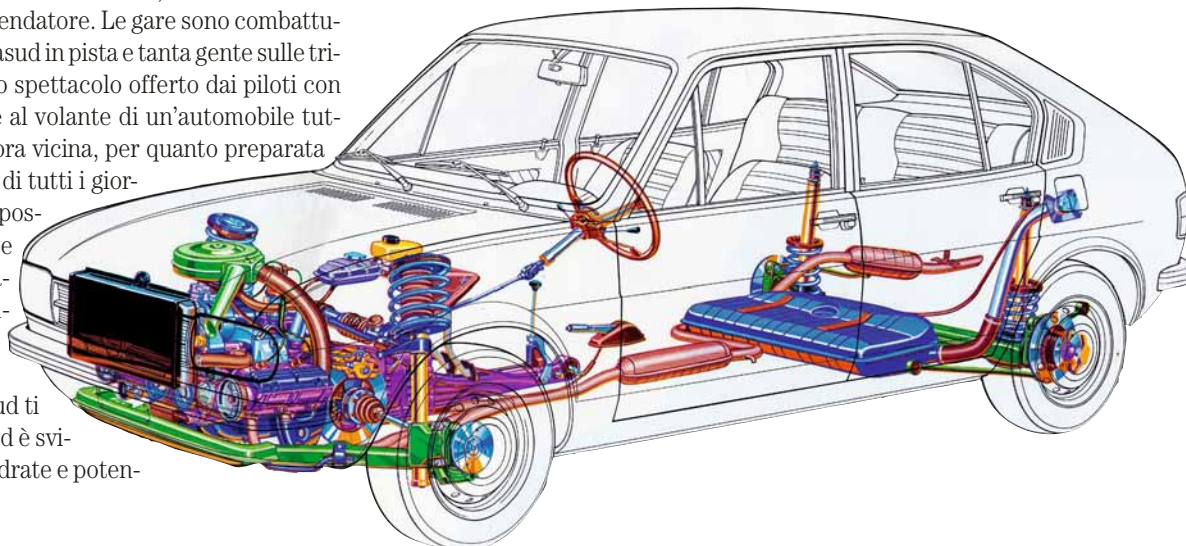
za via via crescenti. Il Trofeo prosegue fino al 1981, anno in cui la berlina cede il passo al coupé, l'Alfasud Sprint.

Questa prima serie di Alfasud ti, che di fatto è la capostipite di tutte le sportive (nel segmento C) del Biscione a trazione anteriore, è prodotta in 88.727 esemplari fino al 1977, anno in cui la gamma Alfasud è aggiornata e la cilindrata della "ti" è portata a 1286 cc.



ENTROBORDO

Sotto, lo schema meccanico dell'Alfasud con i freni a disco anteriori entrobordo (nella foto piccola). A destra, il motore boxer con il filtro aria rimosso per vedere il carburatore a doppio corpo. La compattezza del boxer permette di sistemare gli accessori in una vasca ricavata tra vano motore e abitacolo, dove la paratia fa da barra-duomi irrigidendo la scocca.



SCHEDA TECNICA

ALFA ROMEO ALFASUD TI

Motore Alfa Romeo, 4 cilindri contrapposti, anteriore longitudinale, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera, albero motore su 3 supporti di banco Cilindrata 1186 cc Alesaggio e corsa 80 x 59 mm Rapporto di compressione 9:1 Potenza 68 CV a 6000 giri Coppia 9,2 kgm a 3200 giri Distribuzione monoalbero a camme in testa (cinghia) Alimentazione un carburatore invertito a doppio corpo Weber 32 DIR 41; pompa carburante meccanica Accensione bobina e spinterogeno Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale, capacità circuito 4 litri Raffreddamento ad acqua forzata mediante pompa centrifuga, circuito chiuso con vaso di espansione, radiatore, elettroventilatore comandato da termostato, capacità circuito 7,3 litri Impianto elettrico 12 V con alternatore da 475 W Batteria 12 V - 36 Ah **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco a secco a comando idraulico Cambio a 5 velocità sincronizzate + RM Rapporti al cambio: 1^a 3,545 - 2^a 2,062 - 3^a 1,434 - 4^a 1,115 - 5^a 0,931 - RM 3,091 Differenziale e rapporto finale: coppia conica ipoidale, 9/37 Cerchi in acciaio 5J x 13" Pneumatici 145 SR13 (a richiesta 165/70 SR13) **Corpo vettura** Telaio autoportante a struttura differenziata, carrozzeria berlina due volumi e mezzo, 4 porte, 5 posti Sospensioni: anteriore ruote indipendenti schema McPherson, molla e ammortizzatore coassiali, barra stabilizzatrice; posteriore asse rigido, parallelogramma di Watt, barra Panhard, molla e ammortizzatore coassiali Freni: a disco, anteriori all'uscita del differenziale Ø 258 mm, posteriori Ø 233 mm, doppio circuito, limitatore di frenata al retrotreno, freno a mano sulle ruote anteriori, servofreno Sterzo pignone e cremagliera, piantone di sicurezza Capacità serbatoio carburante 50 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2455 Carreggiate ant/post 1384/1351 Lunghezza 3926 Larghezza 1590 Altezza 1370 Peso in ordine di marcia 810 kg **Prestazioni (dichiarate)** Velocità massima 160 km/h Accelerazione 1 km da fermo in 35"6



LE CONCORRENTI DELL'ALFASUD NELL'INVERNO 1975

MODELLO	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza (CV/giri)	Velocità (km/h)	Prezzo di listino in Lire
Alfa Romeo Alfesud ti	4 boxer ant/ant	1186	68/6000	160	2.340.800
Fiat 128 Sport coupé 1100 L	4 in linea ant/ant	1116	64/6600	150	2.172.800
Fiat 128 Sport coupé 1300 L	4 in linea ant/ant	1290	75/6600	160	2.262.400
Fiat 128 Rallye	4 in linea ant/ant	1290	67/6200	150	2.083.200
Ford Escort 1300 Sport 2p.	4 in linea ant/post	1298	82 (SAE)/6000	160	2.012.640
Lancia Fulvia coupé 3	V4 ant/ant	1298	103 (SAE)/6000	170	2.956.800
Opel Kadett Rallye 1.2 S	4 in linea ant/post	1196	60/5400	145	2.480.800
Simca 1000 Rallye 1	4 in linea post/post	1294	60/5400	150	1.565.000
Simca 1000 Rallye 2	4 in linea post/post	1294	85/6000	170	1.895.000



AGGRESSIVITÀ FORMALE

La vista di fronte, in movimento, evidenzia qualche scorporo stilistico con la fiancata ma anche la carica di aggressività formale di questa potente roadster. L'assenza di cromature sul perimetro della calandra identifica questo esemplare come uno della prima serie.



Inghil... terra 'd motor

**LA SPIDER INGLESE, CON LINEA ITALO-TEDESCA, HA NEL
6 CILINDRI IL PRINCIPALE PUNTO DI FORZA, NONOSTANTE
L'INIEZIONE CAPRICCIOSA. VALE MOLTO PIÙ DI QUELLO
CHE COSTA: 30.000 EURO PER ESEMPLARI PERFETTI**

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO MICHELE ROSETTA



Anticipiamo per un momento una consueta sezione delle nostre Guide ("Cosa guardare") per avvertire che, qualora foste interessati all'acquisto di una Triumph TR6, il consiglio è di andarla a visionare con i tappi di cera nelle orecchie; intimate, oppure, di non metterla in moto finché non avrete espletato tutti i controlli necessari su una qualsiasi auto di oltre quarant'anni.

Il motivo è semplice: la sua voce è irresistibile come il canto delle sirene; il venerabile sei cilindri in linea che la equipaggia sarà anche obsoleto, pesante, tutto quello che si vuole, ma emette un suono allo scarico che supera, in melodia, quello del V6 Alfa Romeo: il che è tutto dire.

Questo motore che, come vedremo, è l'assoluto protagonista di questa macchina, nasce quale evoluzione del due litri che vede la luce sotto il cofano della Standard Vanguard Six all'alba degli anni '60 del secolo scorso; equipaggia poi la Triumph 2000 del 1963 e infine, nel 1967 e già portato ai definitivi 2,5 litri, debutta su una Triumph sportiva: la TR5 PI (Petrol Injection).

Si tratta di un mostro di robustezza, tutto in ghisa con distribuzione ad aste e bilancieri che, pur non girando pianissimo (5.500 giri) può accumulare una quantità incredibile di chilometri senza problemi; l'unica complicazione costruttiva, se così vogliamo chiamarla, è l'alimentazione a iniezione Lucas grazie alla quale, però, il fortunato guidatore può contare su 150 CV che, su una vettura pesante meno di 1000 kg e con un preciso cambio a sette rapporti (l'over-drive è presente su tutte le marce eccetto la prima), sono in grado di elargirgli prestazioni di sicura soddisfazione pur non preoccupandosi molto delle emissioni inquinanti. Per gli USA, infatti, vi era una versione alimentata a carburatori, più "pulita" ma molto meno potente (104 umilianti CV).

In quel momento (nel 1967) tale ammirevole motore è montato sotto a una carrozzeria che, alquanto discussa al suo apparire per l'aspetto così dirompente nei confronti della più classica concezione delle roadster britanniche, era riuscita a conquistare tutti dopo che il tempo aveva fatto emergere la qualità del lavoro di Giovanni Michelotti (la linea debutta sulla TR4 del 1961); ottimamente rifinita e con anche qualche sprazzo di lusso vero e proprio, come la plancia in legno, la Triumph TR5 PI è una macchina con pochissimi punti deboli, soprattutto se equipaggiata con le ruote a raggi cro-

IL COLORE BLU

Lo stesso discorso fatto per il frontale, vale anche per la coda. In questa inquadratura si può apprezzare la magia del colore blu che minimizza l'invasione visiva del piano di coda verniciato in nero opaco.



mate al posto dei vistosi e ineleganti cerchi tipo “Rostyle” di serie. Ancora oggi crediamo non esista un colpevole identificato per questo tipo di ruote, così diffuse in quel periodo nel Regno Unito, che appaiono di rara bruttezza ma riteniamo fosse imparentato, in qualche modo, con il soggetto che decide il restyling della TR5.

Personalità

C'è chi dice che Michelotti fosse troppo occupato oppure, pensiamo noi, si sarà rifiutato di rimaneggiare in economia un suo disegno ancora così valido, fatto sta che l'incarico è affidato alla tedesca Karmann, non solo per la fornitura degli stampi e dell'attrezzatura per la produzione, e questa sarebbe un'ottima scelta, ma anche per il “restyling”; e questa, invece, è un'idea meno geniale in quanto i nuovi muso e coda concepiti ad Osnabrück, nel cuore della Bassa Sassonia, appaiono poco amalgamati con il corpo centrale della carrozzeria che rimane quello della TR5, come la parte meccanica, versione USA a carburatori compresa.

Ora però stop alle critiche sullo stile, innanzitutto perché la macchina ha un ottimo successo commerciale, quindi piace e non è corretto prescindere dal gusto generale; poi perché occorre anche riconoscere che oggi, a distanza di anni, la TR6 ha il pregio indiscutibile di avere una forte personalità: prerogativa decisiva,

ancor più di tanti preziosismi stilistici, a conferire fascino ad una automobile. Traspare con chiarezza, inoltre, la potenza nascosta sotto il cofano, non fosse altro che attraverso le grandi ruote in acciaio a canale allargato che, a partire dal secondo anno di produzione della TR6, sostituiscono fortunatamente le già criticate Rostyle: sono perfettamente coerenti e molto belle, come lo è il tetto rigido fornito a richiesta che, quando montato, contribuisce oltretutto in maniera determinante alla rigidità della vettura: molto raro in Italia fin da allora, oggi è un ago nel pagliaio che conviene cercare. La Triumph TR6 rimane in produzione dal 19 Settembre 1968, il giorno stesso in cui la TR5 PI le cede il testimone, fino al 15 Luglio 1976, quando i suoi ultimi esemplari, destinati agli USA, lasciano le linee di montaggio di Coventry.

A quel punto è già iniziata la produzione della TR7 a scocca portante che, seguendo la denominazione dei modelli, dovrebbe essere considerata l'erede; cosa che non avviene poiché essa è prodotta per quasi un lustro soltanto come coupé, smentendo il proprio stesso nome (TR starebbe per “Triumph Roadster”) in perfetta sintonia con le follie di quel periodo storico in seno alla British-Leyland; ma anche perché nessuno degli appassionati e degli storici dell'automobile si sono mai sognati di accostare questi due modelli, troppo diversi tra loro, nella stessa dinastia.



La TR6, quindi, è da considerare l'ultima rappresentante di tale famiglia, costituita da generose vetture decapottabili a due posti, con telaio separato ma con sospensioni indipendenti anche dietro, molto brillanti e, al crepuscolo della loro storia, dotate di un motore che le renderà desiderabili per l'eternità; apparentemente sempre uguale a se stessa, in realtà la TR6 ha subito moltissimi aggiornamenti e variazioni tanto da configurare due serie; le elenchiamo di seguito.

Evoluzione

Model Year 1970 - Le prime modifiche, nell'autunno 1969, sono per il M.Y. 1970: sostituzione delle ruote Rostyle con quelle in acciaio verniciato con quindici fori rotondi e coppetta centrale in plastica nera, sedili a schienale ribaltabile, cornice del parabrezza verniciato in nero opaco, coperchio delle punterie verniciato in color alluminio anziché cromato, volante con razze argento caratterizzate da una fessura radiale anziché nero con fori rotondi, scritta "Triumph" sulla coda adesiva e non più smaltata

Model Year 1972 - Stemma della British-Leyland sui parafranghi anteriori.

Model Year 1973 - Si può considerare una "seconda serie", dal Settembre 1972: luci targa spostate dall'alloggiamento cromato

posto sul paraurti all'incavo sopra la targa; bordo superiore e inferiore della calandra cromati, sedili con appoggiatesta regolabili, cornici cromate agli strumenti con grafica diversa e linea rossa del contagiri spostata da 5.500 a 5.800 giri, amperometro sostituito dal voltmetro, volante leggermente più piccolo con al centro un cuscinetto con false cuciture a vista e scritta "Triumph" anziché con il relativo stemma, cambio luci dal pavimento al piantone, due plafoniere ognuna nel vano per i piedi anziché una singola sul tunnel centrale, coppe in plastica a centro ruote grigie anziché nere, motore con potenza ridotta da 150 a 125 CV, ventola di raffreddamento a tredici pale anziché sette, finta pelle dei sedili più ruvida, spoiler anteriore nero sotto al paraurti, spazzole del tergicristallo da cromate a nere opache, sportellino apribile di adduzione aria all'abitacolo rimpiazzato da una griglia fissa in plastica nera. Alcuni di questi aggiornamenti furono introdotti gradualmente nell'ultimo periodo di produzione della serie precedente.

Model Year 1974 - Scritta "TR6" sullo stemma a centro calandra adesiva e non più smaltata; incavo per chiusura portiera al centro dei pannelli porta. In tutto sono stati costruiti 13.703 esemplari a iniezione, dei quali 8.370 a guida a destra per il mercato domestico, e 78.147 esemplari a carburatori.



PERCHÉ COMPRARLA

Essenzialmente perché è l'ultimo esempio di vera spider "all'inglese" per di più dotata di un signor motore che, oltre a prestazioni entusiasmanti, è in grado di elargirvi autentici brividi di piacere ogni volta che lo mettete in moto; non parliamo poi di quando lo potrete spingere un po', lontano dai Tutor e magari in galleria: una vera sinfonia.

Pur non essendo un esempio di armonia di design, la TR6 è però indiscutibilmente elegante e molto personale; chi ama l'atmosfera emanata dai prodotti inglesi e, magari, gradisce vestirsi di conseguenza, accomodato su una di esse si troverà perfettamente a proprio agio pur non essendo costretto a pagare pegni eccessivi di scomodità come su pro-

dotti analoghi ma più anziani anche solo di pochi anni. Non che la TR6 sia la compagna ideale per i lunghi viaggi, a lungo andare anche le sinfonie stancano le orecchie, ma comunque il livello di confort complessivo non si discosta molto da quello ottenibile su altri roadster del periodo e apparentemente più moderni.

Se l'uso dell'auto è, per voi, occasionale, potreste anche usarla come unica auto: se ne gioverebbe lei, rimanendo sempre in esercizio, e voi con un ritorno di stile difficilmente eguagliabile; con il luminoso tetto rigido montato, e tenuto in debito conto che le vostre necessità di stivaggio di persone e cose siano essere minime, il vostro unico limite sarà l'assenza del climatizzatore; assenza alla quale, co-

BEN DISPOSTA

Un bel primo piano della strumentazione secondaria: bella, elegante, utile e ben disposta sulla plancia. Alla sinistra del reostato per la regolazione dell'intensità dell'illuminazione troviamo il manometro olio, in alto, e il termometro del refrigerante. A destra, rispettivamente, l'indicatore livello carburante e l'amperometro.



me sanno tutti coloro che hanno esperienza di auto scoperte, non si può certo ovviare togliendo l'hardtop ed aprendo la capote.

Come tutte le macchine inglesi, anche questa Triumph si giova della facilità di ottenimento dei ricambi e dei componenti per una eventuale personalizzazione ed anche la manutenzione non è particolarmente impegnativa se si prescinde dal cagionevole impianto Lucas di iniezione del carburante: un "soggetto" che invecchia male e che in Italia trova adeguata assistenza solo in pochissime sedi. Macchina sostanzialmente affidabile, veloce, adeguatamente datata, signorilissima e poco diffusa, è la compagna ideale per qualsiasi evento a cui vi venga in mente di partecipare, sicuri di non sfigu-

rare e di essere ben accetti anche dagli organizzatori più snob. Segnaliamo poi la straordinaria convenienza della TR6 sul mercato; non ci si spiega come un'auto che assomma in sé tutte le caratteristiche sopra descritte possa costare così poco; se le possibilità di rivalutazione, per noi reali e corpore, dovranno ovviamente misurarsi con un mercato estremamente influenzato dalle mode come quello delle auto da collezione (una realtà che non cessa di sconcertare ogni vero appassionato), ci pare però impossibile, acquistando oggi un bell'esemplare di questa Triumph, ritrovarsi poi con una minus valenza. E questo, dopo essersi divertiti come matti guidandola per tutto il tempo che si è condiviso con lei, ci pare un buon punto fermo.

BORDI OK

Due viste dell'interno evidenziano le forme della plancia, rimasta pressoché identica a quella della TR5, e l'eleganza di tutto l'insieme, accentuata non poco dalle varie tonalità del colore beige che ricoprono l'abitacolo. Molto bello il volante fuori serie mentre non appaiono per nulla fuori posto, per quanto non originali, i bordi superiori delle porte in legno.



PERCHÉ NON COMPRARLA

Dopo una notte insonne alla ricerca dei motivi che potrebbero scoraggiare l'acquisto di una TR6, dobbiamo alzare bandiera bianca; una volta scontati gli ovvi motivi che possono precludere a chiunque il godimento di un'auto sportiva decapottabile a due posti, rimane solo il consiglio di non affidarla a chi, voi compresi, non sa guidare più che bene: la combinazione di 150 CV, pneumatici di misura anni '70, peso limitato e squilibrato sul davanti, assenza totale di ausili elettronici alla guida consentono sì una guida divertentissima e ormai dimenticata ma solo a chi, quando è al volante, sa cosa sta facendo e conosce tutti i segreti del controsterzo.

COME PERSONALIZZARLA

Stare soltanto attenti a non esagerare con cromature, bandierine, stemmi, eccetera.

Abbiamo anche un dubbio che stentiamo a risolvere: posto che questa Triumph è l'ultima spider inglese cui calzano a pennello le ruote a raggi cromate, l'appassionato, che ne è consapevole, si trova però di fronte a quattro tra le più belle ruote in acciaio che siano mai state concepite; sapendo che queste ultime sono anche molto più facili da pulire e da tenere equilibrate, alla fine riteniamo che la scelta giusta sia quella di conservarle: si risparmia anche una discreta somma.

Non però con l'anello cromato tipo USA presente sull'esemplare del servizio: ci pare una leziosità non in sintonia con l'auto; una critica che ci permettiamo di fare poiché riteniamo, per altri versi, che questa sia una macchina da riferimento, sia come combinazione cromatica sia come scelta della personalizzazione che si sostanzia nell'applicazione di un pertinentissimo volante sportivo in legno, dei profili alle porte in legno, di uno stereo dell'epoca e nella trasformazione dell'impianto di alimentazione attraverso il superamento dell'iniezione Lucas a favore di tre poderosi doppio corpo Weber capaci di ripristinare l'originario vigore anche ai motori post 1973 e di implementare ulteriormente il loro già magico suono.

Una nostra preferenza, su questo tipo di auto, qui assente, riguarda il rituale portapacchi cromato sul coperchio del bagagliaio con relativa valigia in cuoio ma capiamo anche che è un componente che può creare qualche problema all'atto della manutenzione della carrozzeria ed è forse più saggio toglierlo quando non serve.

Non male anche una coppia di fendinebbia rettangolari sotto al paraurti: a nostro parere aggiungono ulteriore grinta al "muso" di una vettura cui già essa non fa difetto.

PHILIPS D'EPOCA

A sinistra, dall'alto: i guanti da guida, quasi indispensabili su una TR6; comandi secondari: da sinistra tergicristallo, ventola abitacolo, riscaldamento, chiave di accensione, starter; autoradio mangianastri "Philips" d'epoca; poco spazio attorno alla pedaliera, sulla sinistra c'è il commutatore dei fari. Il bagagliaio è capiente e ottimamente rifinito.



GAMMA COLORI

Prugna 17 (nero, beige, beige chiaro, grigio)
 Bianco 19 (nero, rosso, beige, beige chiaro, castagna)
 Triumph Racing Green 25 (nero, beige chiaro, rosso)
 Rosso Signal 32 (nero, beige)
 Rosso Pimento 72 (nero, beige, beige chiaro, castagna)
 Rosso Carminio 82 (nero, beige)
 Giallo Jasmine 34 (nero, beige, beige chiaro)
 Blu Royal 56 (nero, beige chiaro, blu)
 Blu Mallard 106 (nero, beige)
 Blu Zaffiro 96 (nero, blu)
 Blu Francia 126 (nero)
 Blu Delft 136 (nero, beige)
 Blu Tahiti 146 (beige)
 Marrone Siena 23 (nero, beige)

Marrone ruggine 93 (beige)
 Acero 73 (nero, beige)
 Verde alloro 55 (nero, beige, beige chiaro, rosso)
 Verde smeraldo 65 (nero, grigio)
 Verde Giava 85 (nero)
 Giallo zafferano 54 (nero, beige)
 Giallo Mimosa 64 (nero, castagna, beige)
 Giallo Topazio 84 (nero, beige)
 Giallo Inca 94 (nero)
 Magenta 92 (nero)

In parentesi, l'abbinamento dell'interno; sedili e pannelli porta sono rivestiti in finta pelle elastica; per quanto la pelle sia comparsa in più occasioni nell'elenco delle dotazioni a richiesta, in realtà pare che nessuna TR6 sia stata così rifinita in origine. Il colore della moquette dei tappeti è sempre coordinata con quello dei sedili. La capote di serie è sempre in nero; a richiesta si poteva avere in bianco.

COSA GUARDARE

Innanzitutto verificate che il numero di telaio cominci con "CP" sugli esemplari pre-Settembre 1972 e con "CR" per quelli successivi; vi toglierete così il dubbio sulla loro destinazione europea in quanto quelli destinati alle Americhe riportano, rispettivamente, la sigla "CC" e "CF".

Un breve colloquio con un paio di proprietari è sufficiente, poi, per focalizzare che gli unici problemi seri della Triumph TR6 sono a carico dell'iniezione: difficoltà di messa a punto, facilità a perderla, funzionamenti a strappi e rifiuto di partenza a caldo (in questo, per la verità vi è anche la complicità della pompa elettrica della benzina che tende a surriscaldarsi) sono i grani di un rosario veramente deprimente; facile da capire la perdita di pazienza che ha condotto non pochi di loro a saltare il fosso per passare ai carburatori Weber. Una scelta che, intimamente, ci trova incondizionatamente al loro fianco; peccato però che in tal modo ci si compromette la Certificazione ASI, particolarmente utile per la partecipazione a quegli eventi per i quali la TR6 ci pare fatta apposta e che abbiamo evocato nei motivi d'acquisto.

Risulta anche, da esperti qualificati, che le grane provocate dall'impianto di iniezione possono essere di molto attenuate spostando la pompa della benzina in una posizione più ventilata ed apponendo un filtro supplementare del carburante sulla linea di alimentazione così da evitare che anche la più piccola impurità raggiunga la pompa stessa.

La ruggine non è indulgente nemmeno con quest'ultima TR a telaio separato ma proprio questa sua particolarità costruttiva, un po' fuori tempo già negli anni '70 del secolo scorso, oggi ne limita le conseguenze sull'integrità della macchina e ne facilita la riparazione. Le TR provenienti da fuori Inghilterra sono generalmente abbastanza sane; non poche provengono dagli Stati più soleggiati degli USA, dove furono vendute nel maggior numero, e, sotto questo aspetto, possono offrire qualche garanzia in più; se poi sono state "europeizzate" in maniera sapiente, almeno nell'aspetto, ci si può anche fare un pensierino; a svegliare il motore ci si penserà poi.

Nel caso di queste auto, l'acquisto di un progetto di restauro, anche se è l'unico modo per essere poi sicuri al cento per cento della qualità del veicolo sul quale si viaggia, non è finanziariamente consigliabile date le moderate quotazioni della vettura finita e, quindi, il consiglio è di non badare a spese (sempre in un ambito di ragionevolezza complessiva) e di acquistare un'esemplare già restaurato e possibilmente corredato da adeguata documentazione fotografica della intera operazione: a fronte di una spesa sicuramente superiore alle quotazioni medie ci si risparmia una mon-



tagna di potenziali fastidi.

Attenzione, come non mai, alle macchine frettolosamente imbellettate per la vendita; un indizio per capire che ci si trova di fronte a una di esse potrebbe essere il vano motore verniciato in nero anziché nel colore della carrozzeria, fenomeno assai diffuso. In quel caso sarà bene raddoppiare la cautela nella valutazione dello stato delle lamiere e dell'assetto di marcia anche se è praticamente impossibile che la corrosione abbia potuto creare danni gravi al robusto chassis.

QUANTO PAGARLA

Pochissimo i progetti di restauro, massimo 5.000 Euro, mentre per le auto migliori occorre essere pronti a spendere circa 25.000 euro, arrivando a e 30.000 per esemplari da concorso. Per quelli di provenienza USA togliere gli importi necessari per "europeizzarle" informandosi prima sul costo di un bel trio di Weber a doppio corpo ed, eventualmente, di paraurti e faretto necessari a riportare la vettura TR6 alla sua originaria beltà.



LO SPOILER CI STA

Nella pagina a fianco, in basso uno dei primissimi esemplari: l'immagine mostra l'incongruenza delle ruote Rostyle, fortunatamente assenti sull'esemplare del servizio che, però (in questa foto) monta uno spoiler della seconda serie; buona idea, comunque: è bello e, alle alte velocità di cui quest'auto è capace, anche utile. Tra le qualità di questo esemplare per gli amanti delle "storiche", spicca senza dubbio la presenza delle evocative targhe originali "nere".



QUALE SCEGLIERE

Come i lettori avranno notato, le versioni USA, in questo servizio, non le abbiamo proprio prese in considerazione: crediamo che modo migliore per sconsigliarle non ci sia; troppo lente a causa degli ansimanti carburatori Stromberg, sono anche impietosamente imbruttite dai soliti paraurti che imperversavano al di là dell'Atlantico: luogo dove lasceremmo, senza rimpianti, queste TR6 (anche lo "scenziato" che ha imposto per anni quegli allestimenti demenziali non è stato ancora identificato; sarebbe bene farlo per costringerlo ad adeguato "mea culpa").

Oltre tutto la reperibilità di esemplari europei con guida a sinistra (gli esemplari inglesi sono da sconsigliare causa ruggine) non è troppo difficile; e ciò, nonostante non ne siano stati costruiti in numero esagerato, in tutto 5.333: un indizio sicuro e rassicurante (per il valore del proprio acquisto) di elevatissimo indice di sopravvivenza. Dato, quindi, che l'auto sostanzialmente non cambia durante tutto l'arco della produzione, diremmo che è corretto rivolgere l'attenzione, in questa sezione della guida, agli abbinamenti di colore più adatti ad enfatizzare l'individualità di questa bella macchina. Confermato che il blu con interno beige chiaro ("light tan") dell'esemplare fotografato ci pare una delle scelte migliori poiché, con

la sua innata eleganza, stempera leggermente l'accentuata sportività dell'auto, non si può negare che anche un giallo zafferano con interni neri, un marrone Siena con interno beige e un verde racing Triumph con interno rosso siano combinazioni in grado di distaccare ulteriormente, e in positivo, l'immagine della TR6 da quella di quasi tutte le concorrenti, per la comprensibile soddisfazione dell'anglofilo che la sceglie.

Relativamente ai due livelli di potenza dei motori, diremmo che la maggiore fluidità ed il minore consumo del "125 CV" rispetto al "150", stemperano di molto l'eventualità di lagnanze a causa di una minore brillantezza e quindi non ne faremmo una discriminante al momento della scelta.

Vivamente consigliato il tetto rigido perché è molto bello, luminoso e consente di godere della TR6 anche durante l'inverno trasformandola in una elegante coupé; l'unico rischio, specie se non si è più giovanissimi, è quello di non smontarlo più.

D'obbligo, diremmo, l'over-drive: facile trovarlo montato sugli esemplari in vendita in Europa, vale senz'altro qualche grattacapo aggiuntivo per tenerlo in efficienza dato che vi consente di presidiare la corsia di sorpasso in autostrada con l'autorevolezza che il motore consente, senza affaticarlo troppo.



INIEZIONE DA MUSEO

Sopra, la "minacciosa" batteria di carburatori Weber dichiara che, qui, con le prestazioni non si accettano compromessi; accanto, pronto per il museo degli orrori, il bizzoso impianto di iniezione Lucas, che fa il paio con la pompa della benzina sotto a destra; al suo fianco, la targhetta identificativa della macchina.



SCHEDA TECNICA

TRIUMPH TR6

Motore Sei cilindri in linea anteriore longitudinale Alesaggio 74,7 mm Corsa 95 mm Cilindrata 2.498 cc Rapporto di compressione 9,5:1 Potenza 150 CV a 5.500 (da M.Y. 1973: 125 CV a 5.000 giri) Coppia 21,8 (da M.Y. 1973: 20) kgm a 3.000 giri Albero a camme laterale azionato da catena, valvole in testa, aste e bilancieri Alimentazione iniezione Lucas Lubrificazione forzata, carter umido Capacità carter olio 4,5 (da M.Y. 1973: 5,1) litri Raffreddamento ad acqua, capacità circuito 6,2 litri Impianto elettrico a 12 Volt Alternatore 336 Watt Batteria 57 Ah

Trasmissione Trazione posteriore Frizione monodisco a secco a comando idraulico Cambio manuale a quattro velocità Rapporti del cambio: I 3,14 - II 2,01 - III 1,33 - IV 1 - RM 3,22 A richiesta over-drive su II, III e IV; rapporti: II OD 1,65 - III OD 1,09 - IV OD 0,82 Rapporto al ponte 3,45 Cerchi in acciaio 5,5J X 15" Pneumatici 165 HR 15

Corpo vettura Telaio separato a longheroni con traversa a croce Carrozzeria spider a due posti Sospensioni ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici; anteriori: trapezi, barra stabilizzatrice; posteriori: bracci triangolari oscillanti Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo Sterzo pignone e cremagliera Capacità serbatoio carburante 51 (da M.Y. 1973: 49) litri

Dimensioni (in mm) e peso Passo 2.240 Carreggiate ant/post 1.270/1.260 Lunghezza 3.930 Larghezza 1.470 Altezza 1.270 Peso a vuoto 1.053 (da M.Y. 1973: 1.100) kg

Prestazioni (M.Y. 1973) Velocità massima 191,5 (186,8) km/h Consumo medio di carburante 7 (7,8) km/litro Accelerazione 0-100 km/h 8,2 (9,5) sec Accelerazione 0-400 m 16,3 (17) sec

APPASSIONATI

Qui accanto, il proprietario Marco Graziano (a destra) e l'artefice del restauro Giorgio Fiorenza, entrambi grandi appassionati. Il servizio fotografico è stato realizzato con la collaborazione di Maria ed Emanuele Anchisi di Massazza (Biella).



GUIDA COINVOLGENTE

Abbiamo avuto il piacere di guidare abbastanza a lungo una TR6 con il motore da 150 CV e il cambio con over-drive; è accaduto un po' di tempo fa ed è da allora che ci piacerebbe tornarne al volante. Il ricordo è vivido: è questo che ci ha portati a iniziare il servizio parlando della sua voce da incanto ma avremmo potuto elogiare anche il cambio ben manovrabile oppure l'over-drive, dolcissimo negli innesti e impagabile in velocità di crociera. Un po' difficile, onestamente, raggiungere il posto di guida attraverso le piccole porte, retaggio della TR4, ma poi si sta abbastanza comodi pur in spazi ristretti soprattutto per i piedi che, calzando scarpe normali, non riescono ad azionare la pedaliera in maniera ottimale anche con un numero 42; non osiamo pensare cosa può accadere con taglie superiori. Straordina-

rio quello che gli inglesi chiamano "sense of occasion" che si prova al volante di una TR6: coinvolti al giusto grado nella guida e al centro dell'attenzione del pubblico più raffinato, si gode della consapevolezza che sotto al piede destro risiedono potenzialità adeguate a qualsiasi circostanza e in più, per motivi che razionalmente non si riescono a spiegare, su questa macchina ci si sente veramente eleganti.

Ecco quindi, e non è la solita retorica, che basta trovarsi su una strada poco trafficata e spingere sul gas per dimenticare le ristrettezze dimensionali prima citate e per inebriarsi con la sorprendente spinta del motore; in fin dei conti siamo su una macchina che ha passato i quaranta da un pezzo ed è per questo che anche la precisione dello sterzo su ogni tipo di percorso diventa una

gradita sorpresa. Una dote, quest'ultima, che appare ben presto necessaria per tenere sotto controllo un retrotreno che, scarico com'è, tende giocoforza alle danze anche se meno di quanto ci si aspetterebbe.

Del tutto adeguati i freni e ottimamente a punto, in quella indimenticabile giornata, anche l'iniezione che permetteva allunghi di fluidità impeccabile; nessun problema quindi!?

Purtroppo sì: era una giornata calda e siamo rimasti a piedi "grazie" alla pompa della benzina che ha fatto vapour-lock. Il suo posizionamento relegato dalla fabbrica vicino all'impianto di scarico, è un problema da risolvere non appena si mettono le mani sulla macchina altrimenti occorre viaggiare con un piccolo frigo portatile con dentro l'acqua da versarvi sopra all'occorrenza.



Lancia

Un filo di perle

**È IL GIOIELLO DELLE VERE SIGNORE
COME QUESTA AUTOMOBILE,
CARROZZATA DA PININ FARINA,
CONSERVATA CON TUTTE LE SUE
"RUGHE" COME QUANDO ERA
PROPRIETÀ DELLA SIGNORA OLIVETTI**

DI RODOLFO SOLERA - FOTO MICHELE ROSETTA

ELEGANZA

L'Appia Coupé fotografata in una residenza nel biellese. La vettura è stata ereditata dai tre nipoti di Adriano e Grazia Olivetti. Le codine e il tetto nero in contrasto con il grigio chiaro della carrozzeria creano un insieme di tipica eleganza anni '50.





San Francisco, seconda metà anni '50. Davanti al negozio Olivetti la gente si sofferma e aspetta il proprio turno per battere le dita sulla Lettera 22 in esposizione, liberamente disponibile e raggiungibile dal marciapiede. La stessa scena si ripete a New York sulla Fifth Avenue, a Washington e ovunque vi sia un negozio Olivetti. L'azienda di Ivrea infatti sta per diventare la prima al mondo produttrice di macchine per l'ufficio e il suo appeal sul grande pubblico è in piena espansione. Brigitte Bardot viene immortalata mentre scende dalla scaletta dell'aereo con in mano proprio la Lettera 22, la novità diventata l'icona della macchina per scrivere portatile, piccola, leggera ed elegantissima nella sua semplicità. L'artefice di questo successo è Adriano Olivetti, il geniale imprenditore che meglio di ogni altro riesce a coniugare pragmatismo e creatività, capacità imprenditoriale e sensibilità sociale. Forse anche per queste caratteristiche personali ama le Lancia, e ne vuole regalare una, nuovissima, piccola, brillante, sofisticata quel giusto senza essere appariscente, alla giovane donna che ha sposato qualche anno prima.

A Roma

È l'Appia Coupé che abbiamo fotografato, appartenuta a Grazia Galletti, che Adriano Olivetti aveva sposato in seconde nozze nel 1950. Acquistata nel 1958 presso il concessionario Lancia Ocleppo di Ivrea, ha seguito fedelmente le vicissitudini della famiglia, particolarmente drammatiche in quegli anni. Infatti dopo l'improvvisa morte di Adriano Olivetti nel Febbraio 1960, Grazia Galletti con la figlia Laura si trasferisce a Roma, portando con sé anche l'Appia. Dopo averla usata per qualche tempo per girare in città, decide però di rinunciarvi non sentendosi particolarmente portata alla guida. La macchina resta così parcheggiata in un garage della Capitale, per essere poi riportata a Ivrea a metà circa degli anni '60 e ricoverata in un'autorimessa dell'Olivetti, qua-





TESTIMONE

Nella foto grande, l'Appia davanti agli stabilimenti Olivetti di Ivrea. Nelle foto piccole, i segni del tempo sono come preziose rughe sul volto di questo piccolo gioiello, testimone delle capacità dell'industria automobilistica italiana. La scritta sul frontale testimonia che la base è quella della seconda serie del fortunato modello. Di Appia coupé furono prodotti 1087 esemplari, di cui 302 da Pinin Farina e 785 da Viotti.



si dimenticata in compagnia delle auto dei dirigenti dell'azienda. Quando, nel 1976, nasce il primo figlio di Laura Olivetti, Grazia Galletti decide di destinarli l'Appia in quanto suo primo nipote e di conservarla con l'intenzione di donargliela in occasione del suo diciottesimo compleanno. Viene quindi trasportata nei primi anni '80 nella casa di famiglia a Ivrea e sollevata giudiziosamente da terra.

Il lungo sonno si protrae fino a Giugno 2009, quando il nipote predestinato celebra il suo matrimonio e mamma Laura pensa di fargliela trovare, pulita e rimessa in condizioni di marciare, fuori dalla chiesa. Da allora l'Appia Coupé è usata regolarmente anche se con parsimonia e soprattutto è mantenuta in perfetta efficienza. Al momento del servizio fotografico inoltre è ancora intestata alla prima proprietaria Grazia Galletti in Olivetti, ma anche questo fa parte dell'incredibile originalità di questo esemplare, conservato esattamente come uscito dalla fabbrica quasi sessant'anni fa.

Rughe e orgoglio

La nostra Appia Coupé si presenta oggi nella maniera più affascinante possibile per un appassionato, con gli inevitabili segni del tempo ben presenti e fortunatamente non cancellati da un restauro parial-nuovo come troppo spesso capita di trovare. L'esterno è semplicemente meraviglioso, intonso e privo di segni, seppure piccoli, ma con tracce di ruggine che affiorano qua e là, come le rughe che una bella ed elegante signora sa portare con orgoglio e un pizzico di civetteria. La targa di prima immatricolazione, con le cifre bianche che sfumano prepotentemente verso il marroncino, incute subito un istintivo rispetto per l'età e gli pneumatici a fascia bianca fanno l'effetto di un filo di perle su un petit décolleté. Il muso è ornato da due bei fari antinebbia, quasi d'obbligo sulle strade dei lunghi inverni del Canavese, e la colorazione grigio chiarissimo con tetto nero non fa che sottolineare un'innata signorilità.

L'interno si presenta più vissuto, con le coperture dei sedili consumate dall'uso e in alcuni punti strappate; la proverbiale qualità del panno Lancia emerge tutta dall'interno porta, ancora in buone condizioni, così come la moquette che conserva il suo aspetto caldo e morbido nonostante qualche rigonfiamento. Perfetta la plancia, con il contachilometri che segna poco più di 35.000 km.

Il vano motore è usurato ma pulitissimo, segno di accurata revisione e attenta manutenzione dopo il lungo letargo. E in effetti il motore gira rotondo, come era logico aspettarsi avendo ben poco faticato in vita sua, e consente ancora quella guida brillante e leggera tanto apprezzata dal gentil sesso tra la fine degli anni '50 e l'inizio dei '60.



LE TRE SERIE
Qui a fianco, le tre serie della Lancia Appia berlina. Dall'alto: la I serie, prodotta dal 1953 al 1956 in 20.025 esemplari; la II serie (1956-1959, 22.425 esemplari); infine la terza serie, con il frontale radicalmente modificato (1959-1963, 55.577 esemplari).

Piccola Aurelia

Il particolare spazio che la Lancia si era ritagliata negli anni che precedevano la Seconda Guerra Mondiale con l'Ardea, quello delle automobili di cilindrata modesta ma di raffinata concezione meccanica e accuratissima esecuzione, necessitava agli inizi degli anni '50 di una ventata d'aria fresca, in linea con lo spirito di rinnovamento generale che aleggiava sull'Italia in ricostruzione.

È così che al 35° Salone dell'Automobile di Torino, apertosi il 22 Aprile 1953, è presentata la nuova Appia: piace subito moltissimo, anche perché riprende in formato ridotto le forme della sorella maggiore Aurelia, un'auto molto prestigiosa e di grande successo in quegli anni.

La linea armoniosa e tondeggiante, caratterizzata dal frontale con la classica calandra a scudo così tipicamente Lancia, le dà subito quell'aria aristocratica che tanto piace alla esigente clientela del tempo. Anche la meccanica è ricercata: il motore è un quattro cilindri a V apparentemente simile a quello dell'Ardea ma in realtà di concezione del tutto nuova. Progettato dal grandissimo Vittorio Jano, con una cilindrata di 1.089 cc, un'angolazione a V stretto (poco più di 10°), è leggero e compatto grazie ad un albero





PANNO LANCIA

Le "vere" Lancia (secondo la definizione degli appassionati, che così si riferiscono alle auto prodotte prima della cessione a Pesenti nel 1958, e soprattutto a quella successiva a Fiat) si riconoscono per la raffinatezza tecnica e le finiture nel primo livello. Questo senza distinzione tra auto di gamma bassa e alta. Ecco quindi che anche su questa Appia coupé troviamo i rivestimenti nel mitico "panno Lancia", sui sedili e sui pannelli di porta. Anche nell'abitacolo i segni del tempo sono ben evidenti, ma nessun dettaglio è assente. Sopra, a sinistra la strumentazione completa comprende tachimetro con contakm totale e parziale, contagiri, termometro acqua, manometro olio e indicatore benzina.



a gomiti molto corto a due soli supporti di banco, alla testa in alluminio con sedi valvole riportate, al monoblocco sempre in alluminio con corpo cilindri in ghisa, facilmente sfilabile. Camere di scoppio emisferiche per una perfetta centratura delle candele, bielle in acciaio e pistoni in alluminio con tre segmenti di tenuta e due raschiaolio completano il quadro: un motore dalla progettazione molto curata, che gira meravigliosamente bene e con un brio tipicamente Lancia, anche se la potenza in questa prima serie è di soli 38 Cv e la velocità dichiarata di 120 km/h. Ma le strade allora non consentivano molto di più, e comunque, per la categoria cui apparteneva, l'Appia offre prestazioni più che sufficienti, unite a una tenuta di strada sicura e affidabile. La sua classe appare in tutta evidenza negli interni, disegnati e realizzati secondo gli eleganti canoni Lancia e che immediatamente danno la percezione della cura con cui l'auto è costruita, tale da giustificare il prezzo di vendita piuttosto elevato. Dopo il successo iniziale però le vendite cominciano a soffrire mettendo in evidenza la necessità di un rilancio, ormai improrogabile per arginare la concorrenza, soprattutto quella dell'Alfa Romeo Giulietta.

Castagnero

Al Salone di Ginevra del Marzo 1956, viene presentata la seconda serie. La nuova versione dell'Appia si presenta con modifiche notevoli, tanto sul piano estetico quanto su quello meccanico. La linea è stata profondamente rivista con la consulenza di Piero Castagnero che rimodella la coda secondo canoni più attuali, con un bel bauletto sporgente e contornato da un accenno di pinne su cui sono applicate le luci posteriori, ridisegnate e di maggiori dimensioni. Aumentate anche le dimensioni del lunotto posteriore, in modo da conferire una luminosità notevole all'abitacolo. All'interno la plancia si presenta del tutto nuova, rivestita in vinile e con una impostazione molto più moderna, completata da un cruscotto con strumenti a forma circolare, molto ben visibili. Ridisegnato pure il volante, molto elegante e con un semianello cromato per l'avvisatore acustico, come la moda esige. Il grado di finitura è molto migliorato, il classico panno Lancia arriva a rivestire persino le alette parasole.

Dal punto di vista meccanico gli aggiornamenti alla testa, alle dimensioni delle valvole unitamente alla sostituzione del carburatore (un Solex C32PBIC) consentono un incremento di potenza di 5,5 Cv, i freni vengono migliorati e la posizione delle marce è finalmente "normalizzata", con la prima e la seconda verso il volante e la terza e la quarta verso il cruscotto, e non il contrario come nella prima serie. La guida ora è a sinistra, rimanendo a destra solo a richiesta,



LINEA CLASSICA
Sotto, la linea di Pinin Farina è impostata su criteri del tutto classici, quasi manieristici: linea di cintura alta, pressoché diritta per tutta la lunghezza e padiglione che appare separato dal resto della vettura. Al frontale si notano i fari supplementari antinebbia, necessari negli inverni nebbiosi degli anni '50. A sinistra, dall'alto: il libretto di garanzia della vettura, la targa ossidata dal tempo e i documenti a fianco di una Olivetti "Lettera 32", la macchina per scrivere forse più famosa al mondo.

le prestazioni migliorano significativamente, la velocità massima arriva a circa 130 km/h e soprattutto la qualità generale dell'auto è molto migliorata, a fronte di un prezzo di listino inalterato.

Sempre al Salone di Ginevra, ma questa volta nel 1959, arriva la terza serie. Ancora una rivoluzione nell'estetica, sempre ad opera di Piero Castagnero. Ora è il muso ad essere drasticamente rivisto, riproponendo gli stessi stilemi utilizzati sulla Flaminia e su alcune precedenti interpretazioni della stessa Appia da parte di carrozzieri esterni, come nel caso di Pinin Farina per la versione coupé, di cui tra poco parleremo. In abbinamento alle nuove codine più dimensionate, alle luci posteriori più grosse e squadrate, ai paracolpi di taglio deciso e alle ruote di diametro ridotto (da 15" a 14") l'Appia acquista un diverso slancio, un'impronta più moderna e meno tradizionale che all'inizio fa storcere un po' il naso ai puristi, ma che poi col tempo dimostra di piacere.

All'interno non cambia l'atmosfera di raffinato comfort, migliora un poco l'abitabilità e inizia a comparire qua e là un po' di plastica. Il motore guadagna qualche cavallo (diventano 48 a 5.200 giri), la velocità massima supera di poco i 130 km/h e i freni a tamburo hanno ora due circuiti indipendenti: l'impianto trova un'efficienza fino a quel momento sconosciuta. Con la terza serie si esaurisce l'evoluzione dell'Appia, che cessa di essere prodotta nell'aprile





CAPITALISTA RIVOLUZIONARIO

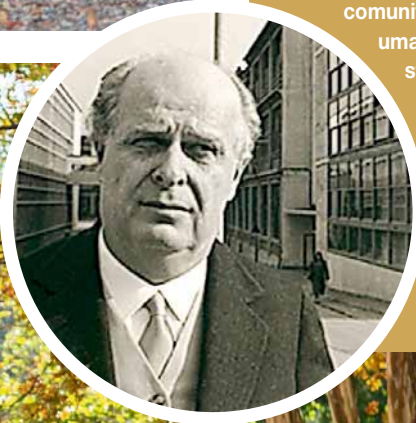
Adriano Olivetti è stato un uomo di grande rilievo nella storia italiana del secondo dopoguerra.

Nato a Ivrea nel 1901, dopo la laurea in ingegneria chimica trascorre un periodo di studio negli Stati Uniti per un approfondito aggiornamento sulle tecniche di organizzazione aziendale. Rientra in Italia nel 1926 e il padre Camillo lo inserisce nell'azienda di famiglia come operaio, perché familiarizza con tutti gli aspetti pratici legati alla produzione. Diventa direttore dell'Olivetti nel 1932, l'anno del lancio della prima macchina per scrivere portatile, e presidente nel 1938.

La sua formazione culturale e la sua indole votata alla libertà e alla negazione dell'oppressione lo portano spesso a confliggere con il regime fascista, un rapporto reso ancora più difficile, in tempo di leggi razziali, dalle origini ebraiche del padre. In alcuni frangenti prende parte attiva alla Resistenza, e subito dopo la guerra, caduto il regime e rientrato egli dalla Svizzera, riprende il suo posto in azienda portandola alla leadership mondiale nel settore delle macchine per ufficio.

È in quegli anni che cerca di dare sviluppo concreto al suo ideale di "capitalismo rivoluzionario", il tentativo cioè di armonizzare lo sviluppo industriale con la tutela dei diritti umani e la democrazia partecipativa all'interno della fabbrica, anticipando di fatto le rivendicazioni sindacali emerse poi negli anni '70. Olivetti ritiene che scopo dell'attività di un'azienda non sia soltanto la mera produzione di profitto, ma l'utilizzare quest'ultima per migliorare le condizioni di vita dell'intera comunità. Fautore del pieno sviluppo delle potenzialità

umane e sostenitore della creatività, ha rapporti stretti con il mondo della cultura tanto da portare in azienda scrittori, disegnatori e artisti con l'intento di completare col loro apporto il lavoro dei tecnici. Adriano Olivetti si spegne improvvisamente nel febbraio del 1960, durante un viaggio in treno verso la Svizzera, lasciando orfani la sua azienda e una modalità di relazioni industriali che farà scuola ma raramente sarà presa a esempio.



del 1963, dieci anni esatti dalla prima presentazione. Ma nel frattempo un altro importante capitolo nella sua storia si è aperto, quello dedicato alle cosiddette versioni fuoriserie.

Il ruolo dei carrozzieri

L'Appia, a partire dalla seconda serie, subisce parecchie trasformazioni, alcune riuscite, altre meno. Alla base c'è anche la necessità di evadere le consegne: in pieno boom economico la domanda di auto è cronicamente maggiore dell'offerta. I carrozzieri possono offrire i loro modelli in pronta consegna o quasi: l'esborso supplementare è comunque considerato vantaggioso dagli acquirenti, poco disposti ad aspettare sette o otto mesi prima di entrare in possesso della loro nuova auto. L'interesse che la nuova versione dell'Appia suscita porta Lancia a mettere a disposizione un telaio scatolato abbassato, con un motore a carburatore doppio corpo Weber e potenza di 53 Cv a 5.200 giri. Inoltre il comando del cambio è a cloche sul tunnel e la strumentazione comprende anche il contagiri e il termometro dell'acqua.

Questo telaio particolare, contraddistinto dalla numerazione 812.01, viene reso disponibile subito do-

po il lancio della seconda serie, in tredici esemplari affidati ai carrozzieri più prestigiosi del momento: Allemano, Boano, Ghia, Motto, Pinin Farina, Vignale, Zagato. Saranno Vignale e Pinin Farina, a Ginevra nel '57 a esporre le migliori interpretazioni sul tema, il primo con l'Appia Convertibile, una bella spider dalla linea slanciata ed elegante, e il secondo con un bel coupé.

L'interpretazione di Pinin Farina riscuote grande successo. Il pubblico e i commentatori restano affascinati dal design elegante e sportivo nello stesso tempo, sottolineato dalle ampie superfici vetrate e dall'originalissimo taglio del padiglione, caratterizzato dal particolare profilo a V del montante posteriore. Per valorizzarne la presenza, è contornato da un bordo cromato e viene finito in colore contrastante con la parte bassa della carrozzeria, tanto da dare quasi la sensazione di un hard-top montato su una spider. Il muso, elegantissimo e magistralmente proporzionato, riprende molto da vicino quello della contemporanea Flaminia (opera sempre del grande Pinin) e anticipa di fatto quello che sarebbe poi stato adottato sulla terza serie dell'Appia. La coda è compatta e contenuta dalle due classiche pinne appena

PADIGLIONE

Uno degli elementi più caratterizzanti dell'Appia Coupé di Pinin Farina è il padiglione che scende fino a toccare la fiancata, separando così in due parti la finestratura. Il lunotto posteriore risulta così a se stante. La verniciatura bicolore accentua questa separazione.



accennate, tipiche del gusto del tempo, in cui sono incastonate le due luci posteriori a diedro.

Sylva Koscina

L'abitacolo è curatissimo. I due sedili anteriori sono rivestiti in panno così come la panchetta posteriore di fortuna e i fianchetti laterali alle porte, dotati di tasche. La plancia, ricoperta in vinile nero antiriflesso, è semplicissima: domina il bel cruscotto a tre strumenti circolari con al centro il contagiri, a destra il tachimetro e il contachilometri totale e parziale e sulla sinistra l'indicatore livello carburante, il termometro dell'acqua e il manometro dell'olio. Il piacevole volante di serie completa il tutto, affiancato dalla leva del cambio a cloche facilmente raggiungibile e manovrabile.

Il successo arride all'Appia Coupé, apprezzata soprattutto dal pubblico femminile che dimostra di gradire molto quell'indovinatissimo mix di sportività ed eleganza: è famoso l'episodio di Sylva Koscina, l'affascinante attrice di origine jugoslava all'apice della sua carriera negli anni '60, che durante le riprese del film *Il vigile* di Luigi Zampa utilizza proprio l'Appia Coupé di sua proprietà, perché la considera l'unica automobile in grado di guidare.

Le stime più attendibili danno un numero totale di 1087 esemplari costruiti, di cui 302 prodotti direttamente da Pinin Farina e i restanti 785 montati dalla Carrozzeria Viotti, cui ci si era rivolti per far fronte agli ordini senza che nulla cambiasse nell'allestimento e nelle finiture. In questa fase la numerazione di telaio è diventata 812.04.

“V” STRETTA
Sotto, il vano bagagli ha una capacità sufficiente per due persone, nonostante la presenza della ruota di scorta. Il cofano spiovente accentua l'importanza delle codine. In basso, il motore 4 cilindri a “V” stretto, molto compatto, appare minuscolo all'interno del vano motore dove non manca lo spazio per la manutenzione.



SCHEDA TECNICA

LANCIA APPIA COUPÉ PININ FARINA (1960)

Motore: anteriore a 4 cilindri a V, alesaggio e corsa 68 x 75mm, cilindrata 1089,51 cc, valvole in testa, alimentazione carburatore doppio corpo Weber 36 DCLD, potenza 54 CV a 5200 giri, coppia 8,7 kgm a 4400 giri **Trasmissione:** trazione posteriore, cambio a 4 rapporti + RM; pneumatici 155x15” **Corpo vettura:** scocca-piattaforma portante, carrozzeria coupé 2 porte, 2 posti più 2 di fortuna, sospensione anteriore ruote indipendenti, sospensione posteriore ad assale rigido, freni a tamburo **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.510, lunghezza 4.130 (4.150), larghezza 1.490, peso in ordine di marcia kg 955 (950) **Prestazioni:** velocità massima 143 km/h; consumo medio: 7,7 litri/100 km





Spider

Vento secco

**L'ATMOSFERA SENZA UMIDITÀ DI CALIFORNIA E TEXAS
HA PRESERVATO LA CARROZZERIA DI QUESTA PICCOLA SCOPERTA
CHE, UNA DI POCHISSIME, NON FU USATA PER LE GARE,
FATTO CHE NE HA PRESERVATA L'ORIGINALITÀ**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

**PICCOLINE**

La 750 Spider Allemano sul lungomare di Atene. La piccola Abarth è oggi parte della collezione "Scuderia Piccolino" del collezionista greco Vazeos, che ospita anche due Scorpioni Coupé Zagato.



Quando si parla di Abarth 750, il primo modello che salta alla mente è in genere la coupé Zagato, ovvero la più diffusa sia su strada sia nelle competizioni dell'epoca. Ma Abarth nel tempo ha collaborato con molti carrozzieri, e la stessa 750 ha indossato diversi "vestiti". E se le 750 Coupé hanno portato quasi sempre il marchio con la "Z", le spider hanno sfoggiato la firma di un altro celebre stilista torinese, il cui nome in più occasioni ha accompagnato quello dello Scorpione: Serafino Allemano.

Grinta torinese

Alla fine degli anni '50 l'Abarth vive un momento di euforia legato al successo della famiglia "750 e derivate", avviata nel 1956 accoppiando il pianale delle Fiat 600 a motori molto elaborati e spesso anche a filanti carrozzerie sportive fuoriserie, realizzate sia per uso stradale sia per competere nella categoria Gran Turismo, all'epoca molto popolare in Italia. Il miglior interprete nella conversione da berlina a coupé è sicuramente Zagato, che però non si dimostra altrettanto bravo al momento di disegnare la prima versione decapottabile, pensata principalmente per il mercato statunitense, che all'epoca fagocitava vetture scoperte a ritmi forsennati, e che per questo "causa" la nascita di diverse vetture mitiche, dalla Giulietta Spider alla Mercedes 300 SL Roadster.

Insoddisfatto delle proposte di Zagato, Carlo Abarth si rivolge quindi alla carrozzeria Allemano, nata come semplice officina alla fine degli anni Venti, che nel dopoguerra si è fatta notare per il buon lavoro di carrozzeria fatto con Ferrari e Maserati. Il risultato, opera della matita di Giovanni Michelotti, è più convincente ed equilibrato rispetto alla proposta di Zagato, con una linea più affilata e sportiva, fortemente ispirata alle coupé ma dotata di una personalità propria. Rispetto alla proposta di Zagato, troppo paciosa nelle forme per le prestazioni di cui doveva essere capace, il lavoro del designer torinese si concentra in particolare sulle linee della fiancata, più tese e nervose, e sul frontale, che perde i fari carenati e acquista un aspetto più grintoso e autorevole. Il nuovo muso a fari dritti e gli inediti paraurti a corna di bue introducono così una linea più raffinata, impreziosita da modanature cromate sui braccardi e sulla coda, ora più lunga e filante, chiusa dai fanalini appuntiti che rimandano alle pinne della coupé disegnata a Milano. Anche al capitolo finiture la proposta torinese è più vicina alle richieste dell'incontentabile Carlo Abarth, che aveva trovato le soluzioni di Zagato troppo spartane.

ROOSEVELT
La 750 Spider Allemano si vendeva bene in USA grazie al lavoro di Franklin Delano Roosevelt Jr (figlio del presidente) di cui riportiamo qui sotto una pagina pubblicitaria d'epoca. Sopra, la 750 resta gradevole e grintosa anche con il tetto di tela chiuso, di buona fattura e ben proporzionato.

FIAT-ABARTH 750
The Great Sporting 750 Sedan is the new specialty model for the U.S. market. It is available in two body styles: the "Sporting Sedan" and the "Sporting Coupé". The "Sporting Sedan" is priced at \$1,495. The "Sporting Coupé" is priced at \$1,695. Both models are available in 1956 and 1957.

ABARTH-ALLEMANO CONVERTIBLE
The Allemano Convertible is the new specialty model for the U.S. market. It is available in two body styles: the "Sporting Sedan" and the "Sporting Coupé". The "Sporting Sedan" is priced at \$1,495. The "Sporting Coupé" is priced at \$1,695. Both models are available in 1956 and 1957.

ABARTH-ZAGATO COUPÉ
The Great Sporting 750 Coupé is the new specialty model for the U.S. market. It is available in two body styles: the "Sporting Sedan" and the "Sporting Coupé". The "Sporting Sedan" is priced at \$1,495. The "Sporting Coupé" is priced at \$1,695. Both models are available in 1956 and 1957.

ABARTH-MICHELLOTTI COUPÉ
The Michelotti Coupé is the new specialty model for the U.S. market. It is available in two body styles: the "Sporting Sedan" and the "Sporting Coupé". The "Sporting Sedan" is priced at \$1,495. The "Sporting Coupé" is priced at \$1,695. Both models are available in 1956 and 1957.

U. S. IMPORTER
ROOSEVELT AUTOMOBILE COMPANY, INC.
IMPORTERS-DISTRIBUTORS-FIAT-ABARTH
2825 V Street, N. E. Washington 18, D. C.



HA LE... CORNA

A sinistra, dall'alto, una panoramica di tratti distintivi della 750 Allemano: lo stemma della Scuderia Piccolino, quelli di Abarth con lo Scorpione e la bandierina celebrativa delle vittorie nel campionato italiano del 1956, 1957 e 1958 nella classe 750, infine quello del carrozziere torinese. In alto, a sinistra il cerchio ruota di serie, molto raro; a destra, il grintoso e caratteristico terminale sdoppiato, la leggendaria "marmitta Abarth"; qui sopra, a sinistra il mezzo paraurti "a corna", che troviamo anche al posteriore, e a destra la targhetta identificativa in coda.



SPARTANA MA COMPLETA
Sopra, l'abitacolo, ospita due sole persone ma senza grossi sacrifici; i piani di seduta sono a un palmo dal suolo. Il cruscotto, spartano e senza alcun rivestimento, contrasta con la pelle di sedili e pannelli; in compenso ospita una strumentazione ben leggibile e ricca. A sinistra, le bocchette d'areazione sul tunnel centrale, la cortissima leva del cambio e quelle di avviamento e starter che tradiscono la parentela con la ben più popolare Fiat 600.



BIANCA
A sinistra, in configurazione aperta la capote è invisibile. Sotto, la 750 come è arrivata in Europa: in bianco; le condizioni generali erano comunque già buone e i particolari c'erano tutti.

Alleggerite

Una mosca bianca in Italia, anche a causa del prezzo non proprio popolare e per le migliori prestazioni della coupé per le gare, come prevedibile la 750 Spider Allemano conosce un discreto successo negli Stati Uniti come brillante spiderina per uso stradale ma soprattutto come piccola ma letale arma da pista sui circuiti del campionato SCCA, dove è iscritta nella classe fino a un litro di cilindrata ma si ritrova regolarmente a dar filo da torcere a vetture con cilindrata anche quadrupla. Grazie al più permissivo regolamento americano, infatti, le auto scoperte possono rimuovere il parabrezza; la sezione frontale così ridotta rende di fatto la 750 Spider più competitiva perfino della più rigida e precisa versione coupé. Il successo nelle competizioni fa sì che Oltreoceano il modello resti a listino ben più che in Europa, dove la classe 750 finisce per essere soppressa, mentre in America l'equivalente "H" sopravvive abbastanza a lungo da causare nel tempo la cannibalizzazione della maggior parte degli esemplari stradali, rendendo così quelli originali ancor più rari, al punto che oggi negli USA si trovano in vendita più Spider da corsa che stradali.

Il risultato è che le Allemano Spider, auto già molto leggere e veloci, per le gare sono ulteriormente elaborate e "alleggerite", ovvero spogliate di tutto il superfluo, a partire proprio da quei fregi, rivestimenti e accessori che oggi sono l'incubo di chi quelle vetture deve restaurarle. Per questo, trovare un esemplare sano e completo, magari matching numbers, con una storia lineare e pure pochi proprietari diventa un'impresa ai limiti dell'impossibile.

Parentesi

Lo sa bene il collezionista Alex Vazeos, che per lungo tempo ha cercato una convertibile da affiancare alle 750 Coupé della sua Scuderia. Quando si è trovato davanti all'opportunità di acquistare l'esemplare di queste pagine, che già aveva puntato da diverso tempo, non ha potuto rinunciare. Ha una storia completamente nota e tre soli proprietari prima dell'attuale. Da nuova la vettura è esportata negli Usa dove il 30 gennaio 1962 è venduta a tale Norman Scott di



L'APICE CON MASERATI

L'omonima Carrozzeria nasce a Torino nel 1928 per opera di Serafino Allemano, e si occupa essenzialmente di riparazioni, anche meccaniche. Un discreto successo porta il fondatore, a partire dal 1935, a concentrare i suoi sforzi unicamente nella carrozzeria, dove dimostra un certo talento.

Superata la parentesi bellica infatti, Allemano riesce a spuntare una commessa dalla neonata Ferrari, che gli chiede di vestire una sportiva su base Ferrari 166, il cui disegno è opera di Giovanni Michelotti. Lavorare con Ferrari è già all'epoca un'ottima pubblicità, e nuovi incarichi seguono a breve: già nei primi anni '50 partono le collaborazioni con le "concittadine" Fiat e Lancia, per le quali realizza soprattutto auto coupé e cabriolet, e coi vicini d'oltralpe di Panhard e Renault. Dalla Francia alla Gran Bretagna il passo è breve, e la fama di Allemano contagia anche i marchi Jaguar e Aston Martin. L'apice della produzione del carrozziere torinese arriva nel 1954, quando la Maserati gli affida l'incarico di realizzare una fuoriserie su base A6G 2000 (in foto), a cui fanno seguito quelli realizzati su base 3500 GT e 5000 GT. Il successo è tale che Allemano riceve incarichi addirittura dal Giappone, mentre la collaborazione con Fiat prosegue fruttuosa con le coupé e cabriolet su meccanica 1500, e all'inizio degli anni '60 arriva pure una nuova sede, sempre a Torino. Di questo periodo fa parte anche l'ormai mitica ATS 2500 GT, vettura tanto bella e interessante quanto sfortunata. Un destino comune a quello del suo realizzatore: prima della fine del decennio infatti la carrozzeria Allemano chiude i battenti, travolta dalla crisi che fa strage delle carrozzerie torinesi.



Houston, Texas. Egli, al pari del secondo proprietario, W.D. Wofford, anch'egli residente a Houston, ne fa un uso prettamente stradale e tutto sommato abbastanza rispettoso. Poi la piccola Abarth è ceduta a tale Mark Mitchell, residente in California, dove la vettura continua a beneficiare di condizioni meteorologiche calde ed asciutte che la mantengono al riparo dalla corrosione.

Probabilmente è in questa fase della sua vita che la Allemano telaio n. 554318 passa ad una inedita livrea bianca. E così rimane fino al maggio del 1999, quando Mitchell la cede al noto collezionista e rivenditore Lancia olandese Henk Von Herk. Egli si occupa personalmente del restauro della "Allemano", che riceve completa e ancora dotata del suo motore originale. Il restauro richiede diversi anni ed è eseguito in maniera molto scrupolosa; la 750 è riportata alle condizioni originali, a partire dalla corretta verniciatura in rosso fino alle più piccole finiture cromatiche; a lavori finiti debutta alla "Abarth 25th Anniversary World Meeting" del 2005, dove è notata sia dalla signora Abarth sia dall'ingegnere Avidano, il quale trascorre oltre 40 minuti ad esaminarla prima di definirla la migliore mai vista da lui da molto tempo.

Elastica

Dopo la parentesi olandese, la vettura oggi ha ritrovato in Grecia parte dei climi caldi e asciutti del Texas, e conduce una vita piuttosto riservata. Esce a sgranchirsi sul lungomare solo quando il congestionato traffico ateniese lo consente, una precauzione dovuta a un modello tanto raro. E su strada sa ancora sorprendere: il motore sale di giri con una progressione entusiasmante, e sfodera il meglio di sé ai regimi più alti, con una coppia e un'elasticità sorprendenti per un motore di appena tre quarti di litro che, accoppiato allo sterzo molto diretto e ad un'agilità da anguilla, crea una miscela esplosiva. La meccanica è identica alle velocissime Coupé Zagato, anche se qui si respira un clima meno estremo, sia per via della guida a cielo aperto sia per l'inaspettata abitabilità della Allemano, superiore alla coupé in lunghezza ma soprattutto in altezza, anche a capote chiusa. L'aerodinamica poco efficace e il tetto morbido inducono a rimanere su una velocità di crociera prossima ai 100/110 km/h, quando il motore consentirebbe ben altre medie. L'unico vero neo è lo spazio per i bagagli: c'è soltanto sul divanetto posteriore, quindi è inesistente quando la capote è ripiegata.

FAME D'ARIA

A destra, lo specchio di coda della 750, con la batteria di feritoie che tradisce la collocazione posteriore del piccolo ma pepato quattro cilindri (a destra). La meccanica, identica a quella delle velocissime Coupé Zagato, consente anche qui prestazioni di tutto rispetto, ma con una migliore abitabilità rispetto alle cugine.

TUTTE LE ABARTH DI ALLEMANO

Il nome della Carrozzeria Allemano è stato più volte legato a quello di Carlo Abarth.

Ne riassumiamo qui i modelli.

Abarth 750 Allemano Spider Michelotti	(1958-1959)
Abarth 750 Allemano Spider serie 2 (foto 1)	(1958-1959)
Abarth 850 Scorpione Allemano Coupé (2)	(1959-1961)
Abarth 850 Allemano Spider Riviera	(1959)
Abarth 2200 Allemano Coupé (3)	(1959-1964)
Abarth 2400 Allemano Coupé	(1962)
Abarth 2200 Allemano Spider	(1959-1961)
Abarth 2200 Allemano Spider 4 Fari (4)	(1959-1961)
Abarth 1600 Allemano Spider	(1959)





SCHEDA TECNICA

FIAT ABARTH 750 SPIDER ALLEMANO (1958)

Motore Posteriore longitudinale a valvole in testa, 2 valvole per cilindro, 747cc, alesaggio e corsa 61 x 64 mm, rapporto di compressione 9,8:1, potenza 43 CV a 5800 giri (varie potenze disponibili da 42 a 47 cv), coppia 6,1 kgm a 4000 giri Accensione bobina e spinterogeno, lubrificazione forzata, raffreddamento ad acqua Alimentazione carburatore Weber 32 IMPE **Trasmissione** Trazione posteriore, cambio manuale a quattro rapporti, frizione monodisco a secco, pneumatici 5.20x12 **Corpo vettura** Carrozzeria tipo roadster, due porte, due posti **Sospensioni:** anteriori a bracci oscillanti superiori, balestra trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici; posteriori a bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici Sterzo a vite e settore **Freni** a tamburo sulle quattro ruote **Capacità serbatoio carburante** 30 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2000, carreggiate ant/post 1150/1160, lunghezza 3525, larghezza 1350, altezza 1170, peso 570 kg **Prestazioni** Velocità massima 150 km/h



| BELLISSIME IERI E OGGI | Peugeot 205 GTI 1.9 16V





La puntura di Kurt

**GUTMANN, CONCESSIONARIO DEL LEONE, ERA UNA SORTA DI ABARTH
GERMANICO: NEGLI ANNI '80 CREÒ UN INTERO CATALOGO DI TRASFORMAZIONI
TRA CUI QUESTA, CHE ANCORA OGGI FA SOGNARE**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ALBERTO CERVETTI



Ha ancora la stessa grinta di 30 anni fa: provata al banco del Centro Edisport, sotto qualche piccola ruga ha mostrato ancora la stessa verve prorompente di quando era una ragazzina. Anzi, perfino meglio: di rado si trova su un motore l'equivalente della potenza dichiarata, come invece è accaduto alla piccola belva franco-tedesca: 158 CV all'albero! Si è confermato così ciò che avevamo "sentito" su strada: un motore eccellente, anche giudicandolo con gli standard di oggi. Pastoso ai bassi regimi ma rapido a salire, con una bella spinta ai bassi e disponibile agli alti, e zero vibrazioni, ma tanta fluidità. Insomma, un piccolo capolavoro, frutto dell'arte (a questo punto non si può non definirla così) di Gutmann, preparatore tedesco che trent'anni fa si era specializzato nella elaborazione delle vetture del Leone di Sochaux. Erano i favolosi anni '80, che oggi non finiamo mai di rivalutare anche se allora sembravano un po' superficiali. Automobilisticamente parlando, erano inve-

ce anni di grande fervore, specie Oltralpe dove c'erano tanti di questi tedeschi che mettevano le mani su auto già potenti per farle potentissime. Oltre a Gutmann, i vari Hamann, Koenig, Strosek, Ruf e via discorrendo che lavoravano anche su Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Audi, Mercedes, perfino Porsche. Koenig, addirittura, trasformò una Porsche 956 in auto stradale, regolarmente immatricolabile e circolante: una lucida follia.

Ufficiale

Nel "piccolo" della 205, chi non si accontentava delle prestazioni della GTI 1.9, poteva aggiungere 30 Cv con la elaborazione di Gutmann, che consisteva nel montare la testa bialbero a 16 valvole. In pratica, sulla 205 si montava il motore della 405 Mi16, la versione più prestante della berlina. E la cosa bella era che la modifica era riconosciuta ufficialmente da Peugeot stessa, quindi la 205 così trasformata si poteva or-



CATALOGO

In alto, l'abitacolo con il volante a tre razze e la scritta Gutmann sulla plancia. La strumentazione con fondo bianco era un altro accessorio nel catalogo del preparatore (sopra, la prima pagina).



PROFILATI
La strumentazione comprende tachimetro, contagiri, manometro olio, termometri olio e acqua, indicatore benzina. I sedili profilati in pelle e tessuto sono gli stessi della 205 GTI 1.9. Lo scarico dell'esemplare è quello optional richiesto dal primo proprietario: il sound da Rallye è favoloso.



dinare anche da un concessionario del Leone e godeva della garanzia come la versione normale. Gutmann aveva addirittura aperto una filiale in Italia, in provincia di Bolzano, da dove proponeva il suo amplissimo catalogo di elaborazioni e modifiche per le vetture Peugeot, non soltanto meccaniche ma anche di assetto ed estetiche. Erano anni di ricchezza diffusa e c'era ancora la libidine dell'elaborazione delle automobili, retaggio del fresco passato delle Abarth e anche di una importante novità che faceva sognare e poneva nuovi (vecchi) quesiti tecnici.

In Formula 1 era appena terminata l'era turbo, nel 1989 (anno di immatricolazione della nostra 205 Gutmann) si era tornati ai motori aspirati obbligatori e la ricerca tecnica riproponeva gli schemi precedenti: trovare la potenza senza la "facilità" della sovralimentazione, che negli anni precedenti sembrava poter fornire cavalli a volontà e quasi senza limitazioni. Ora si doveva tornare a giocare soprattutto su riempimenti agli alti regimi, capacità di gira-



re in alto dei motori, quindi alleggerimenti, distribuzioni multivalvole (fino a 5 per cilindro) eccetera. La produzione di serie, come sempre accadeva, si adeguò a questo nuovo andazzo e dalla moda tecnica della turbina si passò a quella della distribuzione "multi valvole".

La 205 Gutmann, dunque. L'operazione tutto sommato era semplice. Altrettanto semplice era però il

CELEBRATIVA
In alto, si nota l'assetto ribassato di 30 mm della "Gutmann". Qui sopra, l'erede della 205 GTI, la 208 GTI, qui nella recente versione NOVE, celebrativa dei titoli italiani Rallye vinti dal Leone: il suo 4 cilindri 1.6 turbo ha 240 Cv.

fatto che in Peugeot non avessero interesse a realizzare una nuova versione, ancora più potente, della più sportiva delle sue utilitarie, che tra l'altro aveva già un ottimo riscontro di mercato ed era già considerata una vera "bomba". Ma un piccolo mercato di appassionati delle prestazioni incontentabili, che volevano di più anche da un piccolo mostro come la 205 1.9, c'era. La soluzione era a portata di mano: lasciare che ci pensasse un preparatore esterno, e anzi appoggiarlo fino a rendere ufficiale l'operazione. Nessun rischio per Peugeot, tanta pubblicità per Gutmann.

Consegna in un mese

Il primo proprietario dell'esemplare da noi fotografato, Roberto Dallacqua, la ordina di colore nero, con molle ribassate, scarico libero, una sola scritta Gutmann sulla plancia. Ha saputo da un amico che in provincia di Bolzano c'è la filiale del preparatore, il quale può consegnare la vettura in 30 giorni dall'ordine, quando per la 205 GTI 1.9 di serie occorrono sei mesi. Il prezzo da pagare è abbastanza salato: 28 milioni di lire contro i 21 (già tanti) di quella di serie. Ma Roberto è un biellese, una delle tante patrie dei rally italiani, e la passione passa sopra tutto: a 17 anni aveva convinto la mamma a comprare una 205 GT (la 1.4, senza la "i"), ma appena ottenuta la patente aveva subito comprato una 205 GTI 1.9 usata, che poi aveva elaborata e dopo un anno e mezzo... rottamata a seguito di un incidente. Lui la vuole nera e discreta, solo la scritta "16V", assetto con molle ribassate, scarico aperto, per il resto di serie. Ce ne è una disponibile col tetto apribile, ma Roberto vuole "la sua Gutmann", proprio come l'ha sognata. Dopo poco più di un mese arriva a Brusnengo, dove Dallacqua vive, l'importatore in persona, trainando su un carrello la nuova 205. È la settimana o l'ottava importata in Italia, una vera rarità. Nel 1996, quando ha 99.000 km, Roberto la vende alla postina del paese vicino, un'amica che gravita nel mondo del rally, e sostituisce la 205 Gutmann con la nuova Peugeot 306 S 16. Dopo altri due anni e un passaggio attraverso rivenditori di usato, la vettura finisce presso il Concessionario Peugeot di Treviso che la ripristina e la conserva nella sua collezione che comprende una decina di 205 GTI, tra le quali un'altra Gutmann. Dopodiché la macchina è acquistata da Peugeot Italia che la inserisce nel parco auto del Club Storico.

Guida di forza

Oggi quello scarico libero regala un sound evocativo proprio da macchina da rally, e l'assetto, insieme allo sterzo senza assistenza e ai pneumatici 195 ribassati, ricorda proprio la guida di quegli anni, di forza. Tornando alla Formula 1, mentre provavamo que-

sta 205 ci veniva da pensare ai primi camera-car di quell'epoca stupenda di gare, forse la migliore, con piloti come Alesi e Mansell che usavano volanti piccoli e spessi nella loro guida nerboruta, mentre Sena aveva un volante grosso e sottile e guidava di fino. La 205 così elaborata è una vettura gustosissima. Il motore spinge sempre, il cambio ha una rapportatura lunga (gira a 3.800 a 130 km/h) e rapporti ben spaziosi ed è bello usarlo anche se l'escursione è un po' lunga perché la lentezza di manovra (ma gli innesti sono precisi) valorizza la disponibilità del quattro cilindri. L'assetto è eccezionale, almeno stando lontano dal limite (a cui non ci siamo nemmeno avvicina-



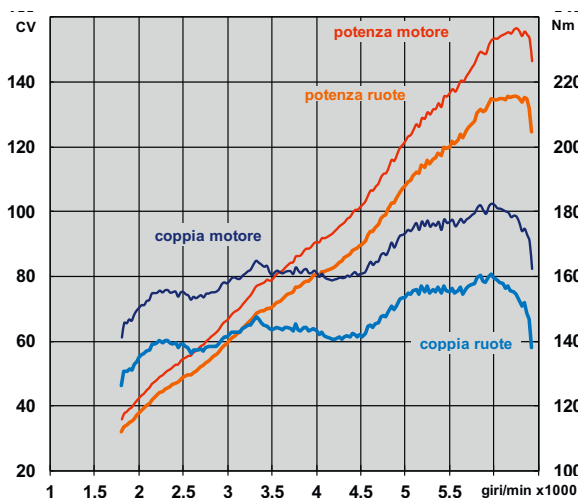
SCHEDE TECNICHE

PEUGEOT 205 GTI 1.9 16 V GUTMANN

Motore Tipo XU9JA, 4 cilindri in linea, anteriore trasversale Alesaggio 83 mm Corsa 88 mm Cilindrata 1905 cc Distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro Rapporto di compressione 9,7:1 Alimentazione iniezione elettronica Accensione elettronica Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi e radiatore Raffreddamento ad acqua, circolazione forzata Potenza 160 CV a 6400 giri Coppia 16,9 kgm a 5500 giri **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco a secco Cambio di velocità a 5 rapporti + Rm Rapporto al ponte 3,94 Corpo vettura Carrozzeria portante, berlina due volumi, 3 porte, 5 posti Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, schema McPherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici Sospensioni posteriori bracci tirati, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici Cerchi Gutmann in lega leggera 7x15", pneumatici 195/60-15 Freni a disco sulle 4 ruote, anteriori ventilati **Dimensioni (in mm)** e peso Passo 2.420 Carreggiata anteriore 1.382 Carreggiata posteriore 1.339 Lunghezza 3.705 Larghezza 1.572 Altezza 1.372 Peso a vuoto 900 kg **Prestazioni** Velocità massima oltre 200 km/h



ti, dato lo status di auto d'epoca ed esemplare forse unico, in Italia...): zero rollio, inserimento precisissimo, tenuta irreprensibile. Ottima anche la frenata, per potenza e modulabilità, nonostante la corsa un po' lunga del pedale. Naturalmente lo scotto da pagare per queste prestazioni è un comfort quasi ai minimi termini (anche un tombino a filo dell'asfalto fa saltare), la ruota di scorta che occupa buona parte del bagagliaio e una sonorità nell'abitacolo che non dà fastidio soltanto agli appassionati di motori. Tutte cose che, agli acquirenti di un'auto così, importano molto poco...



BELLA COPPIA
Sopra, la 205 al nostro banco prova. Abbiamo letto 156 Cv di potenza a 6.250 giri e 18,6 kgm di coppia a 6.000 giri, ma a 2.000 giri ci sono già 15 kgm, come si nota dal grafico a fianco. A sinistra, il bel cerchio in lega della stessa Gutmann e, nell'altra pagina, il vano motore.





FARI

L'autore di questo racconto al volante della sua Fiat 1100/103 TV, riconoscibile per il faro centrale. I fari supplementari gialli sono una "licenza" contemporanea. A destra, Bambi impegnato alla Coppa del Chianti Classico 2009 (foto Ciabatti).

1100

L'auto che visse... tre volte

UN BAMBINO CRESCIUTO A PANE E AUTO, A 14 ANNI SI RITROVA PROPRIETARIO DELLA TV PREPARATA, CON CUI DEBUTTERÀ IN GARA. ENTRATA E USCITA DI CASA A PIÙ RIPRESE, HA ACCOMPAGNATO LA VITA DI PADRE E FIGLIO

DI CLAUDIO BAMBI - FOTO CRISTIAN TORRACCHI

La mia passione per le auto e per l'automobilismo nasce da bambino: sono cresciuto in mezzo alle auto grazie al lavoro di mio padre, che è titolare di una stazione di servizio di carburante da 45 anni. Il suo hobby è sempre stato l'automobilismo, soprattutto le auto d'epoca. Ha cominciato per il piacere di possederle e guidarle, poi dal 1989 al 1998 ha preso parte a gare di Regolarità. Nel 1998 ha iniziato a disputare gare di Velocità in salita, sempre per auto storiche.

Il mio battesimo ufficiale nel mondo dell'automobilismo è stato all'età di 2 anni, a un Ferrari Day al Mugello: ricordo il rombo assordante delle F1, che mi faceva paura anche se mio padre mi chiudevava le orecchie. Quando avevo 10 anni ho iniziato a seguirlo alle gare, e si è creato un rapporto molto bello, a cui ha contribuito in modo importante la 1100 TV del 1955, che si può dire sia un capitolo importante della mia vita.

Arrivò a casa nostra nel 2002, io avevo 12 anni. Papà fece uno scambio con un suo caro amico che non poteva più andare alle gare. Si misero d'accordo per scambiare alla pari la 1100 con una Fiat 2300 S coupé. Io ero entusiasta dell'operazione, ma poi ci volle del tempo perché la TV mi coinvolgesse. All'inizio non mi piaceva, ero un po' deluso. Poi, nel giugno dello stesso anno mio padre decise di gareggiare al Trofeo Valcamonica, in provincia di Brescia, e lasciò a me l'incombenza di pulire e sistemare la 1100 prima di partire. Fu lì, in quel fine settimana, che iniziai a innamorarmi. Dapprima, ascoltando il rombo cupo nel trasferimento dall'albergo alle verifiche. Poi, al sabato nelle prove si ruppe un martelletto della distribuzione. Uno spettatore che si era fermato a ve-



dere cos'era successo ci indicò un saldatore per sistemare il martelletto e poi ci portò da un suo amico idraulico per saldare il tubo dell'olio che aveva causato la rottura. Di corsa tornammo alla macchina per rimontare il tutto, qualche regolazione a occhio e provammo ad avviarla. Non soltanto partì, ma girava anche bene. Che felicità per me, bambino dodicenne, che era triste al pensiero di dover tornare a casa senza vedere la gara.

Una vera e propria avventura, che non finì in quel momento. La domenica mio padre arrivò al traguardo senza problemi, anche se con qualche cavallo in meno, e vinse addirittura la sua classe! Non ci fu tempo quasi di festeggiare, che un commissario tecnico lo squalificò per le gomme non regolamentari. Le premiazioni erano già state fatte, allora mio padre si mise alla ricerca del secondo classificato, il mitico Arrigo Cocchetti, per dargli il trofeo che a quel punto gli spettava. Quest'ultimo però rispose che "le gare si vincono sull'asfalto, non sui fogli di carta", poi si girò verso di me che avevo le lacrime agli occhi, mi mise una mano sulla testa e disse a mio padre "non vorrai mica tornare a casa dicendo a tuo figlio che

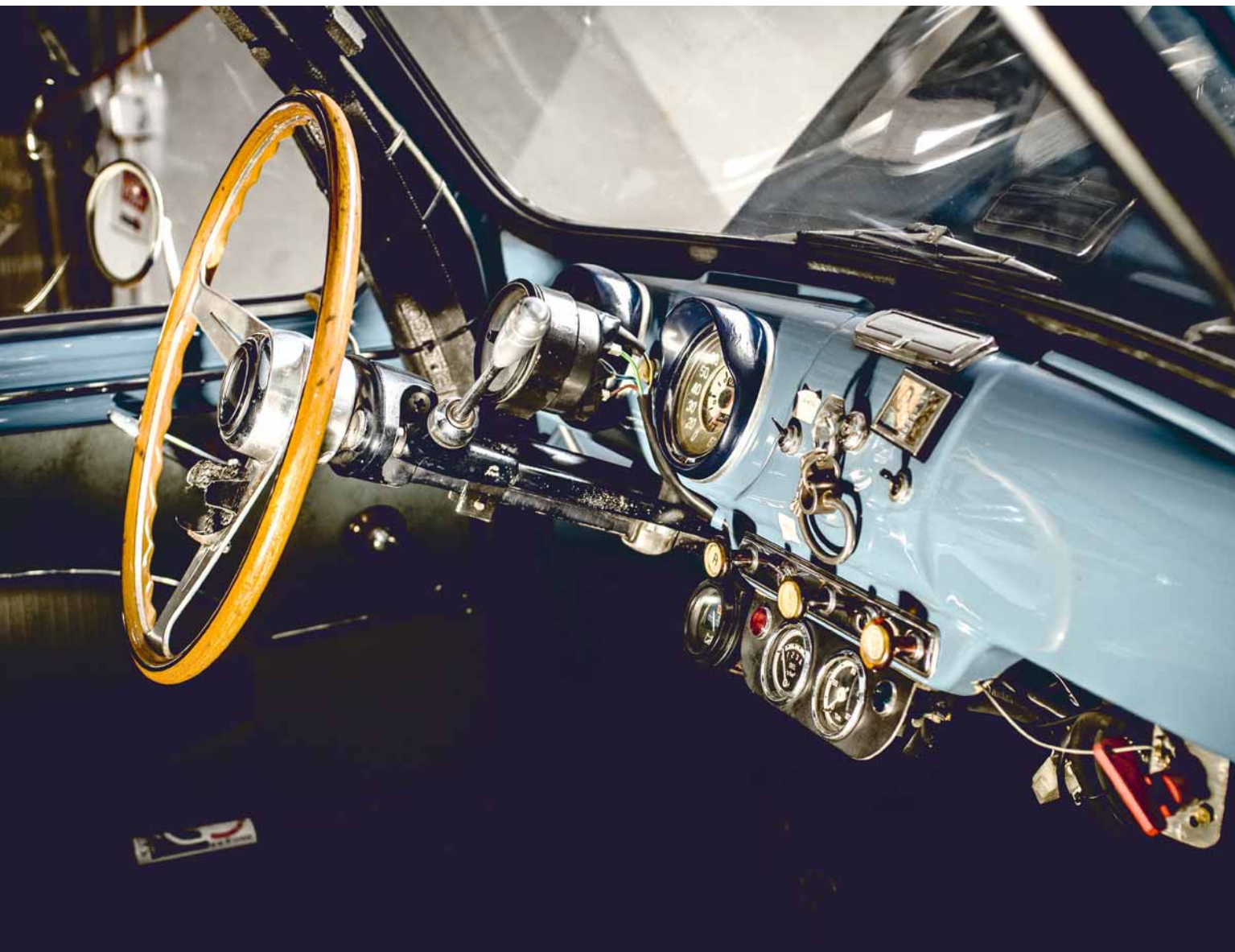
non hai vinto? Non puoi deluderlo, la coppa è sua". Fu un momento molto emozionante.

Da quel giorno con Arrigo Cocchetti è nata un'amicizia vera e ogni volta che lo incontravo sui campi di gara, oltre a raccontarmi uno dei suoi aneddoti di vita sportiva vissuta fra 1000 Miglia e gare minori, mi diceva sempre che alla mia prima gara lui sarebbe

LA PRIMA "GTI" DELLA STORIA

È stata la prima "GTI" della storia. La 1100/103 ha inaugurato la tecnica della scocca portante sulle auto del Lingotto e in versione Turismo Veloce era la macchina preferita dai gentleman driver, negli anni dal 1954 al 1957 e oltre. Dopo l'era delle berlinette, realizzate sulla base delle Balilla e delle 1100 anteguerra, carrozzando l'autotelaio separato, s'inaugurò quella delle berline sportive, che si tenevano la loro carrozzeria ma andavano forte lo stesso. Un'idea che diventerà mito per gli appassionati, trent'anni dopo. In quei quattro anni la 1100 TV si costruì una solida fama vincendo la sua classe in altrettante edizioni della Mille Miglia. Era facile da guidare e aveva un motore preparato, rispetto alla 1100 normale, direttamente a Torino, cosa che la rendeva brillante ma anche affidabile. Tanti preparavano le 1100 normali, aggiungendo anche il terzo faro che sulla "TV" invece era di serie. A prima vista la Fiat 1100/103 TV ha i connotati di un'auto di serie, ma prestando attenzione sul parafrangente destro si nota il marchio Carrozzerie Speciali. Rispetto alla normale, oltre al faro centrale, la 1100/103 TV aveva il lunotto ampliato, le codine sul baule, la verniciatura bicolore, le finiture cromate sulla demarcazione delle tinte, i profili laterali di disegno più ricercato, il fregio sul cofano speciale, i canali dei cerchi di tinta pastello coordinata col tetto, le coppe delle ruote specifiche per il modello, gli pneumatici con fascia bianca di serie e le sigle distintive sui parafrangenti anteriori e sul baule. Ma quello che interessava di più i piloti della domenica era la meccanica che differiva per il carburatore doppio corpo, il rapporto di compressione elevato a 7,1:1, i cuscinetti di banco a guscio sottile e l'accurata messa a punto. La potenza saliva così a 48 CV (ben 14 in più del modello normale) e la velocità superava i 135 km/h contro i 116 km/h della normale. A marzo 1954 il rapporto di compressione elevato a 7,6:1 e la messa a punto permisero di raggiungere i 50 CV, e furono montati cerchi con canale 3,5 J con un benefico effetto sulla tenuta di strada.





NUMERO EVOCATIVO

A sinistra, l'inconfondibile sagoma della 1100/103: il numero 017 è stato dipinto a mano dal giovane proprietario della macchina, per evocare le gare del periodo, in particolare la 1000 Miglia. Proprio alla corsa "più bella del mondo" le 1100 TV parteciparono con grande successo, vincendo per quattro anni consecutivi la propria classe; nella foto in bianco/nero della pagina a sinistra, Teobaldo Montuschi/Alberico Tazzini, uno tra tanti equipaggi che usavano la berlina Fiat, impegnati alla Mille Miglia del 1955 (foto Archivio Negri). Sopra, una bella vista della plancia: in primo piano gli strumenti supplementari (amperometro, manometro olio e termometro acqua) e lo staccabatteria rosso. Sotto, da sinistra il volante Nardi e il contagiri (aggiunta di Bambi); l'interno dell'abitacolo con gabbia di sicurezza e sedili da corsa; le numerose competizioni a cui la 1100 ha partecipato.



partito da Milano per venire ad aiutarmi e consigliarmi. Invece se n'è andato qualche mese prima del mio debutto.

Dopo quest'avventura la 1100 è diventata la mia preferita, la macchina che ogni volta non vedo l'ora di guidare. Ma avevo 12 anni, la strada era molto in salita. Nel 2005 mio padre decise di permutare la 1100 per acquistare la sua attuale Alfa Romeo 2600 sprint da competizione. Nonostante la vendita, l'auto rimase nel nostro garage poiché l'acquirente non la usava. Una volta mia madre scese in garage e vedendola disse "Non l'avevate venduta?"; al che mio padre gli spiegò che non erano ancora passati a ritirarla. E lei, per tutta risposta, disse: "Questa macchina è troppo bellina, vi do io i soldi ma va tenuta, non si può vendere". E fu così che comprammo la 1100 per la seconda volta. Io ero felicissimo. Due anni dopo, arrivata l'età per il motorino, mi chiesero se mi andava bene quello di mia sorella insieme alla 1100 o se ne volevo uno nuovo da solo, e senza nemmeno pensarci risposi per la 1100, così a 14 anni avevo la mia prima auto!

Finalmente nel giugno 2008 presi la patente, a luglio la licenza Csai, ad agosto qualche giretto di prova a Magione per conoscere la macchina, a ottobre il debutto nella mia prima cronoscalata con un'auto del 1955, non proprio adatta ad un giovane senza esperienza. Siccome in casa avevamo anche una Giulietta TI, per tutto settembre usai quella, con il cambio al volante come la 1100 per prepararmi al debutto, in cui feci una figura pessima, ma ero comunque contento del traguardo raggiunto.

Nel 2009 decisi di fare il Campionato italiano della Salita, naturalmente con la 1100 TV. Nelle prime gare pagai il noviziato e l'inesperienza sugli avversari più esperti, come il modenese Giovanni Palmieri e il siciliano Fabrizio Falanga. Da metà campionato mi avvicinai a loro per poi, a fine stagione, superarli e vincere il titolo di classe, proprio all'ultima gara e per un solo punto. Al mio primo anno di corse, appena 19enne, questa vittoria è stata inaspettata ed emozionante. Quella volta ho stabilito addirittura un primato, che forse ancora oggi è imbattuto, di più giovane campione italiano delle auto storiche.

Qualche anno dopo sentii l'esigenza di una vettura più potente, così a malincuore decisi di vendere nuovamente la 1100, per acquistare un'Alfasud ti preparata da Aldo Bigazzi. Fortunatamente la vendetti a un amico che per tre anni l'ha tenuta in garage senza mai usarla. Così, nel 2014 decisi di riacquistare la 1100. Nella vita non si può mai dire ma spero che questa sia la terza ed ultima volta perché adesso non la venderei più, per niente al mondo.



CLAUDIO BAMBI

BIONDETTI

Qui sopra, Bambi al volante della sua 1100. In alto, l'officina dove l'auto è ricoverata: sul portone campeggia lo stemma della Scuderia Biondetti di Firenze, di cui Bambi è consigliere; nel 2010 ha anche fondato l'Abarth Club Firenze. Nell'altra pagina, sopra il bel carburatore Weber doppio corpo, praticamente senza filtro aria; nella foto grande, si notano la tinta bicolore, le inconfondibili "codine" e l'assetto decisamente abbassato.





SCHEDA TECNICA

FIAT 1100/103 TV (1953)

Motore Numero cilindri 4 in linea Alesaggio e corsa (mm) 68 x 75 Cilindrata totale 1089 cc Distribuzione albero a camme laterale, aste e bilancieri Rapporto di compressione 7,6:1 Alimentazione un carburatore doppio corpo verticale Weber 35 DCL Accensione batteria, bobina e spinterogeno Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi Raffreddamento ad acqua, circolazione forzata Potenza 48 CV a 5.400 giri **Trasmissione** Trazione posteriore, cambio a 4 rapporti + RM Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 10/43 **Corpo vettura** Telaio scocca autoportante Sospensioni anteriori bracci oscillanti, molle a elica, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice trasversale Sospensioni posteriori ponte rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice trasversale Sterzo a vite e rullo Ruote cerchi in acciaio 3,5J x 14" con pneumatici 5.20-14 Freni idraulici a tamburo **Dimensioni (in mm)** e peso Passo 2.340 Carreggiata anteriore 1.229 Carreggiata posteriore 1.212 Peso 850 kg **Prestazioni** Velocità massima oltre 135 km/h





Una Pianta ben cresciuta

LA STORIA DELLA BERLINA VOLUTA DAL COLLAUDATORE GIORGIO PER STUDIARE TRAZIONE INTEGRALE E SOVRALIMENTAZIONE VOLUMETRICA A FINI PRODUTTIVI

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

Il 15 giugno 1935 Tazio Nuvolari volava ad oltre 320 km/h a bordo dell'Alfa Romeo 16C Bimotore. Lanciato sull'autostrada Firenze-Mare, più precisamente sul tratto Lucca-Altopascio, il "Mantovano Volante" dava prova del potenziale di una vettura che, in realtà, era ben lontana dal poter essere sfruttata con successo nei gran premi dell'epoca. Troppo complessa, con quei due motoroni da 8 cilindri in linea ciascuno, difficilmente accordabili; soprattutto, troppo pesante e potente per le gomme di allora. L'Alfa Bimotore, però, rimanda a qualcosa di stupefacente nell'immaginario motoristico collettivo. Così come il concetto stesso di vettura mossa da due motori, la cui storia ci rimanda addirittura all'inizio del secolo scorso, in America. Qui, nel 1905, H.L. Bowden e Walter Christie si presentarono al via

dell'Ormond-Daytona Speed Carnival con due automobili bimotori. La prima montava due unità Mercedes da 4 cilindri in linea, 60 CV ciascuna e la trazione sull'asse posteriore; la seconda era invece più sofisticata, perché i due motori trasmettevano il moto a entrambi gli assali, trasformando la "Little 60" di Christie in una vera e propria quattro ruote motrici: una delle primissime nella storia dell'automobile. Un altro americano -tal Wayne- costruì nel 1906 la sua bimotore accoppiando due bicilindrici boxer. Tornando in casa Alfa Romeo, prima della 16C Vittorio Jano aveva progettato la Tipo A -costruita in quattro esemplari nel 1931- montando in parallelo due motori uguali (6 cilindri in linea, 1752 cc, doppio asse a camme e compressore volumetrico) insieme ai rispettivi cambi di velocità. Ciascun motore azio-

SINGOLARE
La presa d'aria sullo sportello posteriore (in alto) è l'indizio più evidente che questa berlina è del tutto singolare. Le ruote della Lancia 037 e la striscia centrale che ricorda quella delle Fulvia HF completano un quadro di fronte al quale non si può avere dubbi: quest'auto è un prototipo.



nava una ruota motrice posteriore. Al volante di una di queste vetture, Giuseppe Campari si aggiudicò la Coppa Acerbo del 1931.

Per trovare altri esempi di auto bimotore si passa agli anni Cinquanta, questa volta in Francia. Nel 1958, Citroën mette in produzione la 2CV Sahara dotata di quattro ruote motrici azionate da due motori, uno all'anteriore e uno al posteriore. Nel decennio successivo, in Inghilterra, nasce la Mini Twin sulla base della versione Moke: anche in questo caso, per avere la trazione integrale, si montano due 1100 cc completi dei rispettivi cambi di velocità azionabili in maniera indipendente (strano ma vero).

Ultimi esempi di vetture bimotore sono la Volkswagen Golf Mk2 della Pike's Peak 1985, e la Mercedes-Benz Classe A del 2004 costruita in due esemplari per gli allora piloti di Formula 1 di Stoccarda, Mika Hakkinen e David Coulthard. Montava due motori a 4 cilindri da 1900 cc e 125 CV ciascuno e aveva, tanto per cambiare, la trazione integrale.

Fratelli

Tutto questo preambolo per introdurre un'altra strana creatura a doppia propulsione. Si tratta della Lancia Trevi Bimotore, costruita nel 1984 dal dipartimento sperimentazione Lancia di Chivasso con una piccola collaborazione da parte dell'Abarth. Perché

VEDO DOPPIO

Sotto, il cruscotto sembrerebbe di serie, se non fosse che presenta due contagiri e due termometri di acqua e olio... In alto, i pulsanti di avviamento rossi, le centraline che governano la sincronizzazione dei motori e il piccolo tachimetro/contakm davanti alla leva del cambio.



questo intreccio? La Trevi Bimotore può considerarsi un affare di famiglia, con protagonisti due fratelli: Giorgio e Alberto Pianta. Il primo, noto collaudatore dell'Abarth; il secondo, potente dirigente Lancia, all'epoca direttore dello stabilimento di Chivasso.

Siamo nel periodo in cui il reparto corse Abarth è impegnato a gestire i programmi sportivi della Lancia con le 037 Gruppo B. Vetture a due ruote motrici che stentano a contenere il potenziale delle concorrenti Audi Quattro e Peugeot 205 T16, entrambe a trazione integrale. Il Gruppo Fiat, a parte la Campagnola e alcuni modelli Iveco, non ha ancora sviluppato la tecnologia delle quattro ruote motrici su una vettura ad alte prestazioni. Sarà la Delta S4 a debuttare -con successo- in questo segmento, ma prima di intraprendere questo progetto Giorgio Pianta parte con l'idea della "sua" 4x4. E coinvolge il fratello Alberto e il collega-amico Sergio Limone, l'ingegnere di corso Marche che ha contribuito alla nascita della 037. La Trevi Bimotore vede la luce nel "Reparto Metodi" dello stabilimento Lancia, affidato a Rodolfo Gaffino Rossi (attuale direttore del Museo dell'Automobile di Torino) e sotto la direzione di Alberto Pianta. La vettura è di per sé abbastanza semplice, concettualmente. Il lavoro principale sta nell'aprire un varco nella parte posteriore della scocca per ospitare un sottotelaio (come quello anteriore) sul quale montare il secondo motore. Questo è dotato di acceleratore elettrico, in sequenza a quello anteriore, in modo da

inserirne un ritardo nel retrotreno rispetto all'avantreno. Altro punto sul quale intervenire è il comando del cambio, che deve mettere in sincronia entrambe le unità. In questo caso molte parti derivano dalla Beta Montecarlo.

Temperature

La Bimotore è un grosso giocattolo. Giorgio Pianta si diverte a guidarla sulle strade della Valle d'Aosta e nei suoi quotidiani spostamenti. La potenza non manca, anche la trazione è valida. Per contro, il peso è elevato ed è tutt'altro che facile raffreddare il motore posteriore. A proposito di motori: quelli montati sulla Trevi sono entrambi bialbero 4 cilindri da due litri dotati di compressore Volumex.

Vederla in azione oggi è ancora impressionante. I due motori che si accendono in sequenza; che in pochi secondi si accordano per produrre la stessa armonica musica caratterizzata dal sibilo dei compressori volumetrici. Non si può certo definire bella, però ha un fascino indiscutibile con quell'aspetto da prototipo e quelle strane applicazioni corsaiole come le prese d'aria e i cerchi in lega scomponibili.

Sfida

Rodolfo Gaffino Rossi ricorda ancora molto bene "l'esperienza Bimotore". Lui che all'epoca era il braccio operativo di Alberto Pianta, evidenzia quanto la Bimotore fosse servita "A dimostrare che la Lancia era capace di progettare fuori dagli sche-

mi, sperimentava con audacia il massimo della meccanica, in un periodo contraddistinto dalla standardizzazione dell'auto. Alberto Pianta era un lancista puro. Per lui la vettura non si doveva sentire, non doveva trasmettere alcuna vibrazione. Aveva a cuore i vecchi canoni Lancia dettati dal rigore e dalla precisione. Per questo era molto contestato dall'ingegneria Fiat, che nel frattempo era entrata pesantemente nella gestione della Lancia. La Bimotore fu un quanto di sfida di Alberto Pianta nei confronti del Lingotto: volle dimostrare che il suo ufficio tecnico sapeva lavorare meglio e più in fretta".

Volumex

Presentata al Salone di Torino 1982, la Trevi Volumex offre la tecnologia delle corse in quegli anni sviluppata con successo nei rally sulla 037. Il motore della berlina Lancia - il cui nome deriva dalla sigla 3V: tre volumi - dispone di 135 CV a 5.500 giri (contro i 115 della normale 2.0 a carburatori) e una coppia di 21 kgm a 3.000 giri (contro 17,9 kgm a 2.800). Le principali caratteristiche di questo propulsore sono l'elasticità di marcia, la coppia notevole a qualsiasi regime, la progressività di erogazione della potenza. Poiché la sovralimentazione comporta un aumento di sollecitazioni sia di natura meccanica, sia di natura termica e anche per l'aumento della massa di gas elaborata, il motore ha subito una serie di modifiche rispetto al normale due litri aspirato: camere

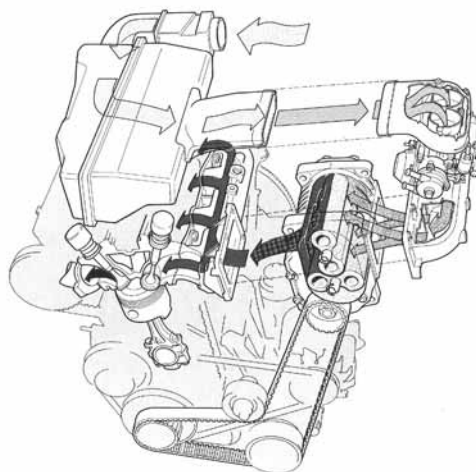
DUE SCARICHI

In basso, il serbatoio della benzina, nel baule, su cui è appoggiata la ruota di scorta. Qui sotto, a sinistra si notano i due tubi di scarico e la scritta "Lancia by Giorgio Pianta"; a destra, una vista caratteristica di questa strana berlina.



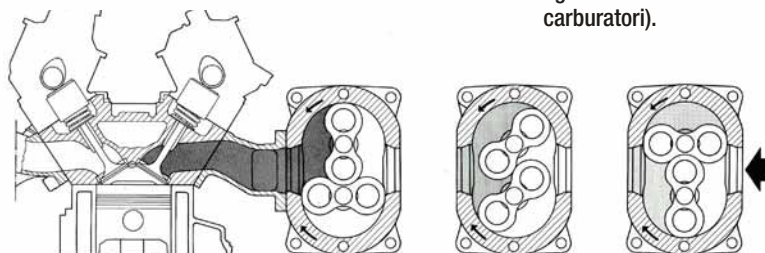
di combustione ottimizzate; pistoni adatti alle superiori pressioni e temperature; valvole di scarico raffreddate al sodio; guarnizione della testa specifica; cuscinetti trimetallici per i perni di biella e di banco; condotto di aspirazione specifico; impianto di scarico modificato; aggiunta di un radiatore olio con bypass termostatico

Il compressore è di tipo volumetrico rotativo a capsulismo monostadio con due rotori a due lobi a profili coniugati, comandati da una coppia di ingranaggi a dentatura elicoidale. Il corpo del compressore è in lega leggera, i rotori di ghisa sferoidale. A valle del compressore è posta una valvola di sovrappressione. I rotori sono mossi da una coppia di ruote dentate elicoidali, azionate dall'albero motore mediante cinghia dentata. Il rapporto di trasmissione compressore/motore è di 1,32:1. Lo statore è collegato da un lato al carburatore, dall'altro al collettore di aspirazione. La miscela aspirata è compressa come in una pompa dalla rotazione dei due rotori e spinta alla pressione di 1,45 bar nel collettore di mandata.



COMPRESSORE

Nei disegni a fianco e sotto, lo schema di funzionamento della sovralimentazione e del compressore volumetrico, in questo caso a due lobi. In basso, da sinistra il vano motore anteriore, quello posteriore e il condotto di aspirazione del compressore (che agisce a valle dei carburatori).



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
SE 037	119	lug-16
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 GIUGIARD	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 GTV	118	giu-16
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 1500 TORPEDO / 1750 SPORT	121	ott-16
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 GT # 750006	66	apr-11
GIULIETTA	55	mar-10
GIULIETTA (116) 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 SPECIALE	106	apr-15
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	127	mag-17
GIULIETTA SS	13	nov/dic-05
GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989)	63	dic-10/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
GTV6 3.0	121	ott-16
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
TURISMO INTERNAZIONALE	120	ago/set-16

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
ULSTER	125	mar-17

ATTILA

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

AUDI

PROTOTIPO "ASSO DI PICCHE"	82	nov-12*
80L (1972)	34	feb-08
QUARTZ PININFARINA	86	apr-13
QUATTRO	34	feb-08
QUATTRO	104	feb-15
QUATTRO GR.B	114	feb-16
RS 2 AVANT	79	lug-12*

AUSTIN HEALEY

100 E 3000	62	nov-10
3000 MK III	116	apr-16
"BRIGHTON" SPECIAL	126	apr-17
COOPER S HATCHBACK (1964)	100	ago/set-14
SPRITE MKI	56	apr-10
SPRITE MKI	91	ott-13

AUTOBIANCHI

A111	115	mar-16*
A112 ABARTH	5	lug/ago-04
A112 ABARTH	111	ott-15
A112 ABARTH "TROFEO" (1977)	91	ott-13
A112 ABARTH MOCAUTO REPLICA	19	lug-06
BIANCHINA PANORAMICA	82	nov-12
BIANCHINA BERLINA	77	mag-12
BIANCHINA CABRIOLET	29	lug-07
BIANCHINA FURGONCINO	104	feb-15
BIANCHINA PANORAMICA	57	mag-10
BIANCHINA TRASFORMABILE	2	dic-03/gen
BIANCHINA TRASFORMABILE	50	ago/set-09
PRIMULA	58	giu-10
STELLINA	67	mag-11
Y10 - 25 ANNI	62	nov-10
Y10 MISSONI	97	mag-14
Y10 TURBO	126	apr-17

AUTOBLEU

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

BANDINI

750 SPORT SILURO	124	feb-17*
------------------	-----	---------

B.S.A.

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

BENTLEY

4.5LITRE "BLOWER"	50	ago/set-09
CONTINENTAL FASTBACK	110	ago/set-15
S-TYPE CONTINENTAL	50	ago/set-09
T MKI	14	gen/feb-06
T PRIMA SERIE	14	gen/feb-06

BERTONE

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

BIANCHI

S 9 1400	116	apr-16
----------	-----	--------



OTTIMA PER I GENTLEMAN

L'Aston Martin "Ulster" è stata una delle auto da corsa preferite dai piloti dilettanti, e tra le più affidabili. Ne abbiamo parlato sul fascicolo di Marzo 2017.



PURA LANCIA

Sportiva, veloce e raffinata, la Fulvia Coupé Zagato è una "pura" Lancia: ha stile, prestazioni e tecnica raffinata. Ne abbiamo ripercorso la complessa storia sul fascicolo di dicembre 2016/ gennaio 2017, nel servizio di copertina.

BIZZARRINI

5300	31	ott-07
5300 GT STRADA	126	apr-17

BJC

FORMULA JUNIOR	120	ago/set-16
----------------	-----	------------

BMW

PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"	82	nov-12*
1602 TOURING, 2002 TARGA E 2002 TURBO	99	lug-14
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii	55	mar-10
2002 GRUPPO 2	30	ago/set-07
2002 tii	30	ago/set-07
1600 GT	112	nov-15
3.0 CSL	44	feb-09
3.0 CSL LE GARE	44	feb-09
316I E 36 (1993)	114	feb-16
316I E 36 (1993)	114	feb-16
319	124	feb-17
320 E21 CABRIO BAUR	47	mag-09
320I E30	112	nov-15*
3200 S	75	mar-12
507 ROADSTER	96	apr-14
700	78	giu-12
E3 2800/3000	73	gen-12
ISETTA 300 GB	118	giu-16
M1	42	nov-08
M1 PROCAR	42	nov-08
M3	92	nov-13
M3 E30 MODIFICATA + GR. N	115	mar-16
SERIE 3 E21	12	set/ott-05
SERIE 3 E21	101	ott-14
Z1	82	nov-12

BORGWARD

P100	45	mar-09
------	----	--------

BRADLEY

GT 1974	17	mag-06
---------	----	--------

BRISTOL

409	63	dic-10/gen
-----	----	------------

BUGATTI

23	74	feb-12
EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA	60	ago/set-10
STORY	48	giu-09
TYPE 35A	48	giu-09

BUICK

SUPER SERIES 50 RIVIERA	25	mar-07
-------------------------	----	--------

CADILLAC

62 SEDAN DE VILLE 1952	7	nov/dic-04
COUPÉ DE VILLE 1957	28	giu-07
COUPÉ DE VILLE 1958	3	mar/apr-04
ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL	97	mag-14

CATERHAM

7	77	mag-12
---	----	--------

CEIRANO

150 S	122	nov-16
-------	-----	--------

CEMSA

F 11	41	ott-08
------	----	--------

CHEVROLET

BEL AIR 1953	30	ago/set-07
BEL AIR 1957	19	lug-06
CAMARO	33	dic-07/gen
CORVETTE C1 283 C.I.	1	lug/ago-03
CORVETTE C3	8	gen/feb-05
CORVETTE STING RAY	13	nov/dic-05
EL CAMINO	125	mar-17
FLEETLINE AEROSEDAN (1947)	64	feb-11

CHEVRON

B42 - FERRARI F2	84	feb-13
------------------	----	--------

CHRYSLER

GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO	6	set/ott-04
---------------------------	---	------------

CISITALIA

ABARTH 204 A (1950)	79	lug-12
202 COUPÉ	14	gen/feb-06
202 SC #035 PININFARINA (1948)	92	nov-13
360	94	feb-14
D46	44	feb-09
MOTORE 16 VALVOLE	54	feb-10

CITROËN

2CV	41	ott-08
2CV 6 SPECIAL	108	giu-15
2CV UMAP	65	mar-11
AX GTI	47	mag-09
BX 14 RE	49	lug-09
C4 G ROADSTER	56	apr-10
CX 40 ANNI	95	mar-14
CX ATHENA	64	feb-11
DS 19 LE CADDY CHAPRON	91	ott-13
DS 19-20-21-23	13	nov/dic-05
DS 21 PALLAS	38	giu-08
DS 23 i.e. (1973)	72	nov-11
DYANE	29	lug-07
DYANE 6	108	giu-15
GS	64	feb-11
M35	69	lug-11
MEHARI	5	lug/ago-04
SM	3	mar/apr-04
SM MASERATI	102	nov-14

COBRA

289	82	nov-12
-----	----	--------

CONDOR

AGUZZOLI	27	mag-07
----------	----	--------

CONVAIR

GT	123	dic-16/gen
----	-----	------------

DAF

SILURO	73	dic-11/gen
--------	----	------------

DAGRADA

LANCIA F. JUNIOR	71	ott-11
------------------	----	--------

DAIMLER

2.5 LITRE V8 (1967)	61	ott-10
SP 250 C-SPEC	83	dic12/gen

DATSUN

240Z	46	apr-09
------	----	--------

DB

RACER 500	91	ott-13
-----------	----	--------

DE LUCA		
FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT	84	feb-13

DE SANCTIS

SP 1000	116	apr-16
---------	-----	--------

DE TOMASO

DEAUVILLE	38	giu-08
MANGUSTA	117	mag-16
OSCA	95	mar-14
PANTERA L	14	gen/feb-06

DEVIN

MG SPECIAL	70	ago/set-11
------------	----	------------

DKW

F12 CABRIOLET	126	apr-17
---------------	-----	--------

DUNE BUGGY

DUNE BUGGY	80	ago/set-12
------------	----	------------

ELDORADO

MASERATI 420M	40	ago/set-08
---------------	----	------------

ELVA

MK I B (1954)	86	apr-13
---------------	----	--------

FACEL

VEGA	103	dic-14/gen
------	-----	------------

FALCON

MK II	110	ago/set-15
-------	-----	------------

F.A.T.A.

AUREA 400 (1925)	120	ago/set-16
------------------	-----	------------

FERRARI

166 INTER COUPE' TOURING	16	apr-06
208 GTS	1	lug/ago-03
208/308 GT4	20	ago/set-06
208 TURBO GTS	98	giu-14*
212 EXPORT TOURING (1952)	107	mag-15
225 S VIGNALE BERLINETTA	50	ago-09
250 GT # 1739	95	mar-14
250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958)	61	ott-10
250 GT SWB	12	set/ott-05
250 GTE SQUADRA MOBILE	91	ott-13
250 GTL	36	apr-08
250 GTO	5	lug/ago-04
275 GTB	89	lug-13*
275 GTB/4	113	dic-15/gen
275 GTB, GTS E GTB/4	6	set/ott-04
288 GTO	5	lug/ago-04
308 GTB GRUPPO 4	79	lug-12
308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA	10	mag/giu-05
312 B3 "SPAZZANEVE"	35	mar-08
312 P	54	feb-10
312B	57	mag-10
312 T	112	nov-15
330 GT 2+2	34	feb-08
330 GT 2+2 (lo e la mia auto)	127	mag-17
333 SP	85	mar-13
340/375#0320AM	87	mag-13
365 BB (1974) - 512 BB (1982)	76	apr-12
365 GTB/4	28	giu-07
365 GTC/4	99	lug-14
400	49	lug-09
400 E 410 SUPERAMERICA	9	apr-05
500 MONDIAL	65	mar-11
512 BB	109	lug-15
860 MONZA #0604	39	lug-08
BB 512-BB 512I	11	lug/ago-05
DINO 206-246 GT-GTS	7	nov/dic-04
DINO 246 F.1	43	dic-08/gen
DINO 246 GT	94	feb-14
DINO 246 GTS	35	mar-08
F40	74	feb-12
F40-30 ANNI	126	apr-17
PININ	70	ago/set-11
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13

FIAT

8V GHIA SUPERSONIC	63	dic-10/gen
8V ZAGATO	119	lug-16

LE AUTO DELLA STORIA

"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	1100/103 TV	47	mag-09
110/103 TV PININ FARINA (1955)	123	dic-16/gen	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago/set-13	1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15
124	54	feb-10	500 L (1964)	96	apr-14	1500 GT GHIA	71	ott-11
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06	1500L	96	apr-14
124 SPIDER	84	feb-13	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	1200 GRANLUCE	100	ago/set-14
124 SPIDER	110	ago/set-15	500 "TOPOLINO" B	23	dic-06/gen	1400	102	nov-14
124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08	1500 6C TOURING (1935)	127	mag-17
124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	500 D (1960)	86	apr-13	1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
124 C4 TOURING	127	mag-17	500 D	115	mar-16	2300	35	mar-08
125	26	apr-07	500 SPERANDEO	69	lug-11	2300 S COUPÉ	1	lug/ago-03
125	88	giu-13	500 TV L (1972) -			2300 S COUPÉ	43	dic-08/gen*
125	112	nov-15	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14/gen	ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04
125 COUPE' SAMANTHA	114	feb-16	500L	48	giu-09	ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06
127 GRUPPO 2	70	ago/set-11	508 S	113	dic-15/gen	ABARTH 695 SS (1966)	114	feb-16
127 SCIONERI	60	ago/set-10	508 S SPORT SPIDER - BERL. MM	123	dic-16/gen	ABARTH FORMULA	55	mar-10
127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	dic-13/gen	ABARTH SEO35	91	ott-13
128	27	mag-07	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15	BARCETTA	55	mar-10
128	101	ott-14	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03	CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
128 COUPE' GR. 2	97	mag-14	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14	CAMPAGNOLA	84	feb-13
128 COUPE' 1.3 S	30	ago/set-07	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12	COUPÉ	66	apr-11
128 GIANNINI NP GR. 2	83	dic-12/gen	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07	DINO COUPÉ	101	ott-14
128 GR.2	83	dic-12/gen	850 BERLINA	80	ago/set-12	DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07
128 RALLY	45	mar-09	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06	DINO SPIDER 2000-2400	6	set/ott-04
130 "MAREMMA"	76	apr-12	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15	GIANNINI 500 TV	28	giu-07
130 2.8 BERLINA	41	ott-08	850 SPECIAL	75	mar-12	850 MORETTI COUPÉ	43	dic-08/gen
130 BERLINA 1971	11	lug/ago-05	850 SPORT COUPE'	112	nov-15	PANDA 4X4 MORETTI	123	dic-16/gen
130 COUPE' 3.2	1	lug/ago-03	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08	NUOVA 500 1957	8	gen/feb-05
1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03	NUOVA 500 SPORT	37	mag-08
131	30	ago/set-07	900 A BERLINA 1954	22	nov-06	NUOVA 500/50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07
131 2500 D	59	lug-10	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12	PANDA 30	36	apr-08
131 ABARTH	111	ott-15	1100	78	giu-12*	RITMO	69	lug-11
131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	1100 D	104	feb-15	RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06
131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	1100 FAMILIARE	117	mag-16	RITMO ABARTH 130 TC	124	feb-17*
131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	1100 R	107	mag-15	S 61 CORSA	126	apr-17
132 1.6	14	gen/feb-06	1100/103	4	mag/giu-04	S 76 "300HP"	108	giu-15
4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	1100/103 A	94	feb-14	SAVIO JUNGLA	94	feb-14
500 A	121	ott-16	1100/103 D	94	feb-14	UNO	122	nov-16

Guida all'acquisto

	Numero	Mese-Anno		Numero	Mese-Anno
ALFA ROMEO			128 COUPÉ S-SL 1100-1300	16	apr-06
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
GIULIA SPRINT GTA	122	nov-16	850 COUPE'	77	mag-12
GIULIETTA / GIULIA SPIDER	110	ago/set 15	850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	ago/set-06
GIULIETTA (GIULIA) SPRINT	83	dic-12	BALILLA	43	dic-08/gen
GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	mar/apr-05	NUOVA 500	82	nov-12
GIULIETTA TURBODELTA	21	ott-06	RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
GTV/SPIDER	79	lug-12	X1/9	46	apr-09
NUOVA SUPER	44	feb-09	INNOCENTI		
AUTOBIANCHI			MINI COOPER	35	mar-08
A111	32	nov-07	JAGUAR		
A112 ABARTH	40	ago/set-08	E TYPE	124	feb-17
A112 V SERIE	119	lug-16	XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
PRIMULA COUPÉ I E II SERIE	15	mar-06	XJ-S	68	giu-11
BENTLEY			LAMBORGHINI		
MULSANNE TURBO	76	apr-12	DIABLO	97	mag-14
BMW			LANCIA		
320 iS	49	lug-09	APPIA	70	ago/set-11
SERIE 6 E24	26	apr-07	APRILIA BERLINA	107	mag-15
Z3	88	giu-13	BETA COUPÉ (TUTTE LE SERIE)	10	mag/giu-05
CITROËN			BETA HPE	100	ago/set-14
AMI 6	24	feb-07	FULVIA	53	dic-09/gen
CX	8	feb-05	FULVIA COUPE' 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSSO	73	dic-11/gen
FERRARI			FULVIA II SERIE	105	mar-15
208-308-328	52	nov-09	LAND ROVER		
348	80	ago/set-12	RANGE	56	apr-10
TESTAROSSA - TR512 - F512M	63	dic-10/gen	LOTUS		
FIAT			ELAN M100	101	ott-14
1100 /103	64	feb-11	ELISE	113	dic-15/gen
1100 B/E	93	dic-13/gen	MASERATI		
1100 R E 124	7	nov/dic-04	BITURBO	6	set/ott-04
124 COUPÉ 1400, 1600, 1800	14	gen/feb-06	BITURBO 2.24 SPYDER RACING	38	giu-08
124 SPECIAL	33	dic-07/gen	QUATTROPORTE	112	nov-15
126	25	mar-07	MERCEDES-BENZ		
127 I E II SERIE	13	nov/dic-05	CLASSE S W126	18	giu-06
			G KLASSE	96	apr-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
GRANADA	127	mag-17
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
CHAMPION 750	124	feb-17

GINETTA

G3	95	mar-14
----	----	--------

GLOCKLER - PORSCHE

COUPÉ (1954)	64	feb-11
--------------	----	--------

GORDINI

T15	121	ott-16
-----	-----	--------

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
C V8	118	giu-16

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
ESPADA + NOTIN VILLULA	60	ago/set-10
JARAMA	113	dic-15/gen
JSLERO	5	lug/ago-04
MIURA E COUNTACH	2	dic-03/gen
MIURA P400, S, SV	21	ott-06
MIURA P400SV	85	mar-13
MIURA P400	116	apr-16
MIURA ROADSTER	43	dic-08/gen
MIURA SV JOTA	26	apr-07
URRACO	19	lug-06
URRACO	25	mar-07

LANCIA

LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	dic-09/gen
037 RALLY	9	mar/apr-05
2000 I.E. (1972)	16	apr-06
2000 / I.E.	110	ago/set-15
APPIA COUPÉ	49	lug-09
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13
APPIA ZAGATO	6	set/ott-04
APPIA ZAGATO GTE	66	apr-11
APRILIA "1350" e "1500"	72	nov-11
ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13
AURELIA B12 1955	16	apr-06
AURELIA B20 GT	68	giu-11

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 COUPE' E CABRIOLET	78	giu-12
W113		120ago/set-16
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
ROVER		
MINI COOPER - LE ULTIME	127	mag-17
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

UN BUON INVESTIMENTO

Tra le auto che ancora devono raggiungere un valore adeguato alla loro importanza storica c'è senza dubbio la Jaguar E-type, cui abbiamo dedicato la guida all'acquisto sul fascicolo di febbraio 2017 parlando di tutte le tre serie, sia coupé sia cabriolet.



LE AUTO DELLA STORIA

AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12	21	93	dic-13/gen	190	113	dic-15/gen
AURELIA B24 SPIDER	104	feb-15	49	101	ott-14	190 SL	10	mag/giu-05
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago/set-08	56	52	nov-	190E 2.3-16	56	apr-10 220
AURELIA B50 CONVERTIBILE	118	giu-16	09 72-FORD	106	apr-15	D/8	31	ott-07
BETA BERLINA	44	feb-09	ELAN +2 S 130	66	apr-11	220A	48	giu-09
BETA MONTECARLO	27	mag-07	ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14	250 CE COUPÉ	16	apr-06
BETA MONTECARLO	38	giu-08	EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*	250 SL PAGODA	2	dic-03/gen
BETA SPIDER 2000	120	ago/set-16	MARCH			300 ADENAUER	7	nov/dic-04
DELTA	46	apr-09	701 F1	66	apr-11	300 SE CABRIOLET	3	mar/apr-04
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14	711 F1	124	feb-17	300 SL GULLWING	4	mag/giu-04
DELTA HF 4WD	121	ott-16	707 INTERSERIE	82	nov-12	300 SL ROADSTER	6	set/ott-04
DELTA HF TURBO	54	feb-10	MARCIANO			300 SL ROADSTER	105	mar-15
DELTA HF TURBO	124	feb-17*	268A	67	mag-11	300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14	MARCOS			450 SEL 1974	24	feb-07
DELTA INTEGRALE "SAFARI"	126	apr-17	3 LITRI	28	giu-07	450 SEL 6,9	109	lug-15
DELTA S4	122	nov-16	MARTINI			500 SL W 107	2	dic-03/gen
DELTA S4 GR.B	108	giu-15	MK18 (1976)	100	ago/set-14	500 E - E500	79	lug-12*
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09	MK 34 F. 3 - IL RESTAURO	60	ago/set-10	600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	mar/apr-05
ECV (1986)	63	dic-10/gen	MASERATI			600 W100	77	mag-12
FLAMINIA	80	ago/set-12	250F	33	dic-07/gen	C107 SLC	36	apr-08
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07	3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10	SE 280 W 108	41	ott-08
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06	3500 GT TOURING	94	feb-14	SL	90	ago/set-13
FLAMINIA COUPÉ "HF"	115	mar-16	A6G/2000 SPYDER	24	feb-07	SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12
FLAMINIA GT TOURING	11	lug/ago-05	A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10	MERCURY		
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago/set-07	A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago/set-08	COMET CONVERTIBLE (1963)	22	nov-06
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE	81	ott-12	A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10	MG		
FLAVIA 1.8 COUPÉ HF	33	dic-07/gen	A6GCS/53	81	ott-12	MG A 1500	7	nov/dic-04
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13	BITURBO SPYDER	98	giu-14*	MG B GT 1.8	7	nov/dic-04
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13	BOOMERANG	110	ago/set-15	MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MKII	27	mag-07
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07	BORA	80	ago/set-12	MG B SPIDER MKI	1	lug/ago-03
FULVIA 1.3 S COUPÉ SPIDER	116	apr-16	GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13	MG MIDGET	4	mag/giu-04
FULVIA BERLINA	115	mar-16*	INDY	4	mag/giu-04	MG MIDGET	69	lug-11
FULVIA COUPÉ	113	dic-15/gen*	KYALAMI	82	nov-12	MG RV8	112	nov-15
FULVIA COUPÉ	91	ott-13*	MERAK	9	mar/apr-05	MG SERIE T	39	lug-08
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	mag/giu-04	MEXICO	8	gen/feb-05	MG TF (1954)	75	mar-12
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	mar-08	MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13	MINI		
FULVIA COUPÉ 1.2 "MONTE" STORICO	123	dic-16/gen	QUATTROPORTE (1963-1987)	3	mar/apr-04	CLUBMAN ESTATE	32	nov-07
FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09	SHAMAL	78	giu-12	COOPER MADE IN ENGLAND	3	mar/apr-04
FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06	SPYDER	125	mar-17	COOPER S 50 ANNI	91	ott-13
FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08	TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13	MARCOS	104	feb-15*
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	81	ott-12*	MATRA-SIMCA			WOOD&PICKETT	94	feb-14
FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06	BAGHEERA	62	nov-10	MIRAGE		
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	123	dic-16/gen	MAZDA			M6/601	123	dic-16/gen
GAMMA COUPÉ	58	giu-10	MX-5	48	giu-09	MORETTI		
LC2	104	feb-15	MCLAREN			750 ALGERI-LE CAP	21	ott-06
STRATOS	2	dic-03/gen	M1C	64	feb-11	750 ALGERI-LE CAP	106	apr-15
STRATOS	114	feb-16	MECCANICA MANIERO			750 GRAN SPORT BERLINETTA	115	mar-16
THEMA	65	mar-11	4700 GT	86	apr-13	750 TDM	15	mar-06
SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14	MERCEDES-BENZ			MORGAN		
Y	116	apr-16	C111	79	lug-12	3-WHEELER E 4/4	88	giu-13
LAND ROVER						4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51	ott-09
LAND ROVER	94	feb-14				AERO 1927	64	feb-11
LAND ROVER 80/DEFENDER	115	mar-16				F-2 (1938)	102	nov-14
LOTUS						MORONI		
7	38	giu-08				F. JUNIOR	88	giu-13
						MORRIS		
						MINOR TRAVELLER "LOTUS"	97	mag-14
						MINOR	78	giu-12*
						1000	66	apr-11
						MTM		
						AUDI S1 QUATTRO	61	ott-10
						NASH		
						METROPOLITAN	32	nov-07
						NISSAN		
						SUNNY GTI-R	63	dic-10/gen
						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*



GUSTO AMERICANO

La Sonett, prima con il motore a 2 tempi poi con uno più tradizionale a 4 tempi, è un tipico esempio di piccola sportiva europea ma di gusto americano. Infatti ha avuto successo soprattutto negli USA. Come raccontiamo nell'articolo pubblicato sul numero di dicembre 2016/gennaio 2017.

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

PEGASO

Z-102 "THRILL" TOURING 125 mar-17

PEUGEOT

106 RALLYE 100 ago/set-14
 106 RALLYE 113 dic-15/gen
 163 BR 27 mag-07
 203 118 giu-16
 203 SPIDER 39 lug-08
 204 77 mag-12
 204 CABRIOLET E 304 COUPE' 10 mag/giu-05
 205 CTI 124 feb-17
 205 GTI 1.9 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
 305 127 mag-17
 309 87 mag-13
 402 88 giu-13
 402 DARLMAT 79 lug-12
 402 DARLMAT DSE 12 set/ott-05
 403 10 mag/giu-05
 403 CABRIOLET 116 apr-16
 403 JAEGER 98 giu-14
 403 JAEGER (1958) 122 nov-16
 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
 550 1500 RS #031 118 giu-16
 597 8 gen/feb-05
 718 GTR / WR-S 127 mag-17
 906 CARRERA 6 24 feb-07
 911 2.0/2.2/2.4 32 nov-07
 911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0 1 lug/ago-03
 911 CARRERA (1989) 107 mag-15
 911 CARRERA RS 2.7 93 dic-13/gen
 911 S 2.4 114 feb-16*
 911 T 2.2 8 gen/feb-05
 911 T 2.2 100 ago/set-14
 911 T US-COUPE' 98 giu-14
 911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA 60 ago/set-10
 911 TURBO 3.3 12 set/ott-05
 911 89 lug-13*
 912 5 lug/ago-04
 912 (1965) 98 giu-14*
 917 46 apr-09
 924 75 mar-12

924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT 4 mag/giu-04
 924 - 924 CARRERA GT 86 apr-13
 928 S 23 dic-06/gen
 934 TURBO GR. 4 119 lug-16
 935 71 ott-11
 936 120 ago/set-16
 959 111 ott-15

PUMA

GTV 58 giu-10

RENAULT

10 MAJOR 78 giu-12
 4 CV 22 nov-06
 DAUPHINE-ALFA ROMEO 45 mar-09
 DAUPHINE-GORDINI 81 ott-12
 FLORIDE / CARAVELLE 89 lug-13
 R4 31 ott-07
 R5 121 ott-16
 R5 ALPINE 65 mar-11
 R5 TURBO 17 mag-06
 R5 TURBO 125 mar-17
 R8 GORDINI 54 feb-10
 R12 GORDINI 124 feb-17
 R16 68 giu-11
 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
 SONETT III 123 dic-16/gen

SAFAF

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 CABRIOLET 120 ago/set-16
 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
 CHRYSLER 1307-8 125 mar-17
 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

STANGUPELLINI

1100 SPORT INTERNAZIONALE 60 ago/set-10

STEYR-PÜCH

650 37 mag-08

STUDEBAKER

SKYHAWK 37 mag-08

SUNBEAM

1000 HP 126 apr-17
 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
 TR2 (1954) - TR3 B (1962) 119 lug-16
 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-07
 TL 1.6 28 giu-07
 VOLKSWAGEN-PORSCHE 914 3 mar/apr-04

VOLVO

122S "AMAZON" 85 mar-13*
 142 (1970) 122 nov-16
 1800/1800 ES 21 ott-06
 244 GLE D6 34 feb-08
 244 TURBO 66 apr-11
 P 1800 74 feb-12
 PV 544 31 ott-07

ZAZ

968 A/M 39 lug-08

VARIE

AUTO A 2 TEMPI 26 apr-07
 GP DI FRANCIA 1954 96 apr-14
 MICROCAR 86 apr-13
 SPECIALE LANCIA
 VERNASCA SILVER FLAG 2014 99 lug-14

Nota: * confronto tra più modelli



► ITALIANO RALLY, NON SI FERMA IL DOMINIO: AL CAMPAGNOLO TRIS DI "LUCKY"-PONS

Con la Lancia Delta Integrale lo sperimentato equipaggio "Lucky"-Fabrizia Pons si è aggiudicato la 13ª edizione del Rally Storico Campagnolo, disputatosi a Isola Vicentina il 26 e 27 maggio. Con questa vittoria, la terza del 2017, "Lucky" (a sinistra) e Pons consolidano la leadership nel Campionato Italiano. "Lucky" e la "Deltona" hanno vinto sette delle otto "speciali" disputate; Marco Bianchini-Riccardo Imerito su Lancia Rallye 037 sono stati i soli a rompere il monopolio di "Lucky".

La gara però non è stata avara di motivi di interesse, tra cui il lungo duello tra Bianchini-Imerito (Lancia 037) e Bossalini-Granata (Porsche 911 Gr. B).

Le classifiche delle diverse categorie vedono ovviamente "Lucky" vincere quella del 4° Raggruppamento. Quindi il 1° Raggruppa-

mento è stato vinto da Marco Dell'Acqua-Emanuele Paganoni, su Porsche 911S. Il 2° Gruppo è andato a Alberto Salvini-Davide Tagliaferri su Porsche 911 RSR Gr. 4. Roberto Rimoldi e Alberto Galli hanno invece conquistato la vittoria nel 3° Raggruppamento, anch'essi su Porsche, in questo caso una 911 SC.

Tra i 108 equipaggi al "Via!" della gara vicentina c'erano anche 22 vetture del Trofeo A112 Abarth, che al Campagnolo ha fatto il suo esordio stagionale: vittoria per Luigi Battistel-Denis Rech (a destra) dopo una bella lotta con Lisa Meggiarin e Enrico Gastaldello che chiudono secondi. Sul terzo gradino del podio Giorgio Sisani e Cristian Pollini. Appuntamento successivo del campionato è il Rally della Lana il 24-25 giugno.

www.acisportitalia.it



► GRANDE PARTECIPAZIONE DI AUTO E PUBBLICO A SPA CLASSIC

L'affascinante circuito di Spa nel week-end del 19-21 maggio è stato teatro della VII "Spa Classic", organizzata da Peter Auto; un evento di grandi dimensioni, con 299 vetture in pista per gareggiare in otto categorie per un totale di 14 gare. La griglia di partenza più numerosa è stata quella della gara di due ore della serie Sixties Endurance, con 72 vetture partecipanti. Molto forte anche l'adesione alla prova della Formula VEE (monoposto anni '70 a motore VW), che ha visto 52 vetture al "Via!". Il plateau della

serie CER 1 (Classic Endurance Racing) ha contato 43 vetture, lo stesso numero di quello della Heritage Touring Cup. Di 33 vetture è stata la griglia di partenza della CER 2 (in foto, una Porsche a Eau Rouge); 21 erano i partecipanti alla gara del Gruppo C; 19 le monoposto di F2 e 16 gli iscritti al Trofeo Nastro Rosso, riservato alle Sport e GT di marca italiana. Tanta partecipazione in pista ha avuto una degna cornice di pubblico, con le tribune e il paddock di Spa affollatissimi. peterauto.peter.fr

► **AL 7° RADUNO DEI LAGHI
VITTORIA PER PRETTI-GIANMARINO**

Con la loro Renault 5 Alpine del 1980 Carlo Pretti e Francesco Gianmarino (*in foto*) hanno vinto la settima edizione del Raduno dei Laghi, disputatosi a Luino, sulla sponda lombarda del lago Maggiore. Per l'equipaggio è stata la terza vittoria consecutiva. La gara è stata animata e combattuta, e i vincitori sono riusciti a imporsi con 24 penalità contro le 35 di Alexia Giugni e Caterina Leva, su Alpine A 110 del 1971. Il terzo posto è andato a Marcello Constadoni ed Elena Loffredi, su Autobianchi Primula del 1968, che hanno totalizzato 40 penalità, tre in meno dei quarti Agostino Rossetto-“Special Guest”, su Fiat Dino Coupé del '72. Gian Mario Fontanella e Stefano Scrivani, su Fiat 128 Rally del '72, sono risultati quinti con 74 penalità a pari merito con Luigi Pegoraro e Giampiero Signorelli, su Volkswagen Golf Gti del 1985.

La speciale classifica per equipaggi con strumenti manuali ha visto vincere Ennio e Serena De Giovannetti, su Autobianchi A 112 Abarth del 1979 con 195 penalità, davanti a Davide De Fanti e Cesare Caverzasio, su Alfa Romeo Gt 1.3 Junior, del 1969. Terzo posto per Lorenzo e Francesca Sabella, su Fiat Ritmo 130 Abarth, del 1983.



► **A BASSANO DEL GRAPPA LE BARCHETTE
RICORDANO GIANNINO MARZOTTO**

I 700 anni di Merano, i 130 anni di Eberhard & Co., la Ferrari Sport-Barchetta più costosa al mondo, Miki Biasion e il Conte Paolo Marzotto sono alcuni degli ingredienti della edizione 2017 de “La Leggenda di Bassano-Trofeo Giannino Marzotto” in programma nella cittadina veneta dal 22 al 25 giugno. La manifestazione è riservata alle vetture Sport-barchetta costruite fino al 1960 ed è una prova di regolarità inserita nel calendario internazionale FIVA e ASI. A organizzarla è il Circolo Veneto Automoto d'Epoca “Giannino Marzotto”.

Al Via! della prova sono attese vetture da tutto il mondo, con esemplari rari e dalla storia importante. Nell'elenco degli iscritti spiccano modelli come la Ferrari 250 Testa Rossa 12 cilindri del 1958, l'Alfa Romeo RL Targa Florio del 1924, l'Alfa Romeo 6C 3000 “Disco volante” del 1953, la Frazer Nash Targa Florio del 1952, l'Healey Silverstone D15 del 1950, costruita dallo statunitense Briggs Cunningham, l'Alfa Romeo Platè del 1949, realizzata dal costruttore e pilota milanese Luigi Platè, l'Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans del 1932. Quanto ai partecipanti, ci sarà tra l'altro anche il due volte campione del mondo rally Miki Biasion (*a destra*).

Il programma prevede le verifiche il 22 giugno con partenza il giorno successivo, alle 12,30 da villa Cà Cornaro a Romano d'Ezzelino, alle porte di Bassano del Grappa. Ci sarà una prima tappa di circa 200 chilometri, lungo la Val Brenta e la Valsugana, quindi arrivare sul passo

Mendola e arrivare a Merano, in provincia di Bolzano. La seconda tappa partirà da Merano per altri 300 km che toccheranno il Passo San Genesio, Bolzano, il Passo di Pennes, Vipiteno, Bressanone, e i passi delle Erbe, Campolongo, Pordoi, Pampeago (aperto al transito per l'occasione) per arrivare a Cavalese, in val di Fiemme. La frazione conclusiva sarà di altri 200 km, da Cavalese a Bassano del Grappa passando da Caldonazzo, l'altopiano dei Sette Comuni, Asiago.

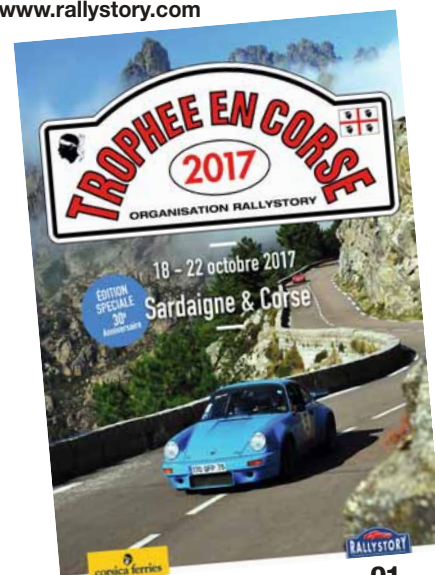


► **TRA CORSICA E SARDEGNA
IL 24° “TROPHEE EN CORSE”**

Per festeggiare il trentesimo anniversario della manifestazione, il Trophée en Corse 2017, organizzato da Rallystory e in programma dal 18 al 22 ottobre, avrà come teatro non solo l'isola napoleonica, ma andrà anche in Sardegna. Il programma prevede l'imbarco delle vetture dal porto di Tolone con arrivo a Porto Torres, dove inizierà un itinerario stradale che toccherà la Costa Smeralda, l'autodromo di Mores, quindi il passaggio in traghetto in Corsica per toccare Ajaccio, Murtoli, Capo Corso e Bastia.

La partecipazione è aperta a tutti gli appassionati, nel senso che agli equipaggi non è richiesta alcuna licenza, né omologazioni particolari alle vetture. Queste ultime devono essere della categoria Sport del dopoguerra ma gli organizzatori accettano anche le gran turismo recenti.

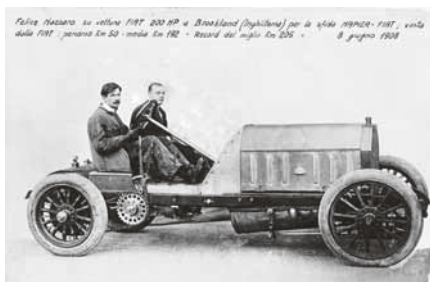
www.rallystory.com



► CIRCUITO FELICE NAZZARO SULLE STRADE DEL CAMPIONE

L'Italia del motorismo storico non è solo quella dei grandi eventi arcinoti e blasonati. C'è tutto un mondo di appassionati, cultori e collezionisti che vive lontano dai riflettori. Per trovare queste realtà ancora libere dalle sempre più ingombranti speculazioni commerciali a volte si arriva nei luoghi più impensati. Castrovillari (CS), ad esempio, una cittadina di ventimila abitanti alle pendici del monte Pollino, nel cuore della Calabria. Qui c'è una "comunità" di appassionati che si dedica ai motori sin da tempi non sospetti. Sono quelli che negli anni '60 e '70 si sfidavano con le 500, le 600 e le 127, in slalom e cronoscalate, le specialità più democratiche dell'automobilismo sportivo.

Alcuni di loro sono gli animatori dell'Historic Club Castrovillari, con in pole position il "clan" dei Campilongo: papà Domenico (Mimmo) con i figli Marco e Matteo. Si fanno in quattro per il club e per organizzare iniziative come il "Circuito Felice Nazzaro", che il 13 e 14 maggio ha vissuto la quarta edizione. Quel Nazzaro che nei primi del '900 vinceva sulle Fiat da corsa, compagno di squadra di Vincenzo Lancia, avversario di altri eroi come Pietro Bordino, Carlo Salamano o Alessandro Cagno. Quel Nazzaro che nel 1911 viaggiava a 195 km/h (!) sulla mostruosa Fiat S76 da 28.000 cc e 300 CV. Il domatore della "bestia di Torino". Quel Nazzaro che, 110 anni fa, si imponeva alla Targa Florio e che, come ogni volta prima di affrontare il circuito delle Madonie, andava ad allenarsi proprio



a Castrovillari. Dove faceva provare le Fiat ai clienti della locale concessionaria, una delle prime e più importanti del sud Italia. Nazzaro era un "testimonial" della Fiat.

Questa storia la conoscono in pochi ed è bello che qualcuno si prodighi a diffonderla e a tramandarla. L'Historic Club Castrovillari ne va orgoglioso e lo dimostra con il suo evento che richiama partecipanti dalla Calabria, dalla Basilicata e dalla Puglia. Oltre cinquanta le vetture all'ultima edizione, impegnate in prove di regolarità: 12 in tutto, al termine delle quali Mario e Miriam Colautti (Fiat 500 del 1971) si sono imposti con 424 penalità su Stefano Rotondaro-Giulio Di Dieco (Alfa Romeo GT del 1972) e Domenico Musmanno-Francesco Passarello (A112 Abarth del 1979). Il Trofeo Carlomagno, disputato su tracciato sterrato, è andato a Demetrio Marchianò con Alfonso Serrao su Lancia Beta Spider del 1975; Daniele Mainieri e Vincenzo Grisolia, infine, si sono aggiudicati il Trofeo Franco Minasi, dedicato al castrovillarese che ha gettato il seme del motorismo storico alle falde del Pollino. (gastaldi)

► PICCOLO È BELLO E.. POTENTE

Borino S è il nuovo cronometro, compatto ma molto potente, per la Regolarità. Nelle sue dimensioni contenute (16,3x7,8x4) racchiude il meglio della tecnologia e dell'esperienza Digitech. La presenza della tastiera numerica consente una programmazione di tutta la gara, CO inclusi, in modo facile, completo e veloce; qualunque sia il tipo di gara (classica, sport, turistica) il software permette di gestirla al meglio. È anche possibile programmare le prove a media e pilotare, dal Borino S, il trip master/mediometro Ave S.

Il display OLED ad altissima visibilità fornisce tutte le informazioni di gara in modo chiaro e completo.

Il GPS interno (opzionale ma incluso al lancio), permette una sincronizzazione molto rapida. Inoltre è possibile utilizzare il Borino S per sincronizzare ulteriori cronometri.

Il modulo wireless di serie permette di copiare la programmazione della gara da/a altri Borino S o Bora S, mentre la presenza della porta USB rende facilissimo sia l'aggiornamento software che scaricare i dati di gara o allenamento.

La stessa porta USB è utilizzabile come alimentazione esterna in caso di necessità.

Il sistema Audio Caliper® di serie, completamente personalizzabile, è di grande aiuto nell'aumentare la precisione nei secondi finali del passaggio sul pressostato.

Il programma di allenamento, unitamente al cavo apposito (opzionale ma incluso al lancio), permette di allenarsi verificando e comparando immediatamente le sdoppiate dentro e fuori l'abitacolo. Borino S costa 695 euro Iva compresa.

www.digitechtiming.com



► KART E PILOTI DA OTTO NAZIONI ALLO SHOW DELLA PISTA AZZURRA

La sesta edizione di Asi Gokart Show, svoltasi dal 19 al 21 maggio presso la storica pista Azzurra di Jesolo (VE), ha fatto registrare numeri importanti sia di kart (180) sia di piloti (150) provenienti da otto nazioni, compresi Estonia e Brasile. Un record che conferma la rilevanza internazionale di questa manifestazione e della disciplina di accesso all'automobilismo.

Presenti Jorn Haase, vincitore della Coppa dei Campioni e costruttore di telai, Angelo Parrilla, patron della DAP, Gabriele Gorini, tre volte campione a Jesolo e Geppi Proni.

Alla rievocazione storica della Coppa dei Campioni i kart erano tanti e anche molto belli, conservati o restaurati: da segnalare l'Allkart-Morbidelli bicilindrico di Pietro Sassi, il Tony Susy-BM di Gianbattista Fantini, due rari esemplari di Deavinson e infine un Birel Conte Nero. Quest'anno è stato assegnato, per la prima volta, il Trofeo Mario Calzavara, costruttore della pista nel lontano 1965.

www.asifed.it





► 80 ANNI FA NASCEVA LA MERCEDES W125 DA GRAN PRIX

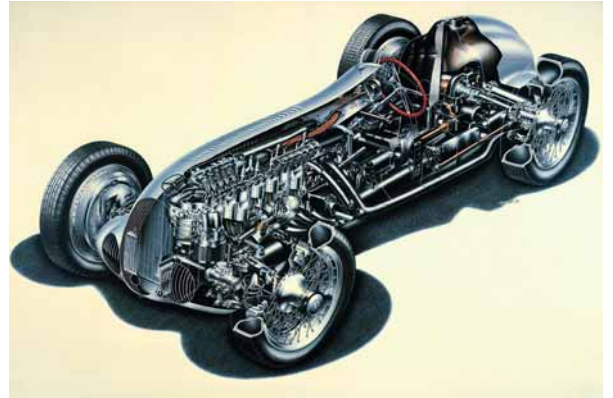
Anniversario importante in casa Mercedes. Quest'anno ricorrono gli 80 anni della leggendaria Mercedes-Benz W125, la monoposto che fu protagonista nei Gran Premi della fine degli Anni '30. Il debutto avvenne infatti il 9 maggio al GP di Tripoli del 1937, l'anno che vide il dominio della vettura. Quella stagione fu l'ultima in cui le gare del campionato europeo (non esisteva un campionato mondiale) furono disputate con le monoposto da 750 kg. La Mercedes-Benz W125 vinse quattro delle cinque gare della serie. In due Gran Premi le W125 occuparono le prime tre posizioni e in due volte fecero prima e seconda. Campione d'Europa fu Rudolf Caracciola (*sopra*), che conquistò per la seconda volta il titolo.

La Mercedes-Benz W125 è anche ricordata per essere stata progettata e realizzata a tempo di record: il lavoro iniziò solo nell'estate del 1936 e appunto a maggio del 1937 era pronta e vittoriosa. Artefice

dell'exploit fu l'ingegnere Rudolf Uhlenhaut, a capo del neonato reparto corse della Casa di Stoccarda, chiamato a vedersela con le formidabili Auto Union progettate da Ferdinand Porsche in quella che è passata alla storia come l'epoca delle "Frecce d'argento", dal colore delle monoposto tedesche.

Tecnicamente la W125 aveva un passo di 2.798 mm (contro i 2.505 della precedente W25), e il telaio era realizzato con tubi a sezione ovale per la struttura longitudinale e a sezione circolare per quelli trasversali.

Il risultato era un notevole aumento della resistenza torsionale. Innovative erano anche le sospensioni, con architettura trape-



zoidale all'anteriore e ponte De Dion dietro. Il motore era un 8 cilindri in linea di 5.660 cc sovralimentato con compressore Roots. Al debutto la W125 aveva una potenza di 556 Cv, arrivando successivamente a 585 Cv e addirittura a 646 Cv nelle prove al banco. www.mercedes.it

► "LEGGENDARIA" A GORIZIA UN DEBUTTO PER POCHI

Sabato 6 e domenica 7 maggio si è disputata la prima edizione della Coppa della Leggendaria Contea di Gorizia, gara di regolarità a media, organizzata dall'Automobile Club di Gorizia. La gara non ha visto una grande partecipazione (soltanto 15 iscritti) un po' perché si è trattato della prima edizione, un po', forse anche per il tipo di prova (a media) non troppo praticata dai regolaristi italiani. Va però detto che chi ha partecipato ne è stato molto contento. Da segnalare che la "Leggendaria" ha visto la partecipazione di un equipaggio di rilievo: quello composto da Fulvio Bacchelli e Francesco Rossetti, in gara con una Fiat Abarth 124, che hanno festeggiato il quarantesimo anniversario della loro vittoria in una gara di campionato del mondo rally (il rally di Nuova Zelanda del 1977). La gara è stata vinta dall'equipaggio triestino Stefano Rigo-Gianluca Bellis, su Lancia Fulvia HF 1.6.

**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



SI GUIDA ITALIANO, SI PARLA FIAMMINGO

Due bellissime sportive italiane, una Fiat 1100 Berlinetta "Gobbone" seguita da una Cisitalia 202 Berlinetta nella prova di media di Montefeltro. Sopra, una Giannini Fiat 750 Sport Benedetti a Radicofani. In alto, le olandesi Van Dorth/Vehmeyer, su Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport: Paesi Bassi al secondo posto per presenze tra gli iscritti nel 2017, dopo gli italiani.



Gara

La grande bellezza

**L'EDIZIONE DEL DEL 90° CONFERMA LA CRESCITA DI PRESENZE
TRA LE NOVITÀ SEI PROVE SPETTACOLO, IL PASSAGGIO
ALL'AEROPORTO MILITARE DI GHEDI E... GIANNI MORANDI!**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



Triplo anniversario per l'edizione 2017 della Mille Miglia, tenutasi la terza settimana di maggio: 35a edizione rievocativa, 90 anni dalla prima edizione, disputata nel 1927, 60 anni dall'ultima di velocità, quella del 1957.

Dopo verifiche tecniche e punzonatura e dopo il prologo col Trofeo Gaburri, tenutosi il martedì sera in città e dedicato al compianto primo presidente di Mille Miglia Srl, 450 vetture hanno preso il "Via!" sulla pedana di Viale Venezia a Brescia, gremito di pubblico come al solito, anticipate da altre 150 auto, prevalentemente moderne, partecipanti al "Ferrari Tribute to Mille Miglia" e al "Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge". Ad accompagnare la carovana, il consueto stuolo di celebrità, dal numero uno della scuderia Mercedes di F1 Toto Wolff alle star dell'automobilismo Arturo Merzario, Jean-Pierre Jarrier, Jochen Mass e Adrian Sutil, alle bellissime Jodie Kidd, Cristina Chiabotto, Anna Kanakis e Diletta Leotta, allo chef-star Joe Bastianich a molti altri, inclusi i nipoti di Giannino Marzotto e i principi Pieter Christiaan e Floris Van Oranje-Nassau.

Le due bandiere sventolate sulla pedana, in ordine quella tricolore italiana e quella bianco/celeste della città di Brescia, ancora una volta hanno dato inizio a un'avventura che continua a essere unica, inimitabile, epica, nonostante i novant'anni di età e il passaggio da competizione di Velocità a gara di Regolarità. Scavalcando le immancabili polemiche e l'avvicinarsi delle regie organizzative, la Mille Miglia riesce imperterrita a solcare lustri su lustri senza intaccare minimamente la sua leadership di "Corsa più bella del mondo", come notoriamente la definì Enzo Ferrari. Anzi, le richieste di partecipazione continuano ad aumentare di anno in anno: nonostante la quota di iscrizione non esattamente popolare (7.000 euro più Iva per auto ed equipaggio, esclusi extra per meccanici al seguito etc.), quest'anno hanno superato di slancio le 700!

L'itinerario

Il "Via!" è alle 14.30 di giovedì 18 maggio. Da Brescia l'itinerario di gara sfiora il Lago di Garda, Verona e Vicenza, prima di concludere a Padova la prima tappa. Il giorno dopo si riparte alla volta di Ferrara, Ravenna, San Marino, Urbino, Gubbio, Perugia e Terni, prima di concludere col giro di boa costituito dalla sfilata nella Capitale, in cui rivivere le atmosfere della "Dolce Vita" con il bagno di folla tra Villa Borghese e Via Veneto. Tra la notte e l'indomani un violentissimo temporale costringe al ritiro diversi equipaggi per noie meccaniche; tra questi, i top driver Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti a bordo dell'Alfa Romeo 6C 1750 GS del 1930 che fu "complice" di Nuvolari nel celebre sorpasso a fari spenti ai danni di Varzi alla Mille Miglia del 1930 e le favorite per la coppa delle dame, le giovani vincitrici delle ultime due edizioni, Silvia Marini e Saskia Stoeckelmann, a bordo della vettura più



APRONO I MILITARI

Sopra, un momento di assistenza all'Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport Zagato del 1930 di Wetz/Collè; a lato, parata di vetture militari della Squadra Corse U.n.u.c.i. (Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia) che apre la carovana di auto: Alfa Romeo Matta e Fiat Campagnola disputarono la "Freccia Rossa" in un'apposita categoria nel 1952. Sotto, quando si partecipa alla Mille Miglia nessun dettaglio viene trascurato...



anziana del corteo, una Bugatti 23 del 1920. Si ritira anche Arturo Merzario, che si presenterà comunque sia al fine tappa di Parma sia al traguardo. Il percorso del sabato tocca Ronciglione, Viterbo, Radicofani e Siena, con l'immancabile e suggestivo passaggio in Piazza del Campo, prima di puntare ancora a nord passando per Montecatini Terme e Pistoia, valicando gli Appennini lungo un'estenuante ascesa sotto la pioggia verso il Passo dell'Abetone, per poi ridiscendere verso Reggio Emilia, Modena e Parma, base per il terzo pernottamento, prima di chiudere la domenica con Busseto, Cremona e Mantova, l'aeroporto militare di Ghedi, con le prove cronometrate sulle piste dei Tornado del 6° Stormo, e infine la bandiera a scacchi, di nuovo a Brescia dopo ben 1700 km. Lungo il percorso, sei inedite prove-spettacolo: scenografiche sessioni cronometrate coi pressostati posizionati nei centri storici di altrettante città d'arte: Verona, Castelfranco Veneto, Ferrara, Pistoia, Busseto e Canneto sull'Oglio.



VINCITORI ANCORA IN LOTTA

In alto, i vincitori (per la seconda volta consecutiva) Andrea Vesco/Andrea Guerini su Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport all'arrivo a Padova, alla fine della prima tappa. Nei giorni successivi perderanno la vetta della classifica per riagguantarla poco prima del traguardo. A sinistra, la Maserati A6 GCS/53 Fantuzzi degli svizzeri Rossetti/ Werner in arrivo a San Marino; qui sopra, la Ford Thunderbird rosa di Ozgorkey/Ozgorkey cattura l'attenzione del pubblico di Brescia; sotto, i militari Sperotto/Piepoli su una MG TB "civile" del 1939, durante la prova spettacolo a Busseto.



Fenomeno di costume

Noi la gara l'abbiamo percorsa tutta, cercando di capire quale sia il vero segreto della Freccia Rossa, ammesso che ve ne sia uno.

La Mille Miglia è un'autentica prova di forza: tre giorni e mezzo al volante tra sole accecante e piogge torrenziali, quaranta ore di guida pressoché ininterrotta con brevissime pause a bordo di vetture, per la maggior parte aperte, che nel migliore dei casi hanno sessant'anni, nel peggiore sono delle "barchette" microscopiche che lasciano buona parte del corpo in balia degli elementi e della strada.

Una sfida massacrante attraverso 200 comuni, 7 regioni, la Repubblica di San Marino, fermandosi poco, dormendo pochissimo (in media meno di quattro ore per notte) e stressando all'inverosimile vecchie automobili da far revisionare e assistere durante la notte dall'assistenza al seguito della gara. Come se non fosse abbastanza, a tutto questo si sommano i controlli orari che obbligano ad andature che definire "allegre" è un eufemismo, ben 112 prove cronometrate più 18 prove di media nelle quali sfidare i migliori top driver internazionali. Un'esperienza "concentrata", tanto densa di emozioni quanto estenuante.

Ma prima di questo la Mille Miglia è una sfida verso sé stessi, dove il primo obiettivo è arrivare in fondo, resistere quando le forze sembrano venir meno sperando, ogni minuto che passa, che la macchina non tradisca e continui ad andare, rincorati e affascinati dalle meraviglie paesaggistiche e architettoniche dell'Italia più bella e caricati di adrenalina dal tifo sano e gioioso del pubblico che orla l'intero percorso.

Proprio il pubblico costituisce uno degli fattori di maggior fascino di questa incredibile gara; una componente essenziale ed irrinunciabile, elemento chiave di tutte le testimonianze che abbiamo raccolto dai partecipanti, italiani e stranieri; sembravano quasi essersi messi d'accordo, giapponesi e olandesi, americani e australiani, tedeschi e argentini. Ne riportiamo una per tutti, di una coppia di compassati coniugi giapponesi: «Sono tanti i motivi per cui veniamo qui: il paesaggio, il sole, il cibo, il fascino di una gara dalla storia mitica, le auto bellissime. Ma l'emozione del pubblico che ti acclama ininterrottamente per giorni è qualcosa di indescribibile: borghi allestiti a festa, striscioni, auto storiche tirate a lucido per l'occasione ed esposte con orgoglio, e poi ancora applausi e bandierine. Lungo la strada ci sono tutti, dai bambini agli anziani, pronti a farti sentire una star. È una sensazione difficile da descrivere, ti fa sentire importante e amato, ti carica e ti commuove allo stesso tempo. Non succede da nessun'altra parte». Impossibile non condividere. Al di là della più attenta pianificazione ad opera degli organizzatori, delle bellezze delle città d'arte, dei panorami, il vero spettacolo alla Mille Miglia lo fanno le persone. I partecipanti, con le loro auto incredibili, mettono insieme una collezione che anche il miglior museo del mondo si sogna; il pubblico ag-



TRAFFICO A SAN MARINO

Sopra, il riallineamento delle prime vetture a San Marino per la ripartenza, mentre gli equipaggi delle retrovie danno loro il cambio per la sosta della pausa pranzo del venerdì (sotto). Dato l'enorme numero di partecipanti, tutte le soste alla Mille Miglia sono organizzate in modo da garantire un avvicendamento continuo. A sinistra, il "master chef" Joe Bastianich, in gara su una Healey Silverstone.



giunge spettacolo allo spettacolo creando un autentico fenomeno di costume: dal tifo genuino e sempre composto a bordo strada e attorno alle passerelle cittadine, all'esposizione di mezzi di ogni genere, foggia e valore lungo il percorso, dalle Vespa alle supercar, ai raduni di zona improvvisati nelle aree di servizio e nelle piazze, alle coppiette in spider che si accodano alla carovana per assaporarne qualche minuto di emozione, ai fanatici provenienti via strada da tutta Europa per seguire la gara intera e provare ad imbucarsi abusivamente nei passaggi più affascinanti, come quelli in centro città di Verona, Roma o Siena, sfoggiando adesivi con la freccia e numeri di gara posticci. Pare che quest'anno ne sia stato denunciato più di qualcuno... D'altronde al fascino della gara più famosa del mondo è difficile resistere, ed è ben sintetizzato nelle parole di Alberto Piantoni, amministratore delegato di 1000 Miglia Srl: «La Mille Miglia si conferma oggi più che mai non solo una manifestazione importantissima per l'Italia dei motori, ma un bi-



ABETONE BAGNATO

Sopra, Mocerì/Bonetti sull'Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport che fu di Nuvolari e che li tradirà prima della fine della gara. A sinistra, gli olandesi Van Haren/Hendriks, su Alfa Romeo 8C 2900 "Botticella" del 1936, affrontano il passo dell'Abetone sotto una pioggia incessante. Sotto, Evert e Quirina Louwman, del celebre museo omonimo, salutano la folla di Piazza del Campo a Siena sulla loro poderosa Mercedes-Benz 710 SSK del 1929.



glietto da visita di portata internazionale per il Paese della Bellezza. Con la sua capacità di coniugare tradizione, innovazione, creatività, eleganza e bellezze paesaggistiche, la Mille Miglia rappresenta un simbolo dell'eccellenza italiana nel mondo».

Per i soliti pochi

A fare da contraltare al calore degli appassionati, c'è la fredda e inattaccabile precisione dei numeri e dei cronometri. Nonostante il podio sia appannaggio sempre dei soliti pochi, sono tanti quelli che si iscrivono alla "Freccia Rossa" con velleità competitive. Combattuta sin dai primi minuti di gara, l'edizione del novantesimo ha visto la classifica rimescolarsi più volte, col primo posto conteso già dalle prime ore tra la coppia bresciana composta da Andrea Vesco e Andrea Guerini, a bordo di un'Alfa Romeo 6C 1750 GS del 1931, vincente con Nuvolari nel 1933, e il vicentino Luca Patron in coppia con Massimo Casale su OM 665 Superba; dati per favoriti alla chiusura della tappa del sabato, questi ultimi nulla hanno potuto contro i bresciani, che nella mattinata di domenica sono riusciti a riagganciare la prima posizione e aggiudicarsi la vittoria per il secondo anno consecutivo. Terzi i top driver mantovani Giordano Mozzi e Stefania Biacca (vincitori nel 2011 e 2014) a bordo di un'Alfa Romeo 6C 1500 GS Zagato, autori di una strepitosa rimonta dalla trentunesima posizione, seguiti dagli argentini Juan Tonconogy e Guillermo Berisso, vincitori nel 2015, su Bugatti Type 40 del 1927. Quinto posto per Belometti/Peli su Lancia Lambda. A Maria e Luigia Gaburri, figlia e moglie del compianto fondatore e presidente della società organizzatrice, è andata la Coppe delle Dame riservata al primo equipaggio femminile della classifica finale (133° posto assoluto): guidavano un'Abarth 750 GT Zagato del 1957.

La favola di Gianni Morandi

Tra le presenze più chiacchierate del 2017, quella di Gianni Morandi. Non il popolare cantante ma un imprenditore di Poggibonzi suo omonimo, protagonista involontario di un equivoco che ha accompagnato tutta la gara (striscioni dei fan inclusi) e ingannato anche qualche organo di informazione, tant'è che il toscano ha dichiarato: «Se lui è d'accordo, nel 2018 partecipiamo insieme, facciamo l'equipaggio Morandi-Morandi». Equivoci a parte, la sua è una bella storia che val la pena raccontare. Da diversi anni ormai il nostro Morandi, ispirato dall'altro suo illustre omonimo, vincitore assieme a Ferdinando Minoia della prima gara del 1927, sogna di fare la Mille Miglia con una OM 665. Dopo lunghe e infruttuose ricerche, qualche anno fa convince un amico a cedergli l'esemplare giusto e ne avvia un meticoloso restauro. I lavori terminano alcuni mesi fa e vengono perfezionati con quasi mille chilometri di prova su strada, in previsione dello stress della "Freccia"; gli ultimi di questi sono previsti alla Firenze-Fiesole dello scorso 7 maggio. Qui accade l'imponderabile, e a fine gara la



SECONDI PER UN SOFFIO

Sopra, Luca Patron (a sinistra) e Massimo Casale premiati da Martina Colombari. I due sono arrivati secondi dopo una lotta gomito a gomito per tutta la gara con i vincitori Vesco/Guerini. A sinistra, i giapponesi Yamashita/Yamashita su Stanguellini 1100 Sport mentre si avvicinano a spinta al controllo orario di Ferrara. Lui correva in mezzi guanti di pelle, lei in guanti bianchi...

Quanti olandesi!

Quest'anno la Mille Miglia ha registrato la cifra record di 705 iscrizioni. Ben 450 gli equipaggi selezionati (440 più 10 militari), provenienti da 39 paesi ammessi su 43 iscritti; 293 gli equipaggi italiani scelti (pari al 32% sul totale, il paese più rappresentato) sui 331 equipaggi italiani iscritti (pari al 23,5% del totale). Al secondo posto, con 120 equipaggi selezionati su 159, l'Olanda, che quest'anno ha scavalcato la Germania (116 iscritti, 98 selezionati), tallonata dal Regno Unito (77 selezionati su 115). Seguono Svizzera (48 su 67) e Giappone, col 100% dei partecipanti selezionati (35 su 35).

Le prove cronometrate sono salite a 112, più 18 rilevamenti in 7 prove a media imposta per un totale di 130 tratti a cronometro; 6 le "prove spettacolo" nelle piazze di Verona, Castelfranco Veneto, Ferrara, Pistoia, Busseto e Canneto sull'Oglio.



Tra le auto selezionate, la marca più rappresentata è stata Alfa Romeo con 46 vetture (su 72 iscritte), seguita da Lancia con 38 (su 54 iscrizioni) e da Fiat con 34 (su 61 iscrizioni); seguono Mercedes-Benz con 32 (su 49), Jaguar con 24 (su 47), Bugatti con 23 (su 23), Porsche con 21 (su 35), Aston Martin con 17 (su 34) Ferrari con 16 (su 17), e la marca "di casa" OM con 13 su 13, poi 12 BMW, 11 Cistalia e 10 Maserati.

Le Case presenti alla partenza sono state 85 in tutto. Le vetture iscritte che hanno preso parte alla gara storica (1927-1957) sono 88. La lista di attesa, in caso di eventuali defezioni, ha messo insieme ben 153 equipaggi.



IL MORANDI DI SIENA

In alto, ancora Patron/Casale su O.M. 665 Sport Superba. Sopra, O.M. 665 di un inusuale verde anche per Gianni Morandi: ha corso con lo stesso numero 14 con cui Giuseppe Morandi vinse 90 anni fa. A sinistra, una bella coppia di Bugatti, Type 37 e Type 35 A, si inseguono sulle colline. Sotto, la Abarth Fiat 750 Gt Zagato del 1956 di Maria e Luigia Gaburri, moglie e figlia del fondatore e primo presidente di Mille Miglia srl, vincitrici della Coppa delle Dame.



| GARE | Mille Miglia

vettura perde acqua. La diagnosi è impietosa: testa rotta. Dopo anni di ricerche e preparativi, un'autentica beffa a sole due settimane dalla gara. L'indomani Morandi fa smontare la testa per tentare una riparazione, ma il meccanico getta la spugna. Mentre effettua un secondo tentativo in un'altra officina, fortunatamente trova una seconda testa a Pescara, ma anch'essa è bisognosa di cure, e viene spedita da uno specialista di Sinalunga. Intanto, sulla sua testa originale fallisce anche il secondo tentativo, ma Gianni non molla e passa la palla ad un quotato specialista di Brescia. Altri giorni di lavori si rivelano ancora una volta inutili fino a quando salta fuori una terza testa, in vendita nuova e pronta da montare. L'incubo sembra finito, ma l'entusiasmo dura poco: altro che nuova, una volta comprata, quest'ultima si rivela addirittura peggiore delle altre! Il sogno di ripetere le gesta di Giuseppe Morandi su OM pare svanito, Gianni e il suo navigatore Simone Calosi non ci credono più. L'ultimo barlume di speranza viene dall'officina di Sinalunga, alle prese ormai da una settimana con la prima testa acquistata. Alla vigilia della partenza, squilla il telefono: è pronta! Si rimonta quindi in tutta fretta e i due partono alla volta di Brescia senza aver neanche avuto il tempo di provare la vettura; il loro obiettivo ormai è soltanto riuscire a salire sulla pedana di Viale Venezia, dopodiché ogni chilometro fatto è un chilometro guadagnato. Partono, la macchina pare andar bene. Morandi tiene una condotta di guida prudente, non superando mai gli 80/90 all'ora. I chilometri scorrono, dieci, venti, cento. La vecchia OM si scioglie e va come un treno! L'impresa è seguita via Facebook dagli amici dello SCAME, il club di Siena a cui i due sono iscritti e che ha avuto un ruolo cruciale nella riparazione della vettura, che domenica è di nuovo a Brescia, di nuovo sulla stessa pedana, dopo aver percorso l'intero circuito senza perdere un colpo. I due driver, alla loro prima Mille Miglia, solcano il traguardo in lacrime per l'emozione: per loro vale più di una vittoria. Novant'anni dopo, c'è ancora un Morandi all'arrivo a Brescia. E anche stavolta quello stesso numero di gara, il 14, ha portato bene.



VECCHIE GLORIE
Sopra, Giuliano Canè, dieci Mille Miglia vinte, su O.M. 665 Superba. Lo svizzero Mark Hulsbergen gli ha ceduto il numero di gara 1, dopo averlo prenotato (e pagato) con largo anticipo. A sinistra Daniele Turrisi e Max Girardo di Girardo & Co. su Bugatti Type



37. Sopra, l'insossidabile Arturo Merzario saluta la folla bagnata di Piazza Duomo al fine tappa di Parma, a cui si è presentato pur essendosi già ritirato. A sinistra, l'equipaggio belga Verspeelt/Houtsaegeer, affronta la campagna marchigiana su Fiat 500 C. Sono sempre meno i coraggiosi che si iscrivono alla gara con piccole utilitarie, e per questo chi lo fa ha un'alta probabilità di essere accettato.



TRIPLETTA MANCATA

Sopra, la possente Ferrari 225 S Vignale di Juergen Boden/Max Werner sul red carpet di Piazza Vittoria a Brescia, in attesa delle verifiche. A sinistra, favorite per la Coppa delle Dame, Silvia Marini e Saskia Stoeckelmann (Bugatti Type 23 del 1920, l'auto più vecchia in gara): la macchina le ha tradite poco prima dell'arrivo a Roma, facendo sfumare per loro la terza vittoria consecutiva nella classifica riservata alle signore. Sotto, un passaggio in velocità della BMW 328 Spider Mille Miglia dei tedeschi Von Kuenheim/Jancke, durante la "volata" verso Brescia della domenica mattina.



E la sfida continua

LA "CURSA" HA RIPROPOSTO LA FORMULA CHE SODDISFA LE DUE ANIME DELLA REGOLARITÀ: SFIDA SPORTIVA E TURISMO
COME DA EREDITÀ LASCIATA DAL FONDATORE VINCENZO FLORIO

DI EUGENIO MOSCA - FOTO RENÉ





PARTENZA SCENOGRAFICA

La Porsche 356 Pre-A di *Automobilismo d'Epoca*, con l'equipaggio Eugenio Mosca e Simone Tacconi, al via della Targa Florio Classica tra due ali di folla riunite in Piazza Verdi.

La Targa Florio, la corsa più antica del mondo, con l'edizione 101 disputata quest'anno è entrata nel nuovo secolo di attività, onorando così il desiderio che aveva lasciato in eredità il suo fondatore, Vincenzo Florio, quando nel 1906 al momento di dare il via alla prima edizione espresse una precisa volontà: "Continuate la mia opera, perché l'ho creata per sfidare il tempo". E la sfida, in effetti, continua. Perché dopo un periodo di alti e bassi, ora possiamo dire che, grazie anche all'impegno di ACI che dall'anno scorso l'ha presa per mano, la "Targa" è tornata... attiva. Ovviamente con una formula nuova rispetto al passato, raggruppando più eventi nello stesso fine settimana, il rally moderno e storico da una parte e la "Classic" insieme al Ferrari Tribute, che pare riscuotere un buon successo. La conferma si è avuta in questa edizione, in cui pur con meno clamore mediatico rispetto all'edizione del centenario, e con qualche agevolazione in meno sui trasporti che per il futuro sarebbe il caso di rinnovare, il numero di iscritti alla "Classic" è stato pressoché uguale, così come il buon livello delle automobili in gara.

Doppia anima

Certo non è facile fare contenti tutti in queste gare dove convivono due anime: da una parte i puristi, che starebbero in macchina 24 ore su 24 e vorrebbero prove sempre più complesse, dall'altra chi prende la gara come occasione per un bel giro con l'auto d'epoca, magari in dolce compagnia. Esigenze diverse e non sempre facili da conciliare. Quest'anno i tempi erano un po' meno tirati, ma noi non avremmo fatto ritorno a Palermo il venerdì sera e avremmo privilegiato la sempre ambita Valle dei Templi ad Agrigento. Dettagli, di cui magari tenere conto per il futuro. Il percorso proposto è stato vario e divertente, ideale per gli amanti della guida, con i classici passaggi nei paesi nevralgici della Targa Florio, come Caltavuturo, Collesano, Campofelice di Roccella, Floriopoli dove nei locali dei vecchi box si sta cercando di realizzare un adeguato museo, ma anche località suggestive come Taormina, Cefalù, Monreale, Segesta, Castellamare del Golfo. Insomma, un bel mix tra passione e turismo: tanti chilometri sulle curve dei tre circuiti della "Targa" (il "Piccolo" teatro delle sfide iridate, 72 km; il "Medio" di 108 km; il "Grande" di 148 km), con scorci mozzafiato sul mare blu cobalto e sui paesini aggrappati alle alture dell'entroterra, sullo sfondo di un cielo azzurro intenso chiazzato di nuvole che sembrano pennellate. Per non parlare dell'atmosfera quasi magica percepita la sera, durante le cene, nelle stupende residenze nobiliari come Villa Chiaramonte Bordonaro, Villa Tasca e Palazzo Francavilla.

La scuola di Mazara

Venendo alla gara vera e propria, i pronostici della vigilia sono stati ampiamente rispettati, con Giovanni Mocerì, per l'occasione affiancato dalla moglie Valeria Dicembre, che ha fatto tris vincendo anche questa edizione al volante di una Fiat 508 del 1938. Il medico campobellese, esponente di punta della scuola di Mazara del Vallo, ha preso il comando nella seconda giornata, la tappa più lunga sulle storiche strade delle Madonie, ma fino alla fine l'hanno insidiato Angelo Accardo e Linda Messina (Fiat 1100 del 1957), che hanno chiuso con un divario di sole 78 penalità. Sul



terzo gradino del podio, nonostante la rottura dello spinterogone sulla Lancia Aprilia del 1938, gli inossidabili Giuliano Canè e Lucia Galliani. Podio mancato per un soffio da Leonardo Fabbri e Vincenzo Bertieri (Volvo PV 544 Sport; gli rimane la soddisfazione del primato di classe 4), che hanno preceduto gli stoici Riccardo Cristina e Sabrina Baroli al volante della stupenda Bugatti T40 del 1927, grazie ai quali la Loro Piana Classic ha conquistato la vittoria tra le Scuderie piazzando tre macchine nei top five. Da segnalare la 22.ma posizione assoluta, terzo di classe 3, di Roberto Giolito (Fiat 500 N del 1959), responsabile di FCA Heritage, presente in forze anche quest'anno per illustrare il sempre maggiore impegno di FCA Group anche nella certificazione delle automobili d'epoca.

Gemellaggio

Naturalmente noi di Automobilismo d'Epoca non abbiamo voluto mancare e per l'occasione abbiamo pensato a una serie di combinazioni legate alla Targa Florio. Innanzitutto, un'auto dal fascino particolare, come la Porsche 356 Pre-A del 1954 messa a disposizione da Simone Tacconi (organizzatore del Bergamo Historic Gran Prix). Un modello che vanta un legame forte con la Targa Florio, così come la Casa di Stoccarda che detiene il mag-



gior numero di vittorie nella gara iridata. Peraltro un prozio di Tacconi, Giulio Foresti, partecipò negli anni Venti a cinque edizioni della "Targa" cogliendo come miglior risultato un terzo posto nel 1922 al volante di una Ballot 2L. E per completare il legame con la "Cursa" abbiamo pensato a una sorta di gemellaggio con un altro mito dell'automobilismo come l'Autodromo di Monza, terzo circuito più antico al mondo dopo Indianapolis e Brooklands (la Targa Florio è la corsa automobilistica più antica



PRIMI IN FAMIGLIA

Sopra: Giuliano Canè controlla il motore della sua Lancia Aprilia. A sinistra: Angelo Accardo e Linda Messina. Sotto: Giovanni Mocerì ha vinto affiancato dalla moglie Valeria Dicembre.



PAESAGGIO

Il nostro equipaggio in azione in uno dei tanti suggestivi passaggi offerti dalla gara siciliana. Il tema paesaggistico è uno dei principali nell'attirare concorrenti alla Targa Florio.



al mondo). Un'idea condivisa con piacere dalla dall'autodromo brianzolo: la Sias, società che lo gestisce, per la partenza della nostra avventura ha messo a disposizione l'Anello di Alta Velocità, la "Sopraelevata" nel gergo della passione. E concesso l'onore di poter portare sulla carrozzeria della nostra vettura i marchi dell'Autodromo, ufficializzando così la nostra "missione".

Finale col brivido

È stata davvero un'avventura, perché anche quest'anno abbiamo usato l'auto di gara per andare e tornare dalla Sicilia (tranne la tratta Genova-Palermo in traghetto); dove, tra gara e trasferimenti, i chilometri da percorrere superavano abbondantemente i 1.200. Peraltro la "nostra" 356 non è esattamente turistica: nata come auto da corsa, monta un motore da 1,5 litri preparato con tanto di scarico piuttosto libero, perciò sopra i 110 km/h nell'abitacolo il sound comincia a farsi "prepotente". Nei tratti misti, invece, affondando l'acceleratore la musicalità cupa del quattro cilindri teutonico è un piacere, accompagnata da una bella spin-

ta del motore preparato, che dai 65 Cv originali è passato a quasi 100. Niente male, dati i soli 750 kg di peso! Anche in fatto di guidabilità la 356 si è fatta apprezzare, anche in proporzione all'anagrafe, sia sulle movimentate strade delle Madonie sia sul bellissimo tratto di litoranea che da Capo d'Orlando porta a Cefalù e nonostante qualche ondeggiamento sulle imperfezioni del fondo stradale (tutt'altro che rare in Sicilia) trasmesse dagli pneumatici Dunlop Racing utilizzati. Insomma, la "Fraulein" si è com-



PORTELLO PRESENTE

Sotto: il poker di vetture schierato dalla Scuderia del Portello, in primo piano la Giulietta "Sebring", dietro una Giulietta Zagato, una GTA, la Giulia che ha portato a termine la Pechino-Parigi 2016 e la sempre ammiratissima Giulia familiare al seguito come assistenza. A sinistra, una Bandini e una Fiat Abarth 124 Gruppo 4; sopra, una rossa barchetta al seguito della gara da... infiltrata.



portata bene, marciando come un orologio, con l'unico "vizio" di essere piuttosto "assetata". Almeno fino a tre chilometri dal traguardo, quando proprio nel centro di Palermo la frizione ha ceduto di schianto. Nonostante questo, con qualche numero da circo, abbiamo avuto la soddisfazione di tagliare il traguardo in una onorevole 7^a posizione di Classe 2. Niente male se pensiamo che entrambi eravamo digiuni di Regolarità e, dopo avere pagato un ritardo nelle fasi iniziali, ce la siamo presa comoda.



FOLCLORE

Sopra: Francesco Sticchi Damiani e Raffaele Pinto, 15esimi assoluti e secondi di Classe 2 con la bella Lancia Aurelia B20. Sotto: un gregge di pecore attraversa il percorso: quello degli animali era un folcloristico rischio presente anche ai tempi della gara di velocità.



STOICI

Sopra: Riccardo Cristina e Sabrina Baroli hanno avuto la grande soddisfazione di portare fino al quarto posto assoluto la stupenda Bugatti T40 del 1927.



356 Pre-A

PORSCHE "DOUBLE FACE"

La 356 Pre-A che abbiamo usato alla Targa Florio vanta una storia particolare e un ricco palmarès. Costruita nel 1954 per le corse, quindi priva di rivestimenti e paraurti, con gabbia di sicurezza, cinghiette ferma cofano, parabrezza a spigolo centrale in pezzo unico, comincia la carriera sportiva disputando diversi rally e gare in salita in Svezia. Poi varca l'Oceano in direzione Miami, disputando diverse gare anche in terra americana. Negli anni torna in Europa, passando nelle mani dell'attuale proprietario, e disputa il campionato continentale. Quindi viene restaurata completamente e omologata stradale, viene asportata la gabbia di sicurezza pur lasciando gli attacchi, sono applicati tutti i rivestimenti interni originali e montato un motore stradale. Ma la vocazione corsaiole non è stata soffocata, perché la "Porschina" è stata spesso riportata in condizioni corsaiole, con motore preparato e nei casi in cui è richiesto il roll-bar, per partecipare a diverse competizioni internazionali: tra queste, Oldtimer GP Nürburgring, Le Mans Classic, Spa Six Hours, Coppa Intereuropa, Vernasca Silver Flag, GP di Tunisi, GP di Tangeri, Winter Marathon, Winterace. E ora, anche la Targa Florio.





Minardi

È qui la festa

**IN SOLI DUE ANNI È NATO UN GRANDE EVENTO
AUTO STUPENDE, PILOTI LEGGENDARI E TANTO
PUBBLICO, ANCHE IN BARBA AL METEO**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO HIRUNDO MOTORSPORT



IL MINARDI PILOTA

La F1 dei tempi d'oro è tornata a dare spettacolo a Imola (in grande, una Ferrari al Tamburello). Sopra, uno dei momenti clou della manifestazione è stato il debutto in monoposto di Giancarlo Minardi: dopo tanti anni, è finalmente salito su una F1 Minardi.

Alla seconda edizione, l'Historic Minardi Day ha già cambiato marcia. Come ci spiega lo stesso Gian Carlo Minardi: *"Da una sorta di rimpatriata è diventato un vero e proprio evento. Apprezzatissimo dal pubblico, che è arrivato ben più numeroso dell'anno scorso, nonostante le bizze del meteo ci abbiano fatto perdere due pomeriggi e la sera di sabato. Quello è stato forse l'unico problema, che però non dipende da noi. È venuta tanta gente e c'erano tanti piloti. E mi fa molto piacere che a distanza di 12 anni da quando siamo usciti dal motorsport così tanta gente si ricordi ancora di noi con tanto affetto"*.

Già, un evento ben strutturato su due giorni, e una serata con concerto dell'appassionato Max Gazzè, con attività in pista ma anche fuori, con il Tour Minardi Classic a cui hanno partecipato vetture di prestigio. Ma soprattutto un evento a misura di appassionato, come sintetizzava perfettamente lo slogan della manifestazione: *"Dedicato a fan, collezionisti e appassionati di F1 -ma non solo, aggiungiamo noi-. A chi ha vissuto quei momenti e vorrebbe provare di nuovo l'emozione, a chi bastava porgere un foglietto per ricevere un autografo, a chi ha nostalgia di odori e rumori che ormai sono lontani"*. Infatti la colonna sonora per questa sorta di revival è stata l'eccezionale musica dei 12, 10 e 8 cilindri aspirati. Musica che gli appassionati amano smisuratamente, tanto che bastava si accendesse un motore in un box per attrarre frotte di appassionati come fosse il richiamo di un cacciatore, così co-

me apprezzano il fatto di poter ammirare da vicino le vetture e stare a contatto con i propri beniamini. Insomma, la prova provata che anche in Italia c'è spazio per organizzare con successo una manifestazione vintage. *"Adesso dobbiamo fare tutta una serie di valutazioni per decidere cosa fare -ribatte Minardi-. Soprattutto perché ci sono tanti eventi che si sovrappongono, perciò dobbiamo riuscire a farlo diventare nel tempo un evento irrinunciabile, altrimenti non è facile ripetersi. Però devo dire che abbiamo avuto un ritorno mediatico fantastico, perciò speriamo di trovare in futuro qualcuno che voglia investire su di noi"*. Tra i motivi del successo della manifestazione c'è che qui il pubblico è tornato a respirare una F1 a misura d'uomo, qualcosa di molto diverso da quella attuale? *"Diamo tempo al tempo -ribadisce il patron faentino-. Ci sono stati dei piccoli segnali di riavvicinamento al pubblico, che considero molto positivi. È chiaro che ci vorrà del tempo, bisogna lasciarli lavorare. Inoltre la F1 di oggi è spettacolare, infatti sta ottenendo dei ritorni che da tanto non si vedevano"*. E la Ferrari che sta andando bene aiuta, no? *"Credo proprio di sì"*.

Il giro della... vita

Quando un pilota vuole dimostrare di essere il migliore in un giro secco si usa dire che sta facendo il "giro della morte". Anche Gian Carlo Minardi a Imola ha voluto a tutti i costi dimostrare qualcosa in un giro, ma da come la racconta pare proprio che nel suo ca-



ANNI D'ORO

Non c'erano soltanto F1 né soltanto Minardi a Imola: sopra, una bella March 763-Toyota, monoposto e motore protagonisti degli anni d'oro della Formula cadetta. In questa foto, la Osella FA1E che disputò 14 GP tra il 1983 e il 1984.

TECNO

A destra, Nanni Galli è tornato al volante della "sua" Tecno PA123 che portò al debutto in Formula 1 nel 1972.



GUSTO

Alex Caffi ci sta sempre più prendendo gusto a pilotare le Formula 1 storiche. Dopo avere vinto il GP Historique di Monaco dello scorso anno con una Ensign ex-Regazzoni, a Imola ha pilotato un'altra monoposto "appartenuta" al pilota ticinese, la bellissima Ferrari 312 B3 del 1974 (a sinistra).

OBBIETTIVO MONACO

Il monegasco Fred Lejoux non si è risparmiato con la sua Arrows A1, perfettamente restaurata dalla Protech di Massimo Pollini e riportata nella livrea originale, sia su pista asciutta, sotto, sia con la pista abbondantemente bagnata, a lato, in vista del GP storico di Monte-Carlo 2018. La monoposto è quella pilotata da Riccardo Patrese al GP d'Italia 1978.





BISCIONI
Sopra: la bellissima 33/2 "Fleron" della Scuderia del Portello. A sinistra: l'altrettanto stupenda 33/3 di Joe Nastasi. Nell'altra pagina, alcune delle affascinanti Alfa Romeo d'epoca protagoniste del Tour Minardi Classic.

so si sia trattato del giro della... vita. Questi i fatti: il sabato mattina, per la prima volta in assoluto, Minardi si cala nell'abitacolo di una F1 per prendere la pista, ma qualcosa va storto e la Minardi M 188-Lamborghini non ne vuole sapere di partire. La delusione è evidente sul volto del manager faentino, che però ritenta l'operazione la domenica, questa volta con successo. *"Ci ho voluto provare a tutti i costi -racconta Minardi-, anche se le condizioni ambientali, con pista umida e gomme slick, non erano certo ideali per un debuttante. Perché qualcuno aveva detto che avevo sbagliato io il sabato quando avevo abortito la partenza, mentre invece avevo eseguito esattamente la procedura indicata, che a me non pareva corretta. Così, da testone quale sono, ho voluto dimostrare che l'errore non era mio. Ho fatto un giro ed è stato stupendo. Ovviamente non ho tirato, ho messo solo tre marce per le condizioni critiche della pista, ma ho fatto in tempo a percepire sensazioni incredibili seduti così rasoterra. E il fatto che la monoposto fosse spinta dal 12 cilindri Lamborghini, più elastico di un otto, mi ha pure dato una mano. E pensare che sulle prime avevo declinato l'invito. Infatti quando Frits van Eerd aveva comperato la vettura mi disse*

che avrei dovuto fare io il battesimo una volta terminato il restauro. Allora non ero molto dell'idea, poi mi ha regalato tuta e casco personalizzati e quindi non potevo certo tirarmi indietro. Lo ringrazio davvero".

Tra amarcord e futuro

Percorrendo la corsia box sembrava di fare un tuffo nel passato, della F. 1 ma non solo. Circa una trentina le F1, a coprire un arco temporale di quasi quarant'anni: dalle Tecno PA123 del 1972, sulla quale è salito ancora Nanni Galli, e Ferrari 312 B3 del 1973, pilotata da Alex Caffi, alla European Minardi del 2005, ultimo anno di attività della scuderia faentina. Sono stati venti gli anni di attività della Minardi in F1, ben rappresentati da diverse monoposto, tra cui spiccavano la M192 motorizzata Lambo, la PS01 del debutto di Alonso, ma anche la M189 personale di Pierluigi Martini. Oltre alle Minardi, che ovviamente hanno fatto la parte del leone, c'erano però anche molte altre F1 che hanno fatto la storia del motorsport. In ordine sparso: Ferrari "Spazzaneve", Osella-Alfa Romeo, Fondmetal, Wolf ex-Hunt e Rosberg, la Hesketh 308 dalla pittoresca livrea Penthouse e la Arrows A1/B, nella livrea Warsteiner, che utilizzò



Riccardo Patrese a Monza nel 1978 quando fu incolpato dell'incidente che costò la vita a Ronnie Peterson.

Vetture, ma anche tanti ex-piloti di F1: alcuni in versione "turistica", come Riccardo Patrese, Alessandro Nannini, Andrea Montermini, Roberto Moreno, Gaston Mazzacane. Altri, che amano particolarmente tornare al volante di vetture storiche, in tenuta da "combattimento". Tra questi ultimi, un'autentica "bandiera" della Minardi, una sorta di "figlio prediletto" come l'ha definito patron Gian Carlo: Pierluigi Martini, che dopo la Ralt F. 3000 si è fatto restaurare dal fido Massimo Pollini anche la M189. *"È sempre una bella sensazione, anche se oggi abbiamo un piccolo problema e non riesco ad esprimermi al meglio né divertirmi come vorrei"*, si lamenta "Piero", che al volante è uno che ci dà sempre. *"In barba all'età che hanno è un po' forzato chiamarle macchine storiche -gli fa eco Emanuele Pirro, anch'egli al volante di una M189 -. Perché si può dire che sono già macchine moderne, veloci, con una buona aerodinamica. Non guidavo una macchina del genere dal mio ultimo gran premio e devo dire che erano macchine "brutali" come guida, da dominare anche fisicamente. Senza elettronica e con il cambio manuale, che ha il suo perché"*.

Per due piloti che vivono una sorta di amarcord ce n'è un altro che, invece, dopo la vittoria nel campionato francese di F3 storiche ha fatto il salto in F1 per coronare il sogno di correre l'anno prossimo il GP di casa, quello di Monaco, al volante della Arrows A1. *"È soltanto la terza volta che la guido, perciò non riesco ancora a sfruttarne il potenziale -ammette Fred Lajoux-. D'altronde, come dico scherzando ma non troppo, queste sono F1 per uomini veri. È una macchina molto fisica, infatti ho dovuto prepararmi*

adeguatamente, perché è molto più impegnativa rispetto alla F3 che ho guidato finora, non tanto dal punto di vista tecnico ma proprio fisico. Conto però di essere pronto per il mio primo GP di Monte-Carlo nel 2018. Il sogno di quando ero bambino. Infatti vidi il mio primo Gran Premio di Monaco quando vinse Beltoise sotto la pioggia e allora dissi a mia mamma che era quello che volevo fare nella vita". Tra le altre vetture interessanti, anche la bellissima Surtees TS08 di Carlo Maria del Conte in versione F. 5000, con cui Sam Posey conquistò la piazza d'onore nel campionato SCCA del 1971, e le Alfa Romeo prototipo 33-3000 e 33-2 "Fleròn".

Un pilota è per sempre

Proprio su quest'ultima, stupenda biposto della Scuderia del Portello, si è vissuto, il sabato, uno dei momenti più emozionanti, quando l'ormai ottantenne Teodoro Zeccoli è stato aiutato a calarsi nell'abitacolo della vettura che cinquant'anni fa portò alla vittoria nella salita belga di Fleròn. Ebbene, appena ritrovato il "suo" posto guida, al grande pilota e collaudatore toscano si è accesa una

viva luce negli occhi e, come se fosse salito in macchina a distanza di pochi giorni da quella gara, ha immediatamente fatto notare che il suo contagiri aveva un fondo scala a 12.000 e il volante era di diametro inferiore per non interferire con la gamba destra e la leva del cambio. Aveva proprio ragione Enzo Ferrari: piloti, che gente!

PILOTI

Sotto: 50 anni dopo Teodoro Zeccoli è tornato a calarsi nell'abitacolo della 33 "Fleròn" che portò al vittorioso debutto. A lato, alcuni dei piloti ex-F1 presenti a Imola: Alessandro Nannini (foto 1), Emanuele Pirro (2), che per la prima volta a Imola ha pilotato una Minardi F1, Roberto Moreno (3), Minardi con casco personalizzato (4), Pierluigi Martini (5), Luca Badoer (6).



ARMATA BLU (E NERA)

Una coppia di velocissime Bugatti si dà battaglia dopo il tornantino che precede il rettilineo di partenza a Tunisi. Sono le Type 35 di Michel Servan (blu Francia) e Gilles Faucon (in nero).

GD Brividi tra le dune

NEGLI ANNI TRENTA QUI CORREVANO

NUVOLARI E VARZI SU ALFA

ROMEO, AUTO UNION E BUGATTI

AFFASCINANTE RIEVOCAZIONE CON

AUTO IMPORTANTI, PURTROPPO

FUNESTATA DA UN TRAGICO INCIDENTE

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

Anche se dalle nostre parti la ricordano in pochi, la storia del Grand Prix de Tunisie ha origini antiche. La prima edizione risale infatti al 3 giugno 1928. Sul circuito urbano del Bardo, a Tunisi, si schierano, un anno dopo la prima Mille Miglia, sei Amilcar, una BNC, una Fiat 509, due Salmson e ben otto Bugatti; su una di queste, una Tipo 35, dopo 60 giri alla media di 121,06 km/h il francese Marcel Lehoux conquista il titolo di Campione del Nord Africa.

Corse e turismo

In anni recenti si sono tenute diverse rievocazioni del Gran Premio di Tunisia. Le ultime edizioni sono state curate da Hachemi Ben Amor, alla guida dell'associazione marsigliese Jasmin Auto Retro, in collaborazione con l'Agenzia Nazionale del Turismo in Tunisia, la Società Tunisina di Navigazione, la Federazione Automobilistica Tunisina e vari sponsor locali. Assieme hanno costituito il comitato che ha riportato in vita il Grand Prix che, per intuibili motivi promozionali, è ambientato sul suggestivo lungomare di Yasmine, la



parte turistica di Hammamet, a circa un'ora di macchina da Tunisi. L'edizione 2017 si è tenuta il 22 e 23 aprile scorsi, con un parterre di vetture assai interessante, come d'abitudine. L'evento è aperto ad auto da corsa prodotte fino al 1972, alle quali si sommano alcune deroghe per vetture moderne valutate dagli organizzatori.

Tra le oltre trenta auto iscritte, provenienti da tutta Europa, Canada e Australia, quest'anno sono scese in pista quattro Bugatti, una velocissima Cooper T51, Iso A3C, Osca, Jaguar, Lagonda, AC Cobra, Lancia, Alfa Romeo, Ferrari e Porsche, compresa la 356 Carre-

ra Speedster che fu del direttore d'orchestra Herbert Von Karajan, sulla quale noi di Automobilismo d'Epoca abbiamo sfilato la domenica mattina, in una parata che avremmo preferito non dover raccontare. Durante le prove libere del sabato infatti, dopo un solo giro sul circuito di 3 km allestito sul lungomare, tra gli alberghi di lusso e la spiaggia, in un palese eccesso di irruenza il tedesco Harry Bryzmann ha perso il controllo della sua Jaguar D-Type (con gomme lisce evidentemente fredde), toccando il marciapiede e finendo su uno spartitraffico; l'auto ha colpito alcune persone del pub-



IN RIVA AL MARE

A sinistra, una coppia di donne con il velo segue con curiosità (e con lo smartphone) la battaglia tra la Bugatti di Faucon e la micidiale Cooper di Jean Georges Van Praet, all'ombra delle palme del lungomare di Jasmine Hamamet, poco affollato in questo periodo dell'anno e adatto a eventi di questo tipo. Sotto, un passaggio veloce della bella e rara Lombard di Philippe Losson, vettura sportiva francese prodotta per meno di tre anni.



blico prima di abbattere un palo dell'illuminazione pubblica e finire accartocciata contro una palma. Nei pochi attimi in cui si è consumato il tutto, nulla hanno potuto i numerosi e attenti commissari di percorso presenti a bordo pista; una spettatrice francese è morta poche ore dopo e due locali hanno riportato ferite piuttosto serie. La palma sulla quale si è schiantata la vettura probabilmente ha evitato che si mietessero ulteriori vittime, in un tratto del circuito apparentemente poco pericoloso perché perfettamente rettilineo, esattamente davanti all'ingresso dell'hotel dove alloggiavano piloti e organizzatori.

Lo spettacolo continua

Dopo alcune ore di stop le prove sono proseguite, ovviamente con uno spirito molto meno allegro e leggero, quello che dovrebbe predominare in contesti di questo tipo. Purtroppo il fatto che qualcu-

no prenda le cose un po' troppo sul serio, e si senta molto più "pilota" di quanto non sia in realtà, è cosa tristemente nota nell'automobilismo amatoriale (come si è visto anche alla Targa Florio). Lindomani, dopo aver onorato la memoria della spettatrice scomparsa con un corteo, le deposizioni di una corona e di una rosa da parte di tutti i piloti e il doveroso minuto di silenzio, è iniziata la competizione, organizzata in tre categorie in base al periodo di produzione. Dopo un'accesa (ma prudente) competizione, hanno primeggiato nei rispettivi plateau Jean Georges van Praet su Cooper, Jean Claude Pennicaud su una pachidermica ma velocissima Studebaker, e Michel Cazalot su Austin Healey, regalando la giusta dose di spettacolo in un contesto che spettacolare lo è già di suo, tra architetture tradizionali, palme, spiagge e un pubblico caloroso, accorso a seguire la gara in auto, su vecchi scooter o addirittura a dorso di cammello.



Un "affaire" italiano

Le atmosfere esotiche del Grand Prix rendono la gara piuttosto popolare, tanto che fino al 1937 se ne corrono altre sette edizioni (non si corre nel 1930 e 1934), alle quali partecipa l'élite dell'automobilismo internazionale: Alfa Romeo, Auto-Union, Bugatti, Ferrari, Mercedes, Talbot, condotte dai migliori piloti dell'epoca, molti dei quali italiani, che vincono sei edizioni su nove. Già nel 1929 a imporsi è Gastone Brilli Peri su Alfa Romeo, nell'ultima edizione disputata al Bardo.

Dopo lo stop del 1930, nel '31 (e fino al 1937) si corre sul nuovo e velocissimo circuito di Cartagine: vince Achille Varzi, su Bugatti Tipo 51, percorrendo 37 giri in 3 ore e 23 minuti, a quasi

140 km/h di media, davanti a Luigi Fagioli, su Maserati Tipo 26M ufficiale. In questa edizione c'è anche Ernesto Maserati, ottavo su Tipo 26. Nel 1932, ancora su Bugatti, Varzi fa il bis, anche grazie al ritiro di Luigi Fagioli che era partito dalla posizione al palo su Maserati 8C 2800. Nel 1933 (nella foto in alto la griglia di partenza) vince Tazio Nuvolari su Alfa Romeo 8C 2600,



davanti a Borzacchini di due secondi. Il 1934 Varzi abbandona la Bugatti privata per la poderosa Auto-Union Type A ufficiale, con cui stravince: al traguardo ha quasi quattro minuti di vantaggio su Jean-Pierre Wimille. Nuvolari, su Alfa Romeo tipo B della Scuderia Ferrari, si ritira dopo cinque giri, tradito dal motore. Nel 1936 la pole è di Bernd Rosemeyer su Auto-Union, ma la vittoria va a Rudolf Caracciola su Mercedes W25K, in un'edizione che vede all'arrivo appena quattro vetture su 13 partite. Nel 1937 si corre per l'ultima volta a Cartagine, poi sarà guerra. Pochissimi i partenti, tra i quali primeggia il francese Raymond Sommer su Talbot.

Sul Grand Prix cala il sipario per quasi vent'anni, fino a quando nel 1955 risorge per una sola edizione, disputata sul circuito allestito nel magnifico parco del Belvedere, il più grande giardino urbano di Tunisi. Il *gentleman driver* Luigi Piotti, su Ferrari, riporta in Italia l'ultimo trofeo dalla Tunisia.



TERZA BATTERIA
In alto, ancora la Bugatti di Servan; sopra, la Jaguar D-Type di Harry Bryzmann dopo l'incidente. A lato, la Studebaker di Jean Claude Pennicaud a sorpresa a suo agio tra i cordoli, e la partenza della terza batteria, tra le più spettacolari: in prima fila una Ferrari 250 GTO (ma di dubbia originalità, ndr) e una Porsche Carrera 6.



A TUTTA PISTA!



NON SOLO OSELLA
Ghinzani nel suo ufficio, dove tiene una gigantografia dei tempi della Osella in F1 e un poster della Porsche 962 con cui vinse la 1000 km del Fuji (a fianco). Ghinzani ha anche la Toleman TG185-Hart con cui disputò sette GP nel 1985 rimpiazzando Stefan Johansson che era passato alla Ferrari (pagina a lato in basso).

Piercarlo Ghinzani

La passione resta

VELOCISSIMO E SERIO, IL BERGAMASCO È STATO UNO DEI PIÙ SOTTOVALUTATI DEI TANTI PILOTI ITALIANI ARRIVATI FINO ALLA F1 NEGLI ANNI '80. SI È PRESO LE SODDISFAZIONI CHE MERITAVA FUORI DALLA PISTA, MA DALLA "MALATTIA" NON È MAI GUARITO

DI TITO TAZIO E STEFANO LAZZARI IN COLLABORAZIONE CON ZOT4SLOT - FOTO GIANLUCA BUCCI

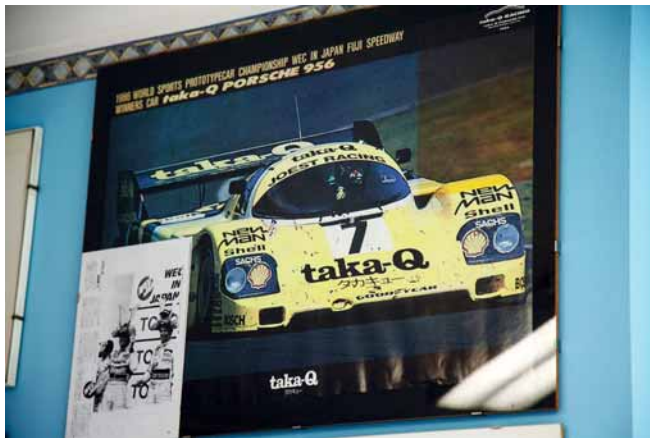
Si dice di certi uomini che non se ne fanno più. Questo non crediamo sia vero, e tra i giovani della generazione "mille-nial" ci saranno le stesse opportunità che hanno avuto le precedenti, ma è certo che ci sono stati uomini, piloti che hanno dimostrato nei fatti e nella loro vita il senso del significato di professionalità, dedizione e impegno.

Piercarlo Ghinzani è uno di questi, a cui aggiungiamo anche una

bella dose di franchezza, autocritica e simpatia, cosa rara fra chi ha raggiunto obiettivi di tutto rispetto come nel suo caso: presidente dell'ACI di Bergamo, imprenditore e proprietario del Team Ghinzani Arco Motorsport, impegnato anche oggi con la stessa passione di sempre: l'automobile.

► Quando ti è venuta la "febbre" delle corse?

Ho avuto la fortuna di crescere nella piccola officina che mio padre



aveva avviato dopo la guerra. Davo una mano, imparavo... Ero il "boia", insomma. In seguito frequentai un corso serale di disegnatore meccanico che si rivelò molto utile da pilota: teoria e pratica condensate in una marcia in più. Ma la vera esplosione fu a Monza, dove vidi per la prima volta girare una F3: avevo quindici anni, le macchine montavano dei 4 cilindri "mille" che andavano a 11.000 giri, l'urlo di quel motore ai box e poi in pista ha scatenato in me una grande emozione! Mi son detto: *"Qui voglio stare, questa è la mia vita"*.

► Come sei diventato pilota?

L'impegno con mio padre in officina non mi ha permesso di avvicinarmi alle corse passando dal kart, inoltre in quel periodo la licenza di pilota prevedeva almeno 1 anno di patente B. Ho 19 anni quando, un giorno, mio padre mi dice: "Ti piacciono le auto da corsa? Non c'è problema: te la guadagni, te la compri e vai a correre". Debutto in F. Ford con una Tecno usata, pagata in contanti a Pesenti Rossi qui a Bergamo. In gara mi rendo conto che sto con i primi facilmente e mi convinco a continuare, quindi a fine stagione vendo la macchina a Bruno Giacomelli. È gennaio, nevica: Bruno si presenta con una valigetta piena dei suoi risparmi, mi fa mettere la macchina sul carrello per portarla da lui a Brescia. Io, con la mia Giulia 1.3 attrezzata per le corse, guido attento sotto la neve. Una volta arrivati, scarichiamo la macchina insieme, la metto in moto e lui mi dice: "Devo provarla!". Parte e si lancia sulla provinciale con 5 centimetri di neve... Questo è stato il mio debutto e la mia prima vendita di una monoposto, in seguito ho cercato di rintracciare questa macchina che però non ho ritrovato. A quel punto nasce la F. Italia ed io riesco ad essere della partita. Prima gara a Monza, oltre ottanta macchine, passo tutte le batterie per la finale, in gara sono in testa fino all'ultimo giro quando all'uscita della Parabolica mi si sfilano un semiasse... secondo al traguardo, in folle. Sono entusiasta e carico come una spingarda. Seguono vittorie, podi e piazzamenti e mi diverto tanto ma non pen-

so al professionismo. Nel 1974 però arriva il debutto in F3 con Trivellato ma i motori inglesi Holbay sono disastrosi. L'anno dopo allora faccio un presuntuoso tentativo con una March modificata nella mia officina, la CRS, concluso con la soddisfazione della prima fila a Imola. Nel 1976, con più umiltà, mi presento e convinco lo sponsor Allegrini che era intenzionato a creare un team in F3; Novamotor mi ha notato e ci mette il motore Toyota. Manca il telaio ma la stessa Novamotor mi presenta Martino Finotto che si fa carico del costo del nuovo telaio March. Nel 1977 nasce così, con Pavanello e Finotto, il team Euroracing con cui vinco il campionato europeo di F3.

► Da lì passi in F2, torni in F3 nel 1979 e nel 1981 arrivi in F1 con l'Osella. Tu e Michele Alboreto andaste in parallelo?

Ero il suo incubo... Nel 1979 finimmo io primo e lui secondo in sette gare su dieci. Venivo da una stagione in F2 deludente, sempre dietro ai motori BMW ufficiali di Giacomelli e Surer, anche Allegrini, scoraggiato, si era defilato. Grazie a Beta utensili riesco a iscrivermi all'Europeo F3 con il nuovo motore Alfa Romeo Novamotor, vinco subito la prima a Vallelunga e la seconda gara, ma a Magny Cours Balestre mi squalifica dal campionato e ripiego sul campionato italiano. Io e Michele siamo insieme in squadra e Carlo Chiti mi prospetta la F1.

► Negli stessi anni corri anche con la Lancia nel mondiale Marche, Beta Montecarlo e le LC, Le Mans. Cosa significa fare una 24 Ore? Cesare Fiorio stava preparando la squadra Lancia per il mondiale con la Beta Montecarlo e decise d'inserirmi nel gruppo dei piloti, eravamo quasi solo giovani italiani. Partecipai subito come collaudatore allo sviluppo della macchina e delle gomme Pirelli, con lo staff dell'ingegnere Mezzanotte. Fiorio fece un lavoro fantastico, mise insieme piloti molto veloci e una macchina splendida realizzata da Dallara. Vincemmo subito il Mondiale. A Le Mans ho corso tre volte: 24 ore sono oltre 5000 km di corsa e quindi 4 volte oltre i limiti di progetto delle nostre macchine concepite per le gare di 1000 km. Ottimi risultati in qualifica, ma eravamo consapevoli dei nostri limiti, le esi-



Due punti in Formula 1

Nato a Riviera d'Adda (BG) il 16 Gennaio 1952, Piercarlo Ghinzani ha disputato 76 Gp iridati di F1, accumulando anche 36 mancate qualificazioni, tra il 1981 e il 1989. Ha corso con Osella, Toleman, Ligier e Zakspeed. Team non competitivi, che non gli hanno permesso di ottenere le soddisfazioni che certamente meritava: in nove stagioni ha collezionato 57 ritiri e un solo piazzamento a punti, il 5° posto al GP degli Stati Uniti 1984, disputato a Dallas, con l'Osella FA1F-Alfa Romeo.



genze del marchio Lancia e degli sponsor erano soddisfatte comunque poi verso l'alba succedeva un po' di tutto, perdevamo pezzi come lo scarico, la batteria, l'alternatore, porte bloccate... Insomma ci toccava alzare bandiera bianca. Le Mans era una gara bellissima ma anche un calvario per le nostre Lancia. Come collaudatore e pilota ho vissuto tutti i progetti Lancia fino alla LC2 con il motore V8 Ferrari biturbo. La vittoria alla 1000 Km del Mugello con Alboreto e la pole a Monza sono i ricordi migliori, ricordo bene la delusione sul volto di Patrese, su cui la Lancia puntava, quando Fiorio era al telefono con Ferrari. Con Paolo Barilla e la Porsche 962 ho vinto poi la 1000 Km del Fuji e a Kyalami la 200 Miglia.

► In F1 come nell'Endurance c'erano auto semplici ma innovative e prestazioni mostruose. Cosa pensi delle auto da corsa di oggi? In F1 era il periodo delle wing-car, un'aderenza pazzesca! Ricordo bene il mio debutto sull'Osella a Zolder nel '81 per sostituire Angel Guerra, nelle prove libere faticavo a credere che ad ogni giro potevo prendere la stessa curva con una marcia in più, terza, quarta e poi anche quinta... da non credere! E con il rischio di tirare un "cartone" e distruggere tutto a quelle velocità. Alle prove del GP d'Italia Piquet mi disse che il suo BMW gli poteva dare, per due giri, quasi 1400 CV... La sua Brabham aveva un'ala posteriore come un bau-

le ma in fondo al rettilineo sfiorava i 350 km/h. In F1 oggi come allora secondo me ci sono tre livelli: A, B e C. Con Osella e i motori Alfa Romeo in prestito ce le sognavamo le potenze dei top, poi a metà stagione grazie a Pirelli con Benetton saltai al livello B, la macchina era una ex-Toleman con un telaio fantastico, volava in tutta stabilità ma i motori Hart erano poco potenti. Osella e Minardi sono stati eroi dello sport, hanno fatto miracoli ma non avevano l'appoggio dei costruttori e hanno dovuto rinunciare alle grandi ambizioni.

► Le corse sono cambiate, ma la febbre continua... Come cerchi di curarti? Hai imparato a convivere?

Non ho trovato infatti una soluzione... La malattia non la curi, non c'è niente da fare, dopo due anni di fermo in cui ho provato ogni tipo di sport, un giorno mi è bastato sentire l'urlo di un motore con lo scarico aperto per convincermi a tornare alle corse fondando il Team Ghinzani. Ho cominciato con la F3 per dedicarmi alla crescita dei giovani talenti italiani ma poi ho ritenuto più proficuo passare al Turismo. Mettere insieme un budget in Italia per una stagione di F3 europea è impensabile, con spese assai inferiori e ragionevoli oggi partecipiamo al Porsche Carrera Cup con cinque macchine, la stagione è iniziata nel migliore dei modi con un primo e secondo posto alla prima gara a Imola.



SCARSA COMPETITIVITÀ

Ghinzani al volante della Osella FA1G-Alfa Romeo al GP del Belgio 1986. La scarsa competitività del motore italiano non permise di ottenere risultati di rilievo: oltre a essere poco potente, il V8 turbo di 1,5 litri era pesante e assetato. D'altro canto, non poteva essere sviluppato per mancanza di fondi.

TIPS&TRICKS

C'è pista e pista

Le slotcar, senza pista, non vanno. È come i trenini senza rotaie, bellissimi oggetti ma senza vita. È quando metti la macchina in pista, che scatta la magia delle slotcar, innescando immediatamente l'effetto "wow" che ancora oggi rapisce ogni persona che le veda correre, adulto o bambino.

Ma come sono fatte, che piste ci sono, quali vanno bene per casa, e dove le trovo? I tracciati per slot sono tutti realizzati in materiale plastico, più o meno flessibile composto di segmenti di rettilinee e curve di lunghezze e raggio diversi. Ogni modulo è agganciabile all'altro esattamente come i segmenti dei binari dei trenini elettrici. Montare una pista è facilissimo: basta avvicinare i due moduli e incastrare gli agganci: è tutto. I moduli rappresentano una carreggiata sufficientemente larga per far correre due auto, seguendo ognuna la sua traccia metallica, che porta la continuità della tensione in tutto il tracciato. Con questi moduli si può dunque realizzare qualunque tipo di pista, dalla più semplice alla più complessa: si può realizzare un ovale a carreggiata semplice con due tracce che può stare su un tavolo, o un plastico di decine di metri con quattro, sei o otto tracce, avendo a disposizione lo spazio necessario.

Le tracce metalliche disegnano idealmente una traiettoria che è sempre parallela, in modo da non interferire nella corsa fra auto, ma per dare più suspense alla gara ci sono anche moduli dove le tracce si incrociano o si avvicinano, in modo da simulare improvvisi cambi di corsia e stimolare la competizione. Ogni tracciato infine ha un elemento fondamentale: il modulo di alimentazione della pista che generalmente coincide con quello dove si innestano i cavi dei pulsanti acceleratori. Questi sono gli elementi fondamentali delle autopiste elettriche, un gioco facile che non ha nessun tecnicismo particolare ed è rimasto quasi inalterato dall'origine.

A ognuna il suo "grip"

I modelli slot, di qualunque produttore, sono compatibili con tutte le piste. Non è così invece tra pista e pista: i sistemi per agganciare i moduli, la loro lunghezza e larghezza sono diversi a seconda del produttore. Ogni pista ha il suo modulo specifico.

Tre sono i produttori principali: Carrera, Scalextric e Ninco. Le piste sono vendute in scatola a comporre un "set" di due auto, due pulsanti, un alimentatore e un circuito a due tracce dal disegno più o meno complesso, a seconda del prezzo: tutte comunque sono



CONTATTI
I PRODUTTORI NEL WEB
Carrera
www.carrera-toys.com
Ninco
www.ninco.com
Scalextric
www.scalextric.com

pensate per essere montate sul pavimento di casa. Acquistando più "set" si possono creare piste più grandi, ma è anche possibile acquistare i singoli moduli. Ogni produttore utilizza un materiale plastico proprio e lo lavora per ottenere un grado di "grip" particolare. Questo fa sì che la guida delle slotcar sia diversa a seconda del tipo di fondo stradale: Ninco ha piste molto "rugose" e aderenti, Scalextric ha un fondo più liscio e veloce, Carrera ha un manto ancora più fine ma molto rigido e uniforme e altrettanto veloce.

Queste differenze però non limitano la giocabilità, sono percepibili e diventano un vantaggio per i giocatori esperti e più navigati, ovviamente: qualunque pista voi comprerete il divertimento è garantito. Assieme alle piste c'è un numero infinito di accessori: cordoli, guard-rail, ponti, illuminazione, box e gradinate, pit-lane e paddock: c'è tutto quello che serve per poter allestire ogni tipo di plastico e realizzare la pista dei propri sogni, piste che generalmente trovate assemblate magnificamente nei club.

I club dato che dispongono di molto spazio e si concentrano solo sul gioco hanno l'opportunità di creare una tipologia particolare di pista, un tempo l'unica possibile: le piste in legno (*a sinistra*), vere e proprie "sculture da corsa" realizzate da artigiani specializzati che le realizzano su misura. Soltanto di recente la modularità delle piste plastiche ha fatto capolino tra questi produttori, alcuni dei quali presentano prodotti componibili, veri componenti d'arredo disegnati in modo da poter essere assemblati a realizzare "set" di forma e misure diverse.

L'era digitale

Cosa manca? Abbiamo ancora un ultimo capitolo, ma che svilupperemo nei prossimi Tips&Tricks specificamente dedicato alle piste digitali. La digitalizzazione dei percorsi, con chip e sensori, sta modernizzando e cambiando in profondità le autopiste elettriche. Anche in questo caso la rivoluzione digitale sta cambiando le regole del gioco.

L'AUTO DEL MESE

LANCIA BETA MONTECARLO LM 1980

Sideways arricchisce il suo catalogo con una nuova versione della Lancia Beta Montecarlo Gruppo 5 in scala 1:32. La Lancia Beta Montecarlo riprodotta ha la livrea della Scuderia Lancia Corse iscritta alla 24 Ore di Le Mans nel 1980 con Piercarlo Ghinzani che condivide l'abitacolo con il leggendario rallyista finlandese Markku Alen e Gianfranco Brancatelli. L'auto completò soltanto 26 giri poi si ritirò. Il marchio Sideways è distribuito da Model Assistance (www.radiokontrol.it).



TUTTI GLI INDIRIZZI UTILI

ITALIANE

ALFA ROMEO

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

Afra - MI

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

Alfaricambi - CT

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

AR105 / Sagicar Corse - AL

Cell: 335 - 13 15 733
www.ar105.com
Ricambi di meccanica, restauri e preparazioni per gare di tutte le vetture Alfa Romeo

Autofficina ACR - CO

Telefono e Fax: 031 - 700 809
www.acr-auto.com
Restauri completi di tutti i modelli Alfa Romeo, Porsche e inglesi

Autofficina Bergia - TO

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



Diego Maspes - CO

Telefono: 031 - 30 56 40
www.autofficinamaspesdiego.it
maspesdiego@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

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 esente 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 Re-

golamento 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.





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

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 colle-

zionismo 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 -



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.



Automobilismo d'Epoca è convenzionata con Centro Prove e Servizi: se volete provare al banco la vostra auto, scrivete a: centroprove@edisport.it oppure telefonate al numero 02 - 38085272.

AGENDA D'EPOCA

info@innocentistore.com

Ricambi meccanici e componentistica di carrozzeria per Innocenti dagli anni '70 a oggi

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.giolittiricambiautodepoca.com

Capote in tessuto e tela gommata e PVC e altri ricambi per vetture italiane anni '50, '60 e '70

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50

Fax: 0532 - 46 46 19

gambettimario@libero.it

Ricambi meccanici e guarnizioni motore per tutte le vetture italiane fino agli anni '70

Gardaricambi - TN

Telefono: 0464 - 51 97 21

Fax: 0464 - 51 66 51

www.gardaricambi.com - info@gardaricambi.com

Ricambi e componenti meccanici e di carrozzeria per vetture italiane dagli anni '50 agli anni '70

GT Service - MI

Telefono: 02 - 38 10 20 06

gtservice11@gmail.com

Meccanica e carrozzeria per auto italiane e non solo, specializzato in Alfa Romeo. Officina milanese di riferimento per auto d'epoca in generale

Igne Automobili - TV

Telefono: 0434 - 76 430

www.autodepoca-oldtimer-igne.it - igne.igne@libero.it

Ricambi e componentistica elettrica per vetture nazionali dagli anni '50 agli anni '70, noleggio

Modena Motori - MO

Telefono: 059 - 31 30 19

Fax: 059 - 31 32 21

www.modenamotori.it - lamadei@modenamotori.it

Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648

Ricambi originali di meccanica per vetture nazionali costruite dagli anni '20 fino agli anni '70



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 circolazione 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".



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 Citroen Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

INGLESI

JAGUAR

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

Palmer Speed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949
Cell: 348 - 93 11 861
www.palmer speedracing.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

Borghia Automobili - MI

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

British Classic Parts & Cars - RM

Telefono: 06 - 99 97 848
www.moss-italia.it - info@moss-italia.it
Componenti meccanici per vetture inglesi

British Racing Green - BS

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

Engine&Audio Devices - LT

Cell: 346 - 7960054
www.jaguarcars.it - dario@jaguarcars.it
Ricambi meccanici per vetture inglesi

Felice Service - NA

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

F.lli Morolli - MI

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

Luzzago S.r.l. - BS

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

TEDESCHE

MERCEDES-BENZ

► Attività svolta direttamente dalla Casa madre, il restauro delle vetture della stella a tre punte può contare su un significativo apporto di Stoccarda, in grado di fornire consulenze e ricambi di tutti i modelli finora prodotti. Alcuni specialisti dispongono però di valide

alternative sia per quanto riguarda i costi sia soprattutto per la rapidità e l'efficacia nella loro fornitura. Anche a livello di consulenza per il restauro è possibile rivolgersi a specialisti privati, compresi i numerosi club diffusi capillarmente sul territorio italiano. In tutti i casi i costi sono elevati.

Route 63 - BI

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

Tecning - PD

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

PORSCHE

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

ATS di Lazzaroni Riccardo - MI

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

Autofficina A.C.R. - CO

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

Autofficina Ballabeni - MN

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

Officina Cocchiario - CE

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



Autotecnica

di Claudio Garbolino -TO

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

Colpani Enrico - BS

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

Vintage Toys - PR

Telefono: 0521 - 30 43 56
Fax: 0521 - 30 46 04
www.vintagetoy.it - info@vintagetoy.it
Ricambi e particolari di carrozzeria e interni per 356

VOLKSWAGEN

➤ Volkswagen d'epoca significa essenzialmente Maggolino 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 Maggolino e derivati commerciali

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.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com
Jeep e Alfa Romeo Matta e Fiat Campagnola

GLI SPECIALISTI

PNEUMATICI

Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654
www.areagomme.com

Flli 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
Batilastra 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.cromaturaelia.it
cromaturaelia@tiscalinet.it
Cromatura di tutti i particolari interni ed esterni

Cromatura Petranzan - PD

Telefono: 049 - 63 05 25
www.cromaturapetranzan.it
info@cromaturapetranzan.it

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

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 elettriche 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

restauroautoepoca.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.ingranaggiprina.it

Progettazione e costruzione di ingranaggi, semiassi, cambi, differenziali, riduttori e trasmissioni in genere

Soram / Imasaf - PD

Telefono: 049 - 59 71 666

www.imasaf.it

Fornitura e riparazione impianti di scarico

WWT - TV

Cell: 331 - 53 27 042

www.wwtsrl.it - info@wwtsrl.it

Interventi idrodinamici

TAPPEZZIERI

Interni Auto Maieli - MN

Telefono: 0376 - 69 51 05

www.interniautomaieli.com

maieli@inwind.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

Libreria dell'Automobile - MI

Telefono: 02 - 76 00 66 24

www.librieriadellautomobile.it

Libri auto e moto, edizioni internazionali

R.S. Historics - MB

Telefono: 338 - 94 57 144

www.rshistorics.com

Restauro, manutenzione e gestione in pista per auto da corsa

Turatello - PD

Telefono: 049 - 90 70 126

turatello.com / info@turatello.com

Produzione e vendita di carrelli per trasporto veicoli

CONSULENZE E PERIZIE

Giuseppe Cagnani

Cell. 335 - 61 36 734

beppebenz@libero.it

Perito esperto auto d'epoca, specializzato in infortunistica stradale; perizie valutative post restauro, conservative per auto d'epoca. Iscritto all'albo del Tribunale di Milano n. 11913.

Giancarlo Catarsi

Cell. 328 - 73 25 699

giancarlocatarsi@live.it

Consulente Tecnico del Tribunale di Pisa, Perito della CCAA di Pisa iscritto al Ruolo al n. 235. Disponibile per perizie su vetture di interesse storico e collezionistico ad uso assicurativo, giudiziale, ereditario.

Vittorio Falzoni Gallerani

Cell. 348 - 85 43 652

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

Sergio Puttini

Telefono: 02 - 48 91 21 79

Cell: 360 - 22 44 94

Consulente Tecnico del Tribunale di Milano, iscritto all'Albo al n. 6474 e Perito della CCAA di Milano iscritto al Ruolo al n. 30-0001382. Collegio Lombardo Periti Esperti Consulenti matricola n. 4756. Perito d'arte veicoli d'epoca. Disponibile per perizie su veicoli d'epoca e amatoriali.



American taste

**Spider all'inglese, con temperamento da GT
Tanta coppia e buone finiture l'hanno fatta
apprezzare parecchio dagli statunitensi
Ed è anche affidabile. Manutenzione semplice
e ricambi a portata di... click**

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI

È una tipica spider inglese degli anni '50 e '60, ma con un'evoluzione che la porta ad avere comodità e finiture da gran turismo. La vettura nasce da una joint-venture fra Austin Motor Company e il pilota, progettista e costruttore di automobili Donald Mitchell Healey. Parliamo della Austin-Healey, presentata nella versione "100" al Salone di Londra del 1952. Si chiama "100" come la velocità in miglia che dichiara di raggiungere. Carroz-

zeria roadster, telaio a longheroni con rinforzo a "X" centrale, avantreno a ruote indipendenti e ponte rigido dietro. È motorizzata con un quattro cilindri in linea di 2600 cc ad aste e bilancieri di produzione Austin, non molto potente ma con prestazioni soddisfacenti. Apprezzata e sostenuta da una clientela affezionata, rimane sul mercato per ben 16 anni.

Carrozzeria e motore si evolvono nel tempo. Nel '56 il propulsore aumenta da quat-

tro a sei cilindri in linea (invariata la cubatura), mentre il corpo vettura cresce in dimensione e peso. Nel '59 il motore sei cilindri sale di cilindrata a 2912 cc e la Austin-Healey prende il nome di "3000": la vettura è disponibile in versione BN7 (2 posti secchi) o BT 7 (2+2). Di "3000" ne sono prodotte tre serie: l'ultima, la MK III (BJ8), viene presentata nell'ottobre 1963 ed è in versione unificata 2+2 (non è più disponibile la versione a due posti). Nel 1965 arrivano gli ultimi





BELLA, FACILE E BEN FATTA

La bella linea della Austin Healey (pagina a fianco) è valorizzata dalla tinta bicolore. Il frontale della MK III (in basso) presenta i doppi fanalini (posizione e freccia distinti) sotto i proiettori, un particolare che caratterizza l'ultima versione detta "Phase 2". La MKIII dispone di maniglie, vetri discendenti e parabrezza fisso. La strumentazione prevede tachimetro, contamiglia totale e parziale, alcune spie e contagiri. Gli strumenti più piccoli sono indicatore benzina, pressione dell'olio e temperatura dell'acqua (scala Fahrenheit, 212°=100° C). Il cruscotto è in radica, i rivestimenti in vinile, i sedili a richiesta erano disponibili in pelle; questi ultimi sono facilmente smontabili, la seduta si toglie senza svitare alcun bullone.



aggiornamenti della MK III ("Phase II") che si distingue per luci di posizione e frecce anteriori distinte. La "3000" rimane sul mercato fino al 1968, quando cessa definitivamente la produzione.

Radica

L'auto del servizio è appunto una "3000" MK III (BJ8) immatricolata nel '65. È l'ultima evoluzione, la vettura che ha raggiunto la piena maturità: una spider dal motore ruggente, racchiuso in una carrozzeria dallo stile inglese, con finiture eleganti che la rendono adatta anche al mercato americano. In effetti gli USA sono un forte importatore di Austin-Healey, ne assorbono gran parte della produzione; così i gusti dei clienti americani influiscono sullo sviluppo del prodotto. La MK III in particolare si discosta in parte dall'essenzialità delle altre spider inglesi e pure dalle precedenti Austin-Healey, soprattutto per le finiture, adatte al cliente americano. A riprova di ciò gli interni della MK III sono rifiniti con radica su cruscotto e plan-





QUASI GRAN TURISMO

La Austin Healey ai suoi tempi era una delle auto inglesi più raffinate e meglio costruite, la più "matura" e fruibile delle sportive britanniche disponibili. Più comoda delle varie MG e Triumph, più potente e più facile da usare, aveva connotati da GT più che da spider.

cia, impreziositi da una console che si sviluppa in un elegante tunnel centrale; sul pavimento c'è una lussuosa moquette; le porte hanno vetri discendenti e maniglie esterne. Sulla MK III aumenta anche la potenza: il 6 cilindri Austin 3000 raggiunge i 150 Cv (SAE) a 5250 giri con una coppia di 22,7 kgm a 3500 giri.

Valori sufficienti a garantire prestazioni elevate, anche grazie al peso contenuto. È un motore tradizionale e affidabile, in ghisa, con aste e bilancieri, corsa lunga e buona coppia motrice che favorisce l'accelerazione. L'impianto frenante adotta dischi all'avantreno e tamburi al retrotreno, con servofreno di serie. Il cambio è a quattro rapporti più overdrive, che di fatto è una quinta di potenza, visto che consente di raggiungere la velocità massima. L'alimentazione è a due carburatori SU. In precedenza nella versione MKII per un breve periodo la Casa aveva provato l'alimentazione a tre carburatori, ma il lieve aumento di potenza non giustificava il peggioramento dei consumi.

L'abitacolo è a quattro posti, ma quelli dietro sono di fortuna e hanno lo schienale ribaltabile, per ricavare un secondo piano di carico che si aggiunge a quello del bagagliaio, dove peraltro si trovano la ruota di scorta e la batteria. La capote ha un telaio facilmente ripiegabile, si chiude senza problemi e si sistema in parte in una nicchia dietro lo schienale dei sedili posteriori. La plancia è in radica e ospita

due grandi strumenti circolari con tachimetro e contagiri. Sul lato sinistro troviamo altri due strumenti circolari più piccoli: uno indica il livello di carburante, l'altro la pressione dell'olio e la temperatura dell'acqua. La console centrale racchiude la leva del cambio.

In Tunisia

L'auto del servizio, la Austin Healey 3000 MKIII BJS del 1965, è in tinta bicolore e appartiene a Giorgio Ambrogione di Borgosesia (VC), imprenditore appassionato di sportive inglesi. L'auto proviene dal mercato americano, ma era già stata portata in Italia quando il nostro l'ha comprata circa 6 anni fa da un rivenditore di Brescia. Era già completamente restaurata. Il contamilia segna oggi 3.350, cioè la percorrenza fatta dall'attuale proprietario. Buona parte della strada è stata percorsa in un viaggio di piacere in Tunisia. Precisa Giorgio Ambrogione: "Doveva essere un raduno per auto storiche, invece con la storica c'ero solo io, gli altri hanno partecipato con auto moderne e di grossa cilindrata, sono venuti anche in Ferrari." È andata comunque bene, la Healey se l'è cavata egregiamente, a dimostrazione dell'affidabilità della vettura. L'unico inconveniente

ha riguardato lo spinterogeno (rottura della spazzola rotante), un guasto che poteva capitare a chiunque. Ma il nostro non si è fatto cogliere impreparato: aveva portato con sé il ricambio ed ha ripristinato personalmente la funzionalità dell'impianto elettrico. Di quel raduno conserva ancora qualche residuo: "La sabbia del deserto," che qua e là affiora sul pianale della vettura.

L'unica riparazione importante che la Healey di Ambrogione ha subito in questi anni ha riguardato la trasmissione: la forchetta del cambio col tempo si era consumata e non si inseriva più la seconda marcia. Un problema di usura, che ha richiesto l'intervento di un tecnico specializzato. Il nostro si è rivolto all'officina di Renato Turchetto di Valmadrera (LC), che ha ripristinato il prezioso organo.

E i ricambi, chiediamo ad Ambrogione, si trovano? "Sì, ed è il bello delle spider inglesi: ci sono siti specializzati dove c'è praticamente tutto e lo si riceve in poco tempo." In sede di omologazione ASI della vettura, la commissione ha preteso la sostituzione della ventola dell'impianto di raffreddamento con una di colore giallo, sempre in plastica, come di serie. Per fortuna non

è stato difficile trovarla, così la commissione è stata acccontentata. Anche l'impianto di scarico ha richiesto un aggiornamento: "Quando ho acqui-





PIANO DI CARICO

Nelle foto piccole sopra, il baule non è molto ampio, per di più c'è la ruota di scorta che toglie molto spazio utile al carico; sul lato destro del vano tra l'altro è alloggiata anche la batteria. In compenso, lo schienale dei sedili posteriori può essere abbattuto fino a formare un piano di carico che si aggiunge a quello del bagagliaio. Per smontare le ruote c'è in dotazione una mazza rivestita di plastica; sul gallettone che fissa il cerchio a raggi è indicato in quale senso si svita (antiorario per le ruote di sinistra, orario per quelle di destra).

MOTORE VERDE

Sotto, il vano motore è abbastanza ordinato nonostante l'ingombro del sei cilindri in linea della Austin Healey, nel tipico colore verde. Nelle foto piccole, in senso orario, il controllo del livello dell'olio motore è del tutto comodo, l'astina è a portata di mano; il filtro del lubrificante è a cartuccia in un apposito contenitore cilindrico a destra del monoblocco; ai lati del vano motore ci sono due condotti d'aria per l'abitacolo: da quello di destra (in foto) transita anche l'aria calda, il cui afflusso è regolato dall'interno dell'abitacolo; il raffreddamento è a liquido, nella foto si vede il radiatore che è servito da una ventola a trascinamento continuo.



stato la Healey, montava uno scarico laterale rumorosissimo; ho ripristinato l'impianto originale con tutte le sue marmitte." Un lavoro ben ripagato: adesso la macchina è silenziosa, pur con un rumore di scarico ricco di personalità. Per quanto riguarda la guidabilità, Giorgio

Ambrogione ci conferma che la Healey è divertente ed affidabile, il motore è potente e trasmette emozioni. La macchina è ottima per viaggiare in due con i bagagli. Il consumo, come prevedibile, è piuttosto elevato, si aggira sui 6-7 km al litro, a detta del proprietario, nonostante l'over-drive.

Occhio a over-drive e autoaccensione

I problemi, comuni ad altre Austin-Healey, sono: il calore proveniente da motore e cambio, scalda molto i piedi; in autunno-inverno però aiuta...; l'autoaccensione: dopo l'arresto a caldo, a chiave disinserita il



LEVE E BALESTRE

In alto, la linea è piacevole anche a capote chiusa. A sinistra, in vista il telaio a longheroni con rinforzo a "X" centrale. Sopra, a sinistra l'avantreno a ruote indipendenti con barra stabilizzatrice; qui a fianco, gli ammortizzatori a leva e, sopra, le balestre al retrotreno.



motore continua a girare per un po'; l'overdrive a volte fallisce inserimento e disinserimento. Il meccanico, Turchetto, dice: "Il motore è robusto; in caso di rifacimento è importante bilanciare l'albero motore, compresi volano e frizione." Si può fare qualcosa per evitare l'autoaccensione? "Dovrei controllare il motore, comunque in generale consiglio di usare un additivo o una benzina con più ottano e regolare l'anticipo per ritardare l'accensione". Un altro rimedio è di "lasciare gira-

re al minimo il motore per circa mezzo minuto prima di spegnerlo". Questo perché, spiega il meccanico, nella camera di scoppio le temperature, specie d'estate, sono molto elevate; girando al minimo si raffredda un po'. E per quanto riguarda il calore che entra nell'abita-

Nelle foto piccole qui sopra, da sinistra: l'avantreno con sospensioni a trapezi, molle elicoidali e freni a disco; il cambio con il meccanismo di overdrive (notare la tinta verde che distingue le parti di meccanica); la coppa dell'olio con tappo di scarico (il carter contiene circa 6,8 litri); infine, il serbatoio della benzina, visto da sotto, anch'esso dotato dell'utile tappo di scarico.





TRATTINO

A sinistra, il fregio Austin Healey sopra la calandra con marca e modello della vettura in evidenza; in coda la scritta in rilievo Austin-Healey 3000. Da notare che davanti il marchio è senza trattino tra i due nomi che lo compongono, mentre dietro ce l'ha. Le quotazioni di una Austin Healey 3000 MK III vanno dai 30.000 euro di un progetto di restauro a 80.000 euro per uno "top".

IN ALTO GLI SCARICHI

Nelle immagini qui a destra, particolari dell'impianto di scarico: ci sono due tubazioni, ognuna con due marmitte; nella vista posteriore quindi si vedono quattro uscite in tutto, con i terminali molto curvati verso l'alto. L'impianto è stato completamente ripristinato dall'attuale proprietario, dopo l'acquisto della vettura.



RICAMBI ACCENSIONE

Il proprietario tiene nel bagagliaio ricambi per lo spinterogeno ed impianto elettrico (a lato): calotta, condensatore, distributore di accensione, puntine platinato, bobina oltre a un litro di olio motore e quattro candele. Sotto, da sinistra: il meccanismo di inserimento e disinserimento dell'overdrive; il comando dell'overdrive, a levetta, vicino alla chiave di accensione; il serbatoio dell'olio dei freni è nel vano motore, in posizione abbastanza raggiungibile; lo spinterogeno, componente di cui è sempre meglio non fidarsi appieno.



colo in corrispondenza del cambio? "Dipende dal tubo di scarico che passa sotto il sedile; c'è un pannello, ma isola poco; non c'è molto che si possa fare...". Ci sarebbero dei rimedi, ma verrebbe meno l'originalità del modello. Meglio viaggiare in orari freschi, come si faceva una volta, e usare scarpe leggere.

I carburatori SU danno problemi? "Quando il mezzo sta fermo a lungo, i sugheri degli spilli si seccano e poi bisogna sostituirli." E gli inconvenienti all'over-drive? "Anche questi sono legati all'uso del mezzo: se sta fermo a lungo, dove per lungo intendo 3-4 mesi, può ossidarsi il solenoide del cambio e allora non funziona più in modo regola-

re. Bisogna intervenire e smontare il tunnel centrale per sostituire il solenoide." In conclusione? "Consiglio di usare la Austin-Healey almeno una volta al mese, così si evitano guai". La spider inglese soffre le lunghe soste in garage e chiede al suo possessore di essere usata, approfittando della sua affidabilità.

SCHEDA TECNICA

AUSTIN HEALEY 3000 MK III BJ8 (1963-1968)

Motore Austin 6 cilindri in linea, alesaggio 83,4 mm, corsa 89 mm, cilindrata 2.912 cc, rapporto di compressione 9:1, potenza 150 CV (SAE) a 5250 giri, coppia 22,7 kgm a 3500 giri Monoblocco e testa in ghisa Valvole in testa, due per cilindro; albero a camme nel basamento, aste e bilancieri, catena Alimentazione due carburatori SU HD8, pompa carburante elettrica Impianto elettrico 12 Volt, batteria 50 Ah, dinamo Lubrificazione forzata a carter umido Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata con radiatore **Trasmissione** Motore anteriore longitudinale, trazione posteriore Frizione monodisco a secco, comando idraulico Cambio a 4 marce (II, III e IV sincronizzate) + overdrive e RM Rapporti: I 2,93; II 2,05; III 1,31; IV 1,04; OD 0,82; RM 3,78 Rapporto al ponte 3,91 Pneumatici 5.50x15" **Corpo vettura** Carrozzeria spider, 2+2 posti Telaio a longheroni con rinforzo centrale a X Sospensioni: anteriori ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra antirollio; posteriori ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici, barra Panhard Freni idraulici a disco all'avantreno, a tamburo al retrotreno, servofreno Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 55 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.329 Carreggiate ant/post 1.238/1.269 Lunghezza 4.001 Larghezza 1.524 Altezza 1.245 Peso a vuoto 1.080 kg **Prestazioni** Velocità massima 195 km/h Accelerazione 0-100 km/h 9,8 sec Accelerazione 1 km da fermo 30,5 sec

Ruotamarket

La quadratura del cerchio

I cinesi hanno cambiato anche questo mercato, ma il restauro dei cerchi d'epoca e la vendita delle repliche sta tenendo in piedi il settore

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO HIRUNDO MOTORSPORT



“Una volta c'erano una dozzina di produttori di cerchi in Italia, oggi ne sono rimasti tre.

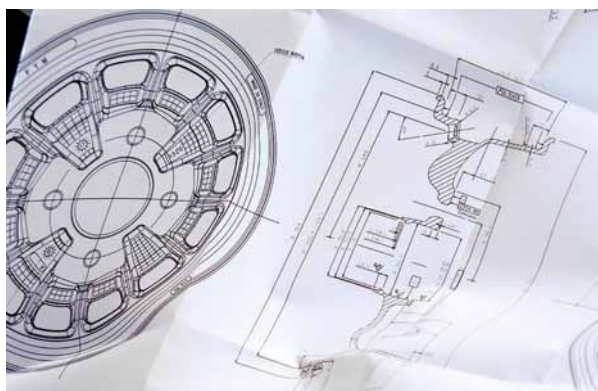
Il mondo è cambiato, molte ruote moderne vengono dalla Cina

e da noi non si riesce a produrre e vendere con i loro prezzi”.



AL TORNIO

Sopra, un operaio al tornio lavora un cerchio per eliminare le imperfezioni che possono creare perdite di pressione al pneumatico.



DISEGNO

I cerchi per VW Maggiolino (sopra) sono tra i più modificati, per le tante elaborazioni di cui la vettura tedesca è oggetto. A sinistra, il disegno tecnico di un cerchio riprodotto; sotto, una pubblicità di Ruotamarket, che prima si chiamava RuotAuto, sulla rivista "Il pilota", periodico di corse diffuso negli anni '70.

Parola di Massimo Morini, che porta avanti la piccola ditta fondata dal padre Giovanni nel 1958: "Allora si chiamava Ruota Auto, ma era già qui dove ci troviamo adesso. Io ho cominciato nel 1990, portando avanti il lavoro del papà. Nel frattempo abbiamo cambiato nome".

► E quindi coi cinesi come si fa?

"Beh, si fa che non produciamo più cerchi per auto moderne. E magazzino ne teniamo pochissimo. Dopodiché si cerca di lavorarci insieme, anche se non mancano le brutte sorprese".

All'ingresso della sede di via Rutilia a Milano, in zona Vigentino in un tipico cortile industriale lombardo, il visitatore è accolto da un pannello a cui sono appesi cerchi Campagnolo e Cromodora ben noti agli appassionati di Abarth, Alfa Romeo, Fiat, Lancia e altre marche soprattutto italiane: "Oggi lavoriamo soprattutto con le ruote per auto d'epoca, per quanto ri-



guarda la vendita, e nella riparazione in generale. Inoltre facciamo modifiche ai cerchi".

► I cerchi nuovi sono tutte repliche?

Sì, in lega di alluminio. Ma si possono fare di ottima qualità, grazie ai piccoli produttori italiani rimasti, che hanno ridimensionato a loro volta l'attività ma fanno lavorazioni di alta qualità che noi non possiamo fare.



CALDO E MARTELLO

Nella foto grande sopra, uno dei danni più comuni sui cerchi e la modalità di riparazione, rudimentale forse ma efficace: calore e martellate. A sinistra, il dettaglio della lavorazione della pagina precedente e, sotto, la verifica che la ruota non sia storta.



► Torniamo ai cinesi: come si lavora con loro?

In passato abbiamo commissionato a un fornitore cinese un cerchio in lega, ma non sono mancate le sorprese. Pur avendo inviato un esemplare per riferimento, il prodotto è risultato differente dall'originale in alcuni particolari. Dettagli, ma l'appassionato collezionista li nota, e infatti ce li hanno segnalati. Perciò abbiamo corretto il tiro con una nuova produzione tutta italia-

na. Esperimento chiuso!

► Quali sono invece i cerchi più richiesti tra le auto d'epoca, e quanto costano?

I Cromodora per la Lancia Fulvia coupé, quelli da 14 pollici. Costano 650 euro al treno se argento, 700 quelli dorati.

► Quindi il vostro business è più sulla vendita o sul restauro?

Direi 50/50.

► Ha detto che i cerchi riprodotti sono tutti

in alluminio. Ma all'epoca molti erano in magnesio. Come si fa?

Non si fa. Il magnesio è un materiale che ha una decadenza naturale. Anche se il cerchio non è danneggiato, dopo 40-50 anni è consigliabile non usarlo più perché si può rompere. E rifarli ha dei costi alla portata soltanto di un milionario. Consideri che il magnesio costa 100-120 euro al kg, e un cerchio pesa 8-10 kg in media. E senza contare lo



MILLERIGHE

A sinistra, due cerchi tipo "millerighe", ben noti agli amanti delle Alfa Romeo anni '70. Sotto, un canale rotto: in presenza di danni di questa gravità è meglio non procedere a riparazione, per ovvi motivi di sicurezza.



stampo, che è la parte più costosa. L'alluminio costa un decimo.

► E se uno vi porta un cerchio in magnesio da riparare?

Non possiamo ripararlo, ma penso che nessuno accetterebbe di farlo. Non ci si può accollare un rischio simile, basta una piccola cricca nel magnesio per innescare una rottura anche catastrofica, con le conseguenze che si possono immaginare... E, come ho detto, il magnesio con il tempo si deteriora.

► Anche se si tratta soltanto di un restauro?

No, quel lavoro possiamo farlo, ma soltanto dopo aver verificato che la ruota è integra. Ma il procedimento è diverso rispetto ai cerchi di altra lega. Per i motivi che ho detto, nel caso del cerchio in magnesio non si può procedere a lavori per asportazione di materiale. Perciò adottiamo una tecnica semplice ma redditizia: invece di usare la verniciatura a polvere, che crea attrito e toglie materiale, sverniciamo e poi diamo tre mani di vernice liquida.

► Il restauro del cerchio è soltanto una faccenda di cosmetica?

È più frequente, sì. Ogni tanto ci portano anche una ruota da raddrizzare perché è finita in una buca; altre richieste frequenti sono la trasformazione del cerchio, lo spostamento dell'off-

set e la sostituzione del canale. E ogni tanto compare qualcuno a cui mio padre allargò i cerchi della Mini o della 128!

► Qual è la trasformazione più richiesta?

L'allargamento dei cerchi del Maggolino, da 4 pollici a 6-6,5" di canale; alcuni di questi vogliono anche il canale tubeless. Un cliente di recente ci ha chiesto un anello cromato per la ruota di una Lancia.

► C'è una normativa che riguarda la riparazione dei cerchi?

Una vera e propria normativa no. Diciamo che vige la regola del buon senso; non credo che nessuno riparerrebbe un cerchio se non può garantire la sicurezza; tra l'altro non è nemmeno conveniente; costa molto meno un cerchio nuovo in confronto alla riparazione di uno fortemente danneggiato. I produttori europei di cerchi in lega escludono la possibilità di riparazione, sia essa meccanica sia cosmetica, ma non è una vera normativa.

► Quanto costa una riparazione meccanica?

Parlando di cerchi d'epoca, dunque fino a 14 pollici di diametro, riparazione e verniciatura tra i 70 e gli 80 euro. Per quelli moderni, fino a 18 pollici una riparazione senza saldatura costa 50 euro, oltre i 18 pollici 70 euro.

CONTATTI
Ruotamarket
Via Rutillia 19/14
20141 Milano
Tel. 0257404668

► Una volta i cerchi, insieme al volante e alla marmitta, erano i componenti più accessibili con cui l'appassionato poteva personalizzare la propria automobile. Oggi è ancora così?

In parte sì, ma con una differenza: dal 2015 il cosiddetto "decreto ruota" ha un po' cambiato le carte in tavola. Dal 1° ottobre di quell'anno si possono vendere soltanto cerchi omologati ECE e solo nelle dimensioni dell'originale riportato sul libretto. Non è ammessa alcuna deroga, tranne che... in Italia, dove abbiamo la NAD, omologazione del nostro Ministero dei Trasporti, che permette di variare le dimensioni originali. Ovviamente, ha valore soltanto in Italia...

È IN EDICOLA



EDIZIONE SPECIALE

Dalla Redazione di
RUNNER'S
WORLD

Automobilismo D'EPOCA

IN COLLABORAZIONE CON

CLASSIC TRADER

IL MERCATO DELLE OCCASIONI

1.

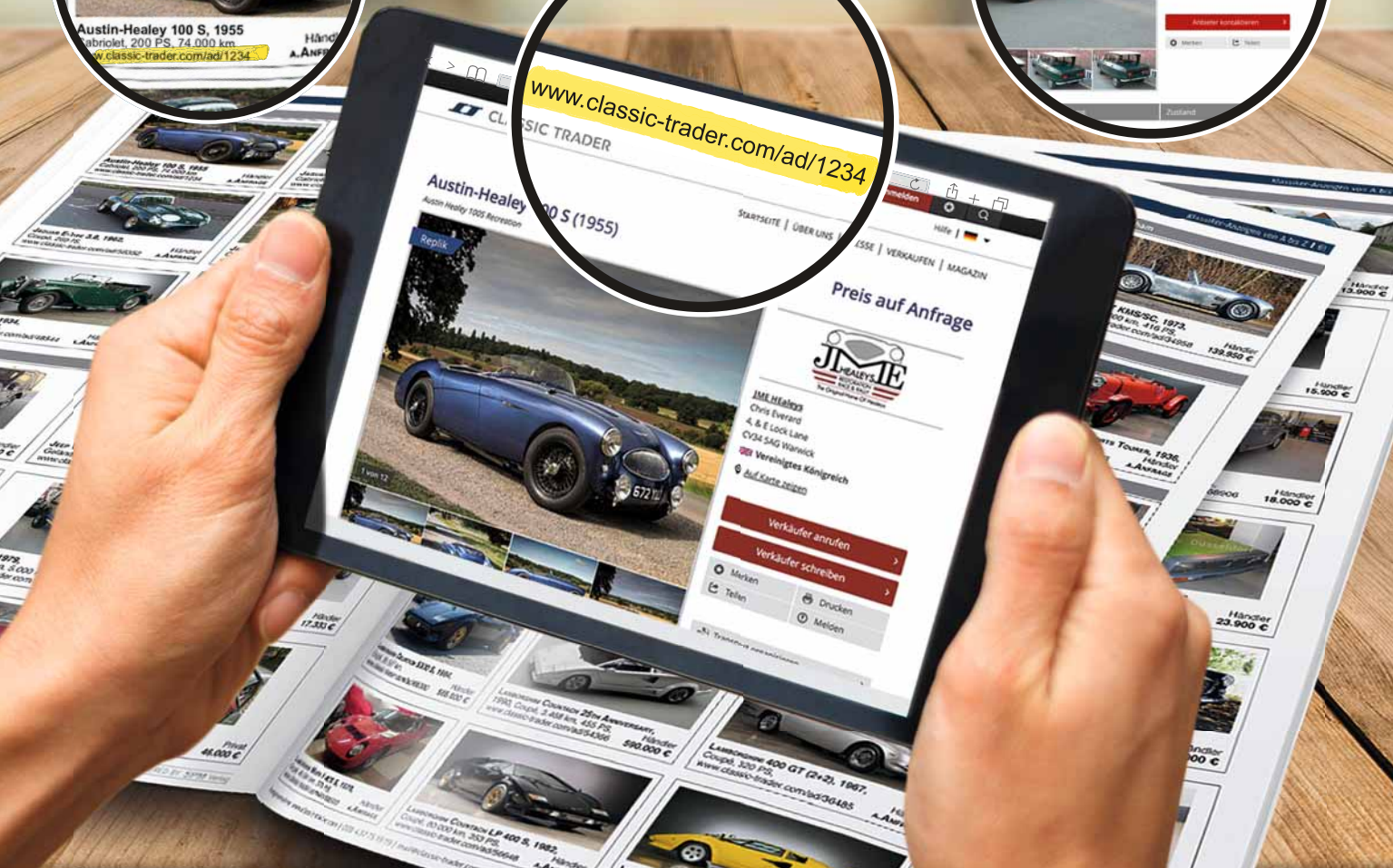
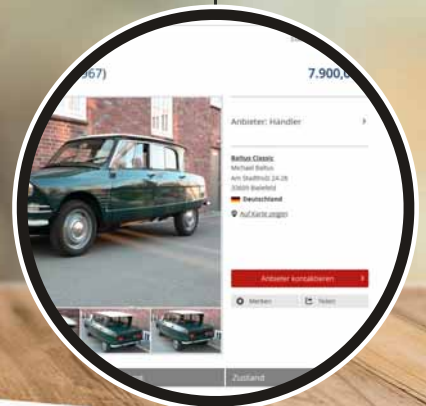
In ciascuna inserzione qui di seguito troverete il link diretto a www.classic-trader.com dove troverete maggiori informazioni sul veicolo di riferimento.

2.

Digitate il link direttamente nel vostro browser del computer, tablet o smartphone.

3.

Qui troverete le informazioni di contatto del venditore e molte altre immagini del veicolo desiderato.





Abarth Fiat 595 Essee (1970)
 Potenza: 32 CV - Km: n.d. - Prezzo: Su richiesta
 Venditore: Garage Benzina
www.classic-trader.com/ad/88562



Alfa Romeo 1900 Super Berlina (1955)
 Potenza: 90 CV - Km: 51640 - Prezzo: 43500 EUR
 - Venditore: Nuova City Motors S.r.l.
www.classic-trader.com/ad/84542



Alfa Romeo 2600 Sprint (1962)
 Potenza: 145 CV - Km: 68000 - Prezzo: 75000 EUR - Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/58632



Alfa Romeo Giulia 1600 Spider (1963)
 Potenza: 92 CV - Km: 60000 - Prezzo: 95000 EUR
 - Venditore: Giorgio Mazza
www.classic-trader.com/ad/81756



Alfa Romeo Giulia 1600 Spider Veloce (1965)
 Potenza: 112 CV - Km: 3000 - Prezzo: 105000 EUR
 - Venditore: ELEVEN CARS
www.classic-trader.com/ad/77609



Alfa Romeo Giulia 1600 Super Biscione (1969)
 Potenza: 103 CV - Km: 99000 - Prezzo: Su richiesta
 - Venditore: TOMMYCAR
www.classic-trader.com/ad/55556



Alfa Romeo Giulia GT 1300 Junior (1967)
 Potenza: 89 CV - Km: 90000 - Prezzo: Su richiesta
 - Venditore: Davide Feltre
www.classic-trader.com/ad/83636



Alfa Romeo Montreal (1973)
 Potenza: 195 CV - Km: 76395 - Prezzo: 75000 EUR
 - Venditore: RUOTE DA SOGNO S.R.L
www.classic-trader.com/ad/85816



Alfa Romeo Spider 1300 Junior (1973)
 Potenza: 89 CV - Km: 58000 - Prezzo: 16000 EUR
 - Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/90199



Austin-Healey 100/4M (BN2) (1955)
 Potenza: 110 CV - Km: 28500 - Prezzo: 115000 EUR - Venditore: GT3 srl
www.classic-trader.com/ad/87243



Autopianchi A112 Abarth (1983)
 Potenza: 70 CV - Km: n.d. - Prezzo: 12000 EUR
 Venditore: Salvatore Turriciano
www.classic-trader.com/ad/88547



Autopianchi Bianchina (1966)
 Potenza: 18 CV - Km: 5000 - Prezzo: 7000 EUR
 Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/82481



Autopianchi Bianchina Cabriolet (1965)
 Potenza: 21 CV - Km: 13000 - Prezzo: 21500 EUR
 - Venditore: Iron Motors Srl
www.classic-trader.com/ad/80623



Benz Patent-Motorwagen Nummer 1 (1886)
 Potenza: 1 CV - Km: n.d. - Prezzo: 53600 EUR
 Venditore: Vintage & Prestige Fine Motor Cars
www.classic-trader.com/ad/78859



BMW 2002 (1973)
 Potenza: 100 CV - Km: 95000 - Prezzo: 15000 EUR - Venditore: Oldtimer Studio Lisboa
www.classic-trader.com/ad/88318



BMW M3 (1995)
Potenza: 286 CV - Km: 99500 - Prezzo: 26000 EUR
- Venditore: Tramonti Diffusion Cars srl
www.classic-trader.com/ad/86797



BMW Z1 (1990)
Potenza: 170 CV - Km: 60200 - Prezzo: su richiesta
- Venditore: Luzzago 1975 Srl
www.classic-trader.com/ad/86677



Citroën DS 23 Pallas IE (1973)
Potenza: 139 CV - Km: 4050 - Prezzo: 39000 EUR
- Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/86865



Citroën Dyane 6 (1977)
Potenza: 33 CV - Km: 40533 - Prezzo: Su richiesta
- Venditore: GB Auto di Gabriele Bacelliere
www.classic-trader.com/ad/87720



Citroën Traction Avant 11 B/D (1956)
Potenza: 56 CV - Km: 96000 - Prezzo: 25000 EUR
- Venditore: Autovergiate F.lli Rossi Srl
www.classic-trader.com/ad/83934



Ferrari 208 GTB (1981)
Potenza: 155 CV - Km: 61500 - Prezzo: 55000 EUR
- Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/87778



Ferrari Dino 246 GTS (1973)
Potenza: 195 CV - Km: n.d. - Prezzo: 480000 EUR
Venditore: Garage Soderini srl
www.classic-trader.com/ad/53196



FIAT 126 BIS (1989)
Potenza: 26 CV - Km: 22290 - Prezzo: 7300 EUR -
Venditore: CARS VINTAGE di FERRARI MASSIMILIANO
- www.classic-trader.com/ad/87017



FIAT 127 (1972)
Potenza: 48 CV - Km: 40863 - Prezzo: 6950 EUR
- Venditore: Montagna d'Oro
www.classic-trader.com/ad/60230



FIAT 1900 Granluce (1954)
Potenza: 58 CV - Km: n.d. - Prezzo: 52000 EUR
Venditore: Montini Automobili di Montini Maurizio
www.classic-trader.com/ad/82031



FIAT 500 F (1968)
Potenza: 18 CV - Km: 150000 - Prezzo: 4000 EUR
- Venditore: Vincenzo Di Francesco
www.classic-trader.com/ad/70881



FIAT 500 F (1969)
Potenza: 18 CV - Km: 62304 - Prezzo: 8500 EUR -
Venditore: Pessac Automobiles
www.classic-trader.com/ad/82790



FIAT 500 F (1970)
Potenza: 18 CV - Km: 33000 - Prezzo: 9900 EUR
Venditore: autocicognara
www.classic-trader.com/ad/61823



FIAT 508 Balilla Serie 2 (1934)
Potenza: 20 CV - Km: 999 - Prezzo: 38000 EUR
Venditore: Top Car
www.classic-trader.com/ad/81026



FIAT 600 (1959)
Potenza: 22 CV - Km: 67973 - Prezzo: 12600 EUR
- Venditore: CAR-MAX SRL
www.classic-trader.com/ad/83654



Ford Escort RS 2000 (1974)

Potenza: 206 CV - Km: 1 - Prezzo: Su richiesta
 Venditore: Cool & Vintage
www.classic-trader.com/ad/48028



Ford Mustang 302 (1971)

Potenza: 213 CV - Km: 10000 - Prezzo: 23500 EUR
 - Venditore: Livio Olivetto, auto e moto d'epoca
www.classic-trader.com/ad/88402



Ford Mustang Mach 1 (1969)

Potenza: 340 CV - Km: 281 - Prezzo: 137500 EUR
 - Venditore: Coast Classics (Ullstein Consulting S.L.)
www.classic-trader.com/ad/46663



Innocenti Mini Cooper 1300 (1975)

Potenza: 63 CV - Km: 34000 - Prezzo: 9900 EUR -
 Venditore: Automototrading
www.classic-trader.com/ad/79416



Jaguar E-Type 3.8 (1963)

Potenza: 269 CV - Km: n.d. - Prezzo: 135000 EUR
 Venditore: Houtkamp Collection
www.classic-trader.com/ad/80177



Jaguar XJ 8 Executive (1998)

Potenza: 237 CV - Km: 112000 - Prezzo: 7400 EUR
 - Venditore: Vito Brandi
www.classic-trader.com/ad/89411



Jaguar XK 120 OTS (1952)

Potenza: 162 CV - Km: 1000 - Prezzo: 160000 EUR
 - Venditore: Autovigano di Gavazzi Maurizio
www.classic-trader.com/ad/81813



Jaguar XK 140 FHC (1956)

Potenza: 193 CV - Km: 1 km - Prezzo: 98000 EUR
 Venditore: Cristiano Luzzago
www.classic-trader.com/ad/20448



Jeep CJ-5 (1980)

Potenza: 150 CV - Km: 99999 - Prezzo: 29900 EUR -
 Venditore: Coast Classics (Ullstein Consulting S.L.) -
www.classic-trader.com/ad/15300



Jeep CJ-7 Renegade (1982)

Potenza: 61 CV - Km: 160934 - Prezzo: 10500 EUR
 - Venditore: BF Motors
www.classic-trader.com/ad/85291



Kelmark GT (1968)

Potenza: 100 CV - Km: 86000 - Prezzo: 17000 EUR
 - Venditore: Passione Auto Teramo
www.classic-trader.com/ad/87864



Lamborghini Urraco P 250 (1974)

Potenza: 220 CV - Km: 90075 - Prezzo: 87000 EUR -
 Venditore: CAR-MAX SRL
www.classic-trader.com/ad/53144



Lancia Appia Coupé (1962)

Potenza: 53 CV - Km: 45000 - Prezzo: 35900 EUR
 - Venditore: Automobili Moderne srl
www.classic-trader.com/ad/48727



Lancia Delta HF Integrale 16V (1992)

Potenza: 210 CV - Km: 72000 - Prezzo: 110000 EUR -
 Venditore: SMG Garage
www.classic-trader.com/ad/40244



Lancia Delta HF Integrale Evoluzione I (1992)

Potenza: 205 CV - Km: 68700 - Prezzo: 149000 EUR -
 Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/85486



Lancia Flaminia Berlina (1961)
Potenza: 102 CV - Km: 115000 - Prezzo: 31000 EUR -
Venditore: Autostoriche di Carlo Nicola Gritti Morlacchi
- www.classic-trader.com/ad/64481



Lancia Flavia (Vignale) (1964)
Potenza: 85 CV - Km: 58129 - Prezzo: 37000 EUR
- Venditore: Federico Randazzo
www.classic-trader.com/ad/86453



Lancia Rally 037 (1982)
Potenza: 205 CV - Km: n.d. - Prezzo: Su richiesta
Venditore: Girardo & Co.
www.classic-trader.com/ad/86818



Lancia Thema 8.32 (1987)
Potenza: 215 CV - Km: 103000 - Prezzo: 19500
EUR - Venditore: Sanni Restuccia
www.classic-trader.com/ad/88254



Land Rover Range Rover Classic (1974)
Potenza: 132 CV - Km: n.d. - Prezzo: 75000 EUR
Venditore: Britishgarage srl
www.classic-trader.com/ad/82572



Land Rover Range Rover Classic (1982)
Potenza: 126 CV - Km: 140000 - Prezzo: 25000
EUR - Venditore: Menegatto Roberto Car Service
www.classic-trader.com/ad/86796



Land Rover Range Rover Felber (1975)
Potenza: 132 CV - Km: 41836 - Prezzo: su richiesta
- Venditore: Classic Trader Services
www.classic-trader.com/ad/85302



Lincoln Premiere (1957)
Potenza: 304 CV - Km: 44250 - Prezzo: 49500 EUR
- Venditore: Cornelio Sauro
www.classic-trader.com/ad/89157



Lister Costin (1959)
Potenza: 360 CV - Km: n.d. - Prezzo: su richiesta
Venditore: Fiskens Fine Historic Automobiles
www.classic-trader.com/ad/81044



Maserati 3500 GTI Sebring (1965)
Potenza: 235 CV - Km: n.d. - Prezzo: su richiesta
Venditore: ClassicCars-ForSale
www.classic-trader.com/ad/89280



Maserati Biturbo 2.0 (1983)
Potenza: 180 CV - Km: 104000 - Prezzo: 6500 EUR
- Venditore: Automobili Perrone srl
www.classic-trader.com/ad/50747



Maserati Mistral 3700 (1966)
Potenza: 245 CV - Km: n.d. - Prezzo: su richiesta
Venditore: AUTOCLASS SRL
www.classic-trader.com/ad/83516



Mercedes-Benz 190 E 2.3 (1990)
Potenza: 132 CV - Km: 256400 - Prezzo: 34500
EUR - Venditore: Car Cave BVBA
www.classic-trader.com/ad/86813



Mercedes-Benz 190 SL (1955)
Potenza: 105 CV - Km: n.d. - Prezzo: su richiesta
Venditore: Classic Car Invest
www.classic-trader.com/ad/57399



Mercedes-Benz 200 D (1982)
Potenza: 60 CV - Km: 60325 - Prezzo: 12000 EUR
- Venditore: Salvatore Frenda
www.classic-trader.com/ad/89175



Mercedes-Benz 220 (1972)

Potenza: 105 CV - Km: 36000 - Prezzo: 14500 EUR
 - Venditore: Imcar 2 S.r.l.
www.classic-trader.com/ad/89132



Mercedes-Benz 450 SL (1976)

Potenza: 225 CV - Km: 119000 - Prezzo: 39000 EUR
 - Venditore: Alberto Braggio
www.classic-trader.com/ad/82877



Mercedes-Benz 600 (1965)

Potenza: 250 CV - Km: 41535 - Prezzo: su richiesta
 - Venditore: Classic Trader Services
www.classic-trader.com/ad/78373



Mini 1000 (1991)

Potenza: 40 CV - Km: 84000 - Prezzo: 6500 EUR
 - Venditore: Classic Trader Services
www.classic-trader.com/ad/71979



Opel GT 1900 (1969)

Potenza: 90 CV - Km: 12 - Prezzo: 19800 EUR
 - Venditore: Motor Badia Classic srls
www.classic-trader.com/ad/74875



Porsche 356 C 1600 (1963)

Potenza: 75 CV - Km: 7775 - Prezzo: 95000 EUR
 - Venditore: Car Cave BVBA
www.classic-trader.com/ad/86814



Porsche 356 C 1600 SC (1963)

Potenza: 95 CV - Km: n.d. - Prezzo: 103356 EUR
 - Venditore: Centro Assistenza Porsche Palazzo srl
www.classic-trader.com/ad/80511



Porsche 911 2.2 T (1970)

Potenza: 125 CV - Km: n.d. - Prezzo: 68000 EUR
 - Venditore: Classic Car Charter
www.classic-trader.com/ad/54420



Porsche 911 Carrera (1994)

Potenza: 272 CV - Km: n.d. - Prezzo: 58000 EUR
 - Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/88007



Porsche 911 Turbo 3.3 (1991)

Potenza: 320 CV - Km: 107000 - Prezzo: 160000 EUR
 - Venditore: Drake car srl
www.classic-trader.com/ad/89451



Porsche 912 E (1976)

Potenza: 90 CV - Km: n.d. - Prezzo: 56000 EUR
 - Venditore: ADR Motorsport sas di A.Dazzan & C.
www.classic-trader.com/ad/73903



Porsche 914/4 2.0 (1973)

Potenza: 100 CV - Km: 108800 - Prezzo: 33500 EUR
 - Venditore: Venosta Garage di Venosta Carlo Giovanni
www.classic-trader.com/ad/59015



Reliant Scimitar GTE (1978)

Potenza: 185 CV - Km: 50000 - Prezzo: 45000 EUR
 - Venditore: Vintage & Classic Sport Cars
www.classic-trader.com/ad/55672



Renault R 5 GT Turbo (1986)

Potenza: 116 CV - Km: 48000 - Prezzo: 10000 EUR
 - Venditore: Oldtimer Studio Lisboa
www.classic-trader.com/ad/88321



Renault R 5 Maxi Turbo Gruppe B (1984)

Potenza: 350 CV - Km: n.d. - Prezzo: su richiesta
 - Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/87460



Renault R 6 (1980)
Potenza: 38 CV - Km: 43919 - Prezzo: 5664 EUR
Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/86519



Rolls-Royce Silver Cloud II (1960)
Potenza: 185 CV - Km: n.d. - Prezzo: 68000 EUR
Venditore: Auto BaseParma S.R.L.
www.classic-trader.com/ad/62868



Triumph Spitfire Mk III (1967)
Potenza: 75 CV - Km: n.d. - Prezzo: 12400 EUR
Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/85158



Triumph TR 3A (1959)
Potenza: 100 CV - Km: 123919 - Prezzo: 35000 EUR - Venditore: Franzoni Auto Srl
www.classic-trader.com/ad/53248



Volkswagen Käfer 1300 (1968)
Potenza: 40 CV - Km: 81000 - Prezzo: 9900 EUR
Venditore: Pessac Automobiles
www.classic-trader.com/ad/82807



Volvo 1800 S (1966)
Potenza: 103 CV - Km: 80000 - Prezzo: 29900 EUR - Venditore: omniafund srlsu (braveragazze motors) -
www.classic-trader.com/ad/88663



Volvo 262 C Bertone (1978)
Potenza: 148 CV - Km: 107750 - Prezzo: 11800 EUR - Venditore: Car Cave BVBA
www.classic-trader.com/ad/83705



Volvo P 144 (1974)
Potenza: 82 CV - Km: 20000 - Prezzo: 10000 EUR - Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/34948



Wartburg 311 (1959)
Potenza: 37 CV - Km: 54000 - Prezzo: 16000 EUR - Venditore: Privato
www.classic-trader.com/ad/83120



Wartburg 353 Tourist (1968)
Potenza: n.d. - Km: 117961 - Prezzo: 1800 EUR
Venditore: Kfz-Handel Steffen Lange
www.classic-trader.com/ad/46017



Weineck Cobra (1967)
Potenza: 880 CV - Km: 2049 - Prezzo: 198500 EUR
Venditore: Michael Fröhlich
www.classic-trader.com/ad/59818



Willys-Overland MC / M-38 (1952)
Potenza: 60 CV - Km: 1000 - Prezzo: 14000 EUR
Venditore: Autovigano
www.classic-trader.com/ad/81506



Willys-Overland Jeep Station Wagon (1950)
Potenza: 70 CV - Km: n.d. - Prezzo: 28125 EUR
Venditore: OnlineSalesDude.com
www.classic-trader.com/ad/70514



Wolseley 24/30HP (1913)
Potenza: 30 CV - Km: n.d. - Prezzo: 109506 EUR
Venditore: Vintage & Prestige Fine Motor Cars
www.classic-trader.com/ad/78919



Wolseley Hornet Special (1933)
Potenza: 35 CV - Km: n.d. - Prezzo: 45624 EUR
Venditore: Le Riche Automobile Restorers (CI) Ltd
www.classic-trader.com/ad/73290

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

1900 berlina-1953, azzurro, targa nera, totalmente restaurata-tel 336-259241

Alfetta 2000-1984, Quadrifoglio Oro, prima vernice, km 23000 da nuova, ancora con gomme originali, unica ogni prova e verifica-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Giulia Spider-rossa, targhe nere, perfette condizioni, italiana, motore da rodare, solo raduni-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Giulia GT junior-1972, rosso 501 interni neri originali e conservatissimi, motore ok, sanissima di carrozzeria e appena riverniciata anche sotto, motore ok, euro 25.000 trattabili no permuta-tel 347-0907037 / mancino57@libero.it

Giulia GT 2000-stupendo esemplare, prima vernice, 46.000 km da nuova, beige chiaro met., TexAlfa nero, intonsa-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

Giulietta Spider-1956, rosso, total-

mente restaurata-tel 336-259241

Spider Touring-1961, colore rosso, targa originale Roma, 2 proprietari da nuova-tel 339-6236156

FIAT

500/595 replica Abarth-1969, bianco 233, Solex 34 PBIC, assetto, sedile sportivo, dischi, cerchi posteriori larghi, cruscotto Abarth, volante AB e altri pezzi Abarth, motore e meccanica 1200 km, euro 11.500-tel 321-169319

1500 B 6 cilindri-1938, vettura in ottime condizioni di meccanica, prezzo da concordare-tel 333-3411260 / ruggero.ing.riva@gmail.com

126 Personal 4-1979, rosso, ASI, come nuova, revisione, conservata, da vedere, euro 4.200-tel 051-495906

LANCIA

Delta 1.6 i.e. Turbo HF-1991, iscritta ASI, colore rosso, perfetta e pronta all'uso quotidiano-tel 339-1700501 / michele.chianucci@hotmail.com

Thema 8.32-1987, grigio, full optional,

pelle Frau, sospensioni freni, gomme, tutta originale, 70.000 km, euro 15.000 possibilità scambio moto-tel 328-0737475 / ennio.spadini@gmail.com

PORSCHE

911 2.4 S coupé-1972, tappo olio esterno, targa nera, motore originale nuovo con garanzia, telaio molto basso, colore Aubergine (melanzana)-tel 377-2275377

911 2.7 S-1974, 175 CV, restauro pari al nuovo, sempre italiana, colore rosso 042, euro 52.911-tel 338-2634301 / supreme@rimini.com

911 T Coupé-Arancio, italiana, restauro sbalorditivo, motore e cambio combacianti, chilometri zero, tutte le foto del restauro-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

VOLKSWAGEN

Polo 1.6 5p-1995, verde metallizzato, Km 75000 originali, uniproprietario, ASI targa oro, qualsiasi prova-tel 347-9674755

VENDO VARIE

per ABARTH

595/695-carburatore Solex 34 PBIC revisionato, euro 900-tel 0524-572418 ore ufficio

595-carburatore Solex C28 IB da revisionare, euro 230-tel 0524-572418 ore ufficio

per ALFA ROMEO

2000 Spider Touring/2000 Sprint-1958/1961, vendo n. 4 cerchi in ferro già sabbatiati e verniciati, n. 3 coppe ruote nuove cromate, mozzi ant. e post. completi per cerchi in ferro, euro 1.000 in blocco, invio foto-tel 340-4839620 / miita.quagliano@gmail.com

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

per FIAT

500-126-carburatore Dellorto FRG28, buonissime condizioni, trasformabile 30, euro 160 -tel 0524-572418 ore ufficio

per LANCIA

Fulvia Coupé-cinque cerchi per il serie, originali, diametro 14", ottime condizioni, euro 300-tel 0524-572418 ore ufficio

Fulvia Coupé-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio

Delta Integrale-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio

per TUTTE

Depliant e brochure-Alfa Romeo, Fiat e Lancia dagli anni 50 agli anni 90-tel 338-1936066

Giocattoli-Giordani, anni 60 auto a pedali, monopattino, triciclo, bicicletta monotubo, slitta sterczante e frenante e altro-tel 335-5315434

Libretti uso e manutenzione-per Alfa Romeo, Fiat e Lancia-tel 338-1936066

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003 al 2015 (anche annate singole), Auto d'Epoca 1985-2015, Ruoteclas-

il primo, il vero e l'unico prodotto originale



CICLO ANTICORROSIVO PER LA BONIFICA DI SERBATOI ARRUGGINITI E AMMALORATI

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

FACILE UTILIZZO - RISULTATO GARANTITO

WWW.TANKERITE.COM

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFA ROMEO

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

ROSSO CORSA ITALIA

Specializzati Lancia Fulvia

RESTAURI PREPARAZIONI ACCESSORI GARA

RESTORATION CONSTRUCTION RACE ACCESSORIES

RICAMBI SPARE PARTS

www.rossocorsaitalia.it

Genova - Italia info@rossocorsaitalia.it

XXI 2017 ITALIE MONTE-CARLO HISTORIQUE

Aghem, G.- Cumino D. 2° assoluto

siche 1987-2015, Quattroruote e TAM 1956-2015, Auto Italiana 1953-1969, Autosprint 1963-2015, Rombo 1981-2001, inoltre altre riviste e libri-tel 333-2493694

Riviste-Ruoteclasse 2001-2015, La Manovella 2000-2015 più altre riviste euro 0,80 cadauna-tel 335-5315434

Statuina-Aquilotto in metallo cromato, completo di viti per montarlo su cofano anteriore di auto storiche ed esaltarne il fascino, euro 90 più spese di spedizione



Stemma -inglese, in metallo cromato, molto bello, euro 70



VENDO MOTO

GILERA

Otto Bulloni-1940, tipo corsa, revisionato, certificato ASI e cambio di velocità di scorta tel 0376-819279

COMPRO VARIE

VARIE

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 Politoys, Corgi, Dinky, Mercury, Minichamps, BBR, kit, obsoleti, die-cast, cerco sempre intere collezioni, pagamento in contanti, massima riservatezza-02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003, Auto Italiana 1919-1969, libri monografici sulle auto-tel 347-2303761

WWW

MOTOCICLISMO FUORI
MOTO UCLIMO **automobilismo DEPOCA** **evo**
Vela e MOTORE **BARCA per tutti**
Automobilismo ARMI E TIRO
RUNNER'S **TENNIS ITALIANO**
Men'sHealth **Cyclist**



www.edisport.it

Ogni mese in edicola, tutti i giorni sul web

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 
 water works technology

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

7
 2010-2017

AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO



LE QUOTAZIONI

IL MERCATO DELLE CLASSICHE

In queste pagine Automobilmismo 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 Nürnbergring	1962/66	847/55	43.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring Corsa	1962/66	847/57	46.000	***	***	+
1000 TC	1962/66	982/60	48.000	***	***	+
1000 TC Corsa	1962/66	982/88	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	***	***	+
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	40.000	***	***	+
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	45.000	***	***	+
OT 1300 coupé	1966/71	1280/75	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	***	**	=
ALFA ROMEO (Italia)						
1900 E DERIVATE						
1900	1951/54	1884/80	26.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€
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 M AR/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	1570/96	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	***	**	=
Giulia TI giardinetta Colli	1963/68	1570/90	21.000	***	**	+
1750	1968/74	1779/114	10.000	**	**	+
2000	1971/74	1962/131	10.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€
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 GT	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	21.000	***	**	+
GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	15.000	**	**	=
GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	16.000	**	**	=
GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	14.000	**	**	=
GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	15.000	**	**	=
2000 GTV	1971/76	1962/132	35.000	***	**	+
Junior Z	1969/76	1290/88	40.000	**	**	=
1600 Z	1972/76	1570/109	50.000	**	**	=
Giulia TZ	1963/65	1570/113	400.000	***	**	+
Giulia TZ2	1965/67	1570/113	1.000.000	***	***	+
Montreal	1970/77	2583/197	42.000	***	**	=
DUETTO E DERIVATE						
Dueto	1966/69	1570/110	28.000	**	**	=
1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	24.000	**	**	=
1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	26.000	**	**	=
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	9.000	**	**	=
Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	10.000	**	**	=
Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	10.500	**	**	=
Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	14.000	**	**	=
Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	12.000	**	**	=
Spider 2.0 IE IV serie	1989/95	1962/128	12.000	**	**	=
ALFASUD BERLINA						
Alfasud	1971/75	1186/63	5.000	**	**	=
Alfasud ti	1973/76	1186/68	6.500	**	**	=
Alfasud N / L / 1.5m	1975/80	1186/63	3.000	*	*	=
Alfasud ti 1.3	1976/78	1286/76	6.500	**	**	=
Alfasud Super 1.2 / 1.3	1978/80	1186/68	2.500	**	**	=
Alfasud Super 1.5	1979/80	1490/85	2.500	**	**	=
Alfasud ti 1.3	1978/80	1351/79	4.500	**	**	=
Alfasud ti 1.5	1978/80	1490/85	5.500	**	**	=
Alfasud 1.2 rst	1980/82	1186/63	2.000	**	**	=
Alfasud 1.2.5m / 1.3 / 1.5 rst	1980/82	1186/68				

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
Alfasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351 / 79	2.200	•	•	=
Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490 / 95	2.500	•	•	=
Alfasud 1.3 ti 3p	1982/84	1351 / 86	4.000	••	••	=
Alfasud ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490 / 105	5.000	••	••	=
ALFASUD SPRINT						
Alfasud Sprint	1976/78	1286 / 76	4.500	••	••	=
Alfasud Sprint 1.5	1978/80	1490 / 84	5.000	••	••	=
Alfasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351 / 86	5.000	••	••	=
Alfasud Sprint Veloce 1.5	1980/82	1490 / 95	6.000	••	••	=
Sprint 1.3 / 1.5	1982/87	1351 / 86	4.000	•	•	=
Sprint 1.5 / 1.7 Q.V	1982/87	1490 / 105	4.500	•	•	=
ALFETTA						
Alfetta	1972/75	1779 / 122	13.000	•••	•••	=
Alfetta 1.6	1975/77	1570 / 109	8.000	••	••	=
Alfetta 1.8	1975/77	1779 / 118	9.500	••	••	=
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 CEM	1981/82	1962 / 128	7.000	•••	••	=
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 iniezione Quad. Oro	1982/84	1962 / 130	7.000	••	••	=
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 Turbodelta	1979/80	1962 / 150	20.000	•••	•••	+
Gtv 2.0	1980/83	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 Quadrifoglio Oro	1983/87	2492 / 158	6.500	•••	••	=
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 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	•••	•••	=
ALFA 33 BERLINA						
Alfa 33 1.3	1983/86	1351 / 79	2.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Oro	1983/86	1490 / 95	2.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde	1984/86	1490 / 105	4.000	••	••	=
Alfa 33 1.5 4x4	1984/86	1490 / 95	2.500	••	••	=
Alfa 33 1.5 Ti rst	1986/90	1490 / 105	2.500	••	••	=
Alfa 33 1.7 IE	1988/90	1712 / 110	3.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde rst	1986/90	1712 / 118	4.000	••	••	=
Alfa 33 1.5 4x4 rst	1986/90	1490 / 105	2.500	••	••	=
ALFA 75 E DERIVATE						
Alfa 75 1.6	1985/88	1570 / 110	5.000	••	••	=
Alfa 75 1.8	1985/88	1779 / 120	6.000	••	••	=
Alfa 75 2.0	1985/88	1962 / 128	7.000	••	••	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark	1987/88	1962 / 146	9.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo America	1986/88	1779 / 155	9.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo Evoluzione	1987/88	1762 / 155	16.000	•••	••	=
Alfa 75 2.5 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 Twin Spark rst	1988/92	1962 / 148	7.000	••	••	=
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	•••	••	+
SZ	1989/94	2959 / 192	47.000	•••	•••	=
RZ	1991/94	2959 / 192	52.000	•••	•••	=
ALFA 90						
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 Super	1986/88	2492 / 158	4.000	••	••	=
ALTRI MODELLI						
Dauphine	1960/64	845 / 27	4.000	•	•	=
33 stradale	1967/69	1995 / 240	1.300.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
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	••	•	=
1000						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	•••	••	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	•••	••	=
ASTON MARTIN (Regno Unito)						
DB1						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	••	••	=
DB2						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580 / 105	100.000	••	••	=
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580 / 125	120.000	••	••	=
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580 / 125	100.000	••	••	=
DB2 / 4 2.9 coupé / drophead	1954/55	2922 / 140	110.000	••	••	=
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB 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 MkIII coupé / convertibile	1961/62	3670 / 240	160.000	••	••	=
DB4 MkIV coupé / convertibile	1962/63	3670 / 240	180.000	••	••	=
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	1969/70	3996 / 280	70.000	••	••	=
DB6 Vantage MkII	1969/70	3996 / 320	80.000	•••	••	=
DB6 Volante	1969/70	3996 / 280	90.000	••	••	=
DB6 Vantage Volante	1969/70	3996 / 320	100.000	•••	••	=
DBS						
DBS	1967/70	3996 / 280	30.000	••	••	=
DBS Vantage	1967/70	3996 / 320	35.000	•••	••	=
DBS MkII	1970/72	3996 / 280	30.000	••	••	=
DBS Vantage MkII	1970/72	3996 / 320	35.000	•••	••	=
DBS V8	1970/72	5340 / 320	40.000	•••	••	=
V8						
V8 / Volante	1972/73	5340 / 280	45.000	••	••	=
V8 S2 / Volante	1973/76	5340 / 310	50.000	••	••	=
V8 S3 / Volante	1976/78	5340 / 285	45.000	••	••	=
V8 S4 Vantage	1978/86	5340 / 380	65.000	•••	••	=
V8 S5 f.l. / Volante	1986/89	5340 / 320	45.000	••	••	=
V8 S5 f.l. Vantage / Volante	1986/89	5340 / 380	65.000	•••	••	=
V8 Zagato coupé	1986/89	5340 / 430	120.000	•••	••	=
V8 Zagato convertibile	1986/89	5340 / 430	150.000	•••	••	=
LAGONDA						
Lagonda 2.6 litre saloon / convert.	1948/53	2580 / 105	26.000	••	•	=
Lagonda 3 litre saloon / convertibile	1953/58	2922 / 140	28.000	••	•	=
Lagonda Rapide	1961/61	3996 / 280	32.000	••	•	=
Lagonda S2	1978/86	5340 / 280	30.000	••	•	=
Lagonda EL S3	1986/87	5340 / 300	34.000	••	•	=
Lagonda f.l. S4	1987/89	5340 / 290	32.000	••	•	=
ATS (Italia)						
2500 GT	1962/65	2468 / 210	150.000	•••	••	+
2500 GTS	1962/65	2468 / 245	180.000	•••	••	+
F103 E DERIVATE						
72 / 72 L / Variant	1965/68	1695 / 72	1.200	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
80 / 80 L / Variant	1966/68	1695 / 80	1.000	•	•	=
60 / 60 L / Variant	1968/72	1496 / 54	1.000	•	•	=
75 L / Variant	1968/72	1695 / 75	1.000	•	•	=
Super 90	1966/72	1770 / 90	1.200	•	•	=
50						
50 1.1 L	1974/78	1093 / 50	1.000	•	•	=
50 1.1 GL	1974/78	1093 / 60	1.000	•	•	=
80 B1						
80 1.3 / 1.3 L 2p / 4p	1972/76	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.5 GT 2p	1972/76	1471 / 85	1.000	•	•	=
80 1.3 L / 1.3 GL 4p	1976/78	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.6 GT 2p	1976/78	1585 / 110	1.500	••	••	=
90 B2						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	•	•	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	•	•	=
COUPÉ B2						
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	••	••	=
COUPÉ B3						
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 16v	1992/96	1984 / 140	1.000	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	1.500	•	•	=
S2 quattro	1992/93	2226 / 220	3.500	••	••	=
S2 quattro 230 Cv	1993/96	2226 / 230	3.500	••	••	=
CABRIOLET B3						
2.0 E / 2.0 E quattro	1991/92	1984 / 115	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 16v	1992/96	1984 / 140	1.500	•	•	=
2.8 V						

| LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
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	•••	•••	=
ALTRI MODELLI						
Metro MG turbo	1980/86	1275 / 93	3.500	•	••	=
Maestro MG	1982/84	1598 / 150	1.500	•	•	=
Montego MG	1984/90	1994 / 150	1.200	•	•	=
AUSTIN HEALEY (Regno Unito)						
100						
100 BN1	1953/55	2660 / 90	60.000	••	•••	+
100 S BN1	1955/56	2660 / 130	70.000	•••	•••	+
100 4 BN2	1956/57	2660 / 90	54.000	••	•••	+
100 6 BN4	1956/57	2639 / 115	58.000	••	•••	+
100 6 BN4 SU	1957/59	2639 / 120	58.000	•••	•••	+
100 6 BN6	1958/59	2639 / 120	54.000	•••	•••	+
3000						
3000 BN7 MkI	1959/61	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BT7 MkI 2+2	1959/61	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BN7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BJ7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BT7 MkII 2+2	1961/62	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BJ7 MkIII	1962/64	2912 / 150	46.000	•••	•••	+
3000 BJ8 MkIII	1964/67	2912 / 150	46.000	•••	•••	+
SPRITE						
Spritel AN5 MkI Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	••	••	=
Spritel AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	••	••	=
Spritel AN7 MkIII	1961/64	1098 / 46	12.000	••	••	=
Spritel AN8 MkIII	1964/66	1098 / 59	10.000	••	••	=
Spritel AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	••	••	=
Spritel 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 Trasl. 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	••	•	+
Bianchina Panoramica 2a serie	1962/65	499 / 18	4.000	••	•	+
Bianchina Panoramica 3a serie	1965/69	499 / 18	3.500	••	•	+
PRIMULA						
Primula berlina 2p / 3p / 4p / 5p	1964/68	1221 / 60	2.500	•••	•	=
Primula 2a serie 2p / 3p / 4p / 5p	1968/70	1197 / 65	2.500	••	•	=
Primula coupé	1965/68	1221 / 65	3.500	•••	•	=
Primula coupé S	1968/70	1438 / 75	4.000	•••	•	=
A111						
A111	1969/72	1438 / 70	3.000	•	•	=
A111 2a serie	1972/74	1438 / 70	3.000	•	•	=
A112						
A112	1969/73	903 / 44	4.000	•	••	=
A112 Elegant	1971/73	903 / 44	3.500	•	•	=
A112 Abarth	1971/73	982 / 58	9.000	•••	••	=
A112 / Elegant 2a serie	1973/75	903 / 47	2.500	•	•	=
A112 Abarth 2a serie	1973/75	982 / 58	8.500	•••	••	=
A112 / Elegant 3a serie	1975/77	903 / 47	2.500	•	•	=
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	2.500	•	•	=
A112 Abarth 4a serie	1977/79	1049 / 70	5.000	•••	••	=
A112 5a serie	1979/82	903 / 42	3.000	•	•	=
A112 Abarth 5a serie	1979/82	1049 / 70	5.500	•••	••	=
A112 6a serie	1982/84	903 / 42	2.500	•	•	=
A112 Abarth 6a serie	1982/84	1049 / 70	6.500	•••	••	=
A112 Junior 7a serie	1984/86	903 / 40	2.000	•	•	=
A112 Abarth 7a serie	1984/85	1049 / 70	6.500	•••	••	=
Y10						
Y10 fire / fire LX	1985/92	999 / 45	1.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Y10 turbo / Martini	1985/89	1049 / 85	4.000	••	•	=
Y10 fire i.e. / fire i.e. LX	1989/92	1108 / 57	1.500	•	•	=
Y10 GT i.e.	1989/92	1301 / 78	2.500	••	•	=
Y10 4WD i.e.	1989/92	1108 / 57	2.000	•	•	=
ALTRI MODELLI						
Stellina	1963/69	767 / 31	5.000	••	•	=
Giardiniera	1969/78	499 / 18	2.500	•	•	=
BENTLEY (Regno Unito)						
MARK VI						
Mark VI 4 1/4	1946/51	4257 / -	60.000	•••	••	=
Mark VI 4 1/2	1951/52	4566 / -	50.000	•••	••	=
R Type	1952/55	4566 / -	80.000	•••	•••	=
R Type	1952/55	4566 / -	80.000	•••	•••	=
R Type Continental	1952/55	4887 / -	100.000	•••	•••	=
S TYPE						
S1 / S1 LWB	1955/59	4887 / -	60.000	••	••	=
S1 Continental	1955/59	4887 / -	135.000	•••	•••	=
S2 / S2 LWB	1959/62	6230 / -	58.000	••	••	=
S2 Continental	1959/62	6230 / -	125.000	•••	•••	=
S3 / S3 LWB	1962/65	6230 / -	56.000	••	••	=
S3 Continental	1962/65	6230 / -	120.000	•••	•••	=
T TYPE						
T1 2p	1965/77	6230 / -	32.000	•	••	=
T1 / T1 LWB	1965/77	6230 / -	28.000	•	•	=
T1 Convertibile	1967/77	6230 / -	42.000	•	••	=
T2 / T2 LWB	1977/80	6230 / -	26.000	•	•	=
CORNICHE						
Corniche	1971/81	6750 / -	30.000	•	•	=
Corniche cabriolet	1971/84	6750 / -	40.000	•	••	=
MULSANNE						
Mulsanne	1980/90	6750 / -	22.000	•	•	=
Mulsanne turbo	1982/90	6750 / -	24.000	•	•	=
BIZZARRINI (Italia)						
A3C GT Strada	1965/69	5358 / 370	350.000	•••	•••	=
Europa	1966/69	1897 / 112	120.000	•••	•••	=
BMW (Germania)						
SERIE 500						
501 2.0	1951/52	1971 / 60	16.000	•	•	=
501 2.0 coupé / cabriolet	1951/52	1971 / 60	18.000	•	•	=
501 2.1	1952/58	2077 / 65	17.000	•	•	=
501 2.1 coupé / cabriolet	1952/58	2077 / 65	19.000	•	•	=
501 2.6	1954/61	2580 / 95	18.000	•	•	=
501 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	20.000	•	•	=
502 2.6	1954/61	2580 / 95	19.500	•	•	=
502 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	21.500	•	•	=
502 3.2	1955/61	3168 / 120	19.500	•	•	=
502 3.2 coupé / cabriolet	1955/61	3168 / 120	21.500	•	•	=
502 3.2 Super	1957/61	3168 / 140	20.500	•	•	=
502 3.2 Super coupé / cabriolet	1957/61	3168 / 140	22.500	•	•	=
2600	1961/62	2580 / 100	20.500	•	•	=
2600 coupé / cabriolet	1961/62	2580 / 100	22.500	•	•	=
2600 L	1961/64	2580 / 110	20.500	•	•	=
2600 L coupé / cabriolet	1961/64	2580 / 110	22.500	•	•	=
3200 L	1961/62	3168 / 140	22.500	•	•	=
3200 L coupé / cabriolet	1961/62	3168 / 140	24.500	•	•	=
3200 S	1961/64	3168 / 160	24.000	•	•	=
3200 S coupé / cabriolet	1961/64	3168 / 160	26.000	•	•	=
3200 CS Bertone	1962/65	3168 / 160	38.000	••	•••	=
DERIVATE SERIE 500						
503 coupé / roadster	1954/59	3168 / 140	60.000	••	••	+
507 roadster	1956/60	3168 / 150	350.000	•••	•••	+
ISETTA						
Isetta 250	1955/56	247 / 12	8.500	••	••	+
Isetta 300	1956/60	298 / 14	6.500	••	••	+
Isetta 600	1960/62	582 / 20	5.000	•	•	+
SERIE 700 E DERIVATE						
700 / 700 LS	1959/65	697 / 30	2.500	•	•	=
700 C	1959/64	697 / 32	3.500	•	•	=
700 CS	1963/64	697 / 40	5.000	•	•	=
700 LS coupé	1964/65	697 / 40	7.500	•	•	=
700 cabriolet	1961/64	697 / 40	10.000	•	••	=
700 RS	1961/62	697 / 70	18.000	••	••	=
SERIE 02						
1600	1966/69	1573 / 85	5.000	•	•	+
1600 TI	1967/69	1573 / 105	6.000	••	•	+
1502	1974/77	1573 / 75	4.500	•	•	+
1602	1969/75	1573 / 85	5.000	•	•	+
1802	1971/75	1766 / 90	5.500	•	•	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
2002 / L	1969/75	1990 / 100	6.500	•	•	+
2002 TI	1969/71	1990 / 120	7.500	••	••	+
2002 TIi	1971/75	1990 / 130	8.500	••	••	+
2002 turbo	1973/75	1990 / 170	24.000	•••	•••	+
1602 Touring	1971/72	1573 / 85	6.000	•	•	+
1902 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	1968/75	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	••	•	=
2800 CS	1968/71	2788 / 170	8.500			

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
323i Cabriolet Baur	1983/85	2316 / 150	7.000	•	•	=
M3 cabriolet	1987/88	2302 / 200	28.000	•••	•••	=
M3 Kat cabriolet	1988/90	2302 / 195	26.000	•••	•••	=
M3 Kat 215 Cv cabriolet	1990/93	2302 / 215	28.000	•••	•••	=
SERIE 5 E28						
535i	1986/88	3430 / 218	7.500	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	8.500	•••	•••	=
M5	1986/88	3453 / 282	11.000	•••	•••	=
SERIE 8 E31						
840 Ci	1992/96	3982 / 282	7.000	••	•	=
840 Ci 4.4	1996/99	4398 / 282	7.500	••	•	=
850i	1989/92	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci	1992/96	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci 5.5	1996/99	5379 / 322	8.500	••	•	=
850 CSI	1992/96	3576 / 375	9.000	••	•	=
M1 E26						
M1	1978/81	3453 / 277	100.000	•••	•••	=
Z1						
Z1	1988/91	2494 / 171	24.000	••	••	+
BUGATTI (Italia)						
EB 110						
EB 110	1991/95	3498	260.000	•••	•••	=
EB 110 S	1992/95	3498	280.000	•••	•••	=
EB 110 SS	1993/95	3498	300.000	•••	•••	=
CITROËN (Francia)						
TRACTION AVANT						
B 11 / BL 11	1939/57	1911 / 56	14.500	••	••	=
S 11	1946/53	1911 / 56	12.000	••	••	=
15 Six	1939/55	2867 / 77	16.500	••	••	=
2 CV E DERIVATE						
2 CV	1948/78	375 / 9	3.500	••	••	=
2 CV Special	1978/90	602 / 33	2.500	••	••	=
2 CV Sahara	1958/86	2x425 / 24	12.000	•••	•••	=
Ami 6 / Ami 8	1962/78	602 / 33	1.500	•	•	=
Ami 6 / Ami 8 Break	1962/78	602 / 33	2.000	•	•	=
Dyane	1967/70	602 / 33	1.000	•	•	=
Mehari	1968/87	602 / 33	3.500	•	•	=
ID / DS E DERIVATE						
ID 19 / DSpecial	1957/75	1911 / 75	12.000	••	••	=
ID 20 / DSuper	1957/75	1985 / 90	11.000	••	••	=
ID 21 / DSuper5	1957/75	2175 / 98	11.000	••	••	=
ID 19 Break / Familiare	1957/75	1911 / 75	14.000	••	••	=
DS 19	1955/65	1911 / 75	12.000	•••	•••	=
DS 20	1968/74	1985 / 90	12.000	•••	•••	=
DS 21	1965/72	2175 / 100	12.000	•••	•••	=
DS 23	1972/75	2347 / 110	14.000	•••	•••	=
DS Break / Familiare	1972/75	2341 / 110	15.000	•••	•••	=
DS Cabriolet	1960/71	2175 / 110	65.000	•••	•••	=
CX						
CX 2000	1975/79	1985 / 102	1.500	•	•	=
CX 2400 GTi / 25 GTi	1977/82	2347 / 140	3.000	••	•	+
CX 25 GTi Turbo	1984/86	2500 / 150	3.500	••	•	+
CX 25 GTi Turbo 2	1987/89	2500 / 150	4.000	••	•	+
CX Prestige	1976/85	2347 / 140	2.500	•	•	=
CX Prestige / Prestige Turbo 2	1986/89	2500 / 150	3.500	•	•	=
SM						
SM 2.7	1970/72	2670 / 170	16.000	•••	•••	=
SM 2.7 i.e.	1972/76	2670 / 178	18.000	•••	•••	=
SM 3.0	1972/76	2965 / 180	20.000	•••	•••	=
DAIMLER (Regno Unito)						
SOVEREIGN / DOUBLE SIX E DERIVATE						
Sovereign I serie	1966/73	2792 / 180	10.000	••	••	=
Sovereign II serie	1973/79	4235 / 245	9.000	••	••	=
Sovereign III serie	1979/86	4235 / 245	8.500	••	••	=
Double Six 5.3 I serie	1972/73	5345 / 253	12.000	•••	••	=
Double Six 5.3 II serie	1973/79	5345 / 253	10.000	••	••	=
Double Six 5.3 III serie	1979/81	5345 / 253	9.000	••	••	=
Sovereign coupé	1973/77	4235 / 245	15.000	••	••	=
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	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
Pantera GT4	1973/76	5763 / 500	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						
Vallelunga	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	1958/60	2953 / 290	8.000.000	•••	•••	+
250 GT	1962/64	2953 / 270	15.000.000	•••	•••	+
250 Le Mans	1963/66	3286 / 320	7.500.000	•••	•••	=
410 Superamerica	1955/58	4962 / 340	1.500.000	•••	•••	=
400 Superamerica	1960/64	3967 / 340	1.500.000	•••	•••	=
500 Superfast	1964/67	4962 / 360	1.200.000	•••	•••	+
275 GTB	1964/66	3286 / 280	750.000	•••	•••	+
275 GTS	1964/66	3286 / 280	500.000	•••	•••	+
275 GTB/4	1966/68	3286 / 300	850.000	•••	•••	+
330 GTC	1966/68	3967 / 340	250.000	•••	•••	=
330 GTS	1966/68	3967 / 340	380.000	•••	•••	=
365 GTC	1969/70	4390 / 320	260.000	•••	•••	=
365 GTS	1969/70	4390 / 320	480.000	•••	•••	=
365 spider California	1966/67	4390 / 320	1.000.000	•••	•••	=
365 GTB/4 Daytona	1969/73	4390 / 350	350.000	•••	•••	=
365 GTS/4 Daytona spider	1970/73	4390 / 350	650.000	•••	•••	+
12 CILINDRI V 2+2						
250 GTE 2+2	1960/64	2953 / 240	140.000	•••	••	=
330 GT 2+2	1964/67	3967 / 340	110.000	•••	••	=
365 GT 2+2	1967/70	4390 / 310	100.000	•••	••	=
365 GT/4	1971/72	4390 / 310	130.000	•••	••	=
365 GT4 2+2	1972/76	4390 / 310	110.000	•••	••	=
400 GT	1976/82	4823 / 310	34.000	•••	••	=
4001	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 GTBi / 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	•••	••	=
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 4	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	•••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
DINO V6						
206 GT	1968/71	1987 / 180	90.000	•••	•••	=
246 GT	1970/74	2418 / 195	100.000	•••	•••	=
246 GTS	1970/74	2418 / 195	120.000	•••	•••	=
DINO V8						
208 GT4	1975/80	1990 / 180	22.000	•••	••	=
308 GT4	1973/76	2927 / 250	24.000	•••	•••	=
FIAT (Italia)						
500 TOPOLINO						
500 A	1946/48	569 / 12	12.000	•	••	=
500 B	1948/50	569 / 17	11.500	•	••	=
500 B Belvedere	1948/50	569 / 17	13.500	•	••	=
500 C	1950/55	569 / 17	10.000	•	••	=
500 C Belvedere	1950/55	569 / 17	12.000	•	••	=
1400 / 1900 E DERIVATE						
1400 berlina	1950/54	1394 / 44	8.500	•	•	=
1400 cabriolet	1950/54	1394 / 44	18.500	•	••	=
1400 diesel	1953/54	1901 / 40	6.500	••	•	=
1400 A berlina	1954/56	1394 / 50	6.500	•	•	=
1400 A cabriolet	1954/56	1394 / 50	16.500	•	••	=
1400 A diesel	1954/56	1901 / 40	5.500	••	•	=
1400 B berlina	1956/59	1394 / 50	6.000	•	•	=
1400 B cabriolet	1956/59	1394 / 50	15.000	•	••	=
1400 B diesel	1956/59	1901 / 40	5.000	••	•	=
1900 berlina	1952/54	1901 / 58	10.000	•	•	=
1900 coupé Granluce / cabriolet	1952/54	1901 / 58	16.500	•	••	=
1900 A berlina	1954/56	1901 / 70	8.500	•	•	=
1900 A coupé Granluce / cabriolet	1954/56	1901 / 70	15.000	•	••	=
1900 B berlina	1956/59	1901 / 80	7.000	•	•	=
1900 B coupé Granluce / cabriolet	1956/59	1901 / 80	13.500</			

| LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
1300 / 1500 E DERIVATE						
1300 berlina	1961/66	1295 / 65	3.500	•	•	=
1300 familiare	1962/66	1295 / 65	3.800	•	•	=
1500 berlina	1961/64	1481 / 72	3.500	•	•	=
1500 familiare	1961/64	1481 / 72	3.800	•	•	=
1500 C berlina	1964/66	1481 / 75	3.500	•	•	=
1500 C familiare	1964/66	1481 / 75	3.800	•	•	=
1200 / 1500 / 1600 COUPÉ E CABRIOLET						
1200 coupé	1959/63	1221 / 56	10.000	•	•	=
1500 / 1500 S coupé	1959/62	1491 / 80	11.500	•	•	=
1600 S coupé	1962/63	1568 / 90	17.500	•	•	=
1500 coupé 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	9.000	•	•	=
1600 S coupé 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.000	•	•	=
1200 cabriolet	1959/63	1221 / 56	12.000	•	•	=
1500 / 1500 S cabriolet	1959/62	1491 / 80	13.500	•	•	=
1600 S cabriolet	1962/63	1568 / 90	18.500	•	•	=
1500 cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	13.500	•	•	=
1600 S cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.500	•	•	=
1800 / 2300 E DERIVATE						
1800 berlina	1959/61	1795 / 75	4.000	•	•	=
1800 familiare	1959/61	1795 / 75	4.200	•	•	=
2100 berlina	1959/61	2054 / 82	4.500	•	•	=
2100 berlina Speciale	1959/61	2054 / 82	6.500	•	•	=
2100 familiare	1959/61	2054 / 82	4.800	•	•	=
1800 B berlina	1961/68	1795 / 86	4.200	•	•	=
1800 B familiare	1961/68	1795 / 86	4.400	•	•	=
2300 berlina	1961/63	2279 / 105	4.800	•	•	=
2300 berlina Speciale	1961/63	2279 / 105	6.500	•	•	=
2300 familiare	1961/68	2279 / 105	5.000	•	•	=
2300 L berlina	1963/68	2279 / 105	4.800	•	•	=
2300 L familiare	1963/68	2279 / 105	5.000	•	•	=
1500 L	1962/68	1481 / 75	4.000	•	•	=
2300 coupé	1961/65	2279 / 105	13.500	•	•	=
2300 coupé S	1965/68	2279 / 136	15.000	•	•	=
124 E DERIVATE						
124	1966/74	1197 / 60-65	3.000	•	•	=
124 Special	1968/70	1438 / 70	3.500	•	•	=
124 Special T	1970/72	1438 / 80	4.000	•	•	=
124 Special T 1600	1972/74	1592 / 95	5.000	•	•	=
124 coupé 1a serie	1967/69	1438 / 90	6.500	•	•	=
124 Sport coupé 1400 2a serie	1969/72	1438 / 90	6.000	•	•	=
124 Sport coupé 1600 2a serie	1969/72	1608 / 110	7.000	•	•	=
124 Sport coupé 1600 3a serie	1972/76	1592 / 108	6.000	•	•	=
124 Sport coupé 1800 3a serie	1972/76	1756 / 118	5.000	•	•	=
124 Sport spider 1.4	1967/69	1438 / 90	12.000	•	•	=
124 Sport spider 1.6	1969/72	1608 / 110	12.000	•	•	=
124 Sport spider 1600	1972/75	1592 / 108	11.000	•	•	=
124 Sport spider 1800	1972/75	1756 / 118	11.000	•	•	=
Spider America 1800	1975/80	1995 / 105	10.000	•	•	=
Spider America 2000	1980/87	1995 / 105	10.000	•	•	=
Spidereuropa	1982/87	1995 / 105	10.500	•	•	=
Spidereuropa Volumex	1983/87	1995 / 136	11.000	•	•	=
124 Abarth rally	1972/76	1756 / 128	55.000	•	•	=
125						
125	1967/70	1608 / 90	4.500	•	•	=
125 Special / Special 2a serie	1968/72	1608 / 100	5.500	•	•	=
130 E DERIVATE						
130 2800	1969/70	2866 / 140	3.200	•	•	=
130 2800 160 Cv	1970/71	2866 / 160	3.500	•	•	=
130 3200	1971/77	3238 / 165	3.500	•	•	=
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	•	•	=
126						
126	1972/76	594 / 23	2.500	•	•	=
126 650	1976/82	652 / 24	2.000	•	•	=
126 Personal / Personal 4	1976/82	652 / 24	2.500	•	•	=
127 E DERIVATE						
127 2p / 3p	1971/77	903 / 47	2.000	•	•	=
127 1050 CL 2p / 3p	1977/81	1049 / 50	2.000	•	•	=
127 Rustica	1979/81	1049 / 50	2.500	•	•	=
127 Sport 70 HP 3p	1978/81	1049 / 50	4.000	•	•	=
127 Sport 75 HP 3p	1981/83	1301 / 75	4.000	•	•	=
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	3.500	•	•	=
128 Special 1300 2p / 4p	1974/76	1290 / 60	3.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
128 rally	1971/76	1290 / 67	8.000	•	•	=
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	2.000	•	•	=
131 Mirafiori 1600 / S 4p	1974/78	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1300 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1301 / 78	2.500	•	•	=
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1600 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1585 / 96	2.500	•	•	=
131 2000 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1995 / 115	2.800	•	•	=
131 Maratea benzina	1982/83	1995 / 115	5.000	•	•	=
131 Racing	1978/81	1995 / 115	7.500	•	•	=
131 Abarth Volumetrico	1980/81	1995 / 135	12.000	•	•	=
131 Abarth rally	1976/78	1995 / 140	72.000	•	•	=
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	•	•	=
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	38.500	•	•	=
PANDA						
Panda 30	1980/83	652 / 30	2.500	•	•	=
Panda 45	1983/85	903 / 45	2.500	•	•	=
Panda 4x4	1983/86	965 / 48	3.000	•	•	=
UNO						
Uno 45 / S / ES 3p	1983/85	903 / 45	2.000	•	•	=
Uno 55 / S 3p / 5p	1983/85	1116 / 55	2.000	•	•	=
Uno Turbo i.e.	1984/85	1301 / 105	7.500	•	•	=
RITMO						
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585 / 105	5.000	•	•	=
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995 / 125	8.000	•	•	=
Ritmo 105 TC 3p 2a serie	1982/88	1585 / 105	4.000	•	•	=
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995 / 130	7.500	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498 / 85	3.000	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498 / 82	3.000	•	•	=
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	•	•	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	•	•	=
AR / CAMPAGNOLA						
AR 51 / AR 55 / AR 59	1951/55	1901 / 53	5.000	•	•	=
Campagnola A	1955/59	1901 / 63	4.000	•	•	=
Campagnola B	1959/74	1901 / 63	4.000	•	•	=
Nuova Campagnola	1974/87	1995 / 80	3.500	•	•	=
Nuova Campagnola Diesel	1974/87	2445 / 80	3.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
8V	1952/54	1996 / 105	180.000	•	•	=
FORD (Germania - Regno Unito)						
Cordina Lotus	1967/70	1558 / 105	36.000	•	•	=
Escort 1300 GT	1968/74	1298 / 75	6.500	•	•	=
Escort Mexico	1970/74	1601 / 86	8.500	•	•	=
Escort RS 1600	1970/74	1601 / 120	25.000	•	•	=
Capri 2600 RS	1970/75	2637 / 150	20.000	•	•	=
Sierra Cosworth	1988/91	1993 / 204	11.000	•	•	=
Sierra Cosworth 4x4	1990/93	1993 / 204	9.500	•	•	=
HILLMAN (Regno Unito)						
Minx MkIV	1949/61	1265 / 38	3.000	•	•	=
Minx MkIV Convertible	1949/61	1265 / 38	6.500	•	•	=
Imp	1963/76	874 / 26	2.000	•	•	=
HONDA (Giappone)						
S 600 coupé	1964/70	606 / 57	10.000	•	•	=
S 600 Convertible	1964/70	606 / 57	12.500	•	•	=
INNOCENTI (Italia)						
950 / 1100						
950 spider	1960/63	948 / 43	6.500	•	•	=
1100 coupé	1967/69	1098 / 58	6.000	•	•	=
1100 spider	1963/69	1098 / 50	7.000	•	•	=
A40						
A40	1960/63	948 / 43	2.000	•	•	=
A40 S	1960/63	1098 / 50	2.500	•	•	=
IM3						
IM3	1963/68	1098 / 50	2.500	•	•	=
IM3 S	1968/70	1098 / 58	3.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
MINI						
Mini Minor	1965/67	848 / 37	3.500	•	•	=
Mini Minor 42 Cv	1967/68	848 / 42	3.500	•	•	=
Mini Cooper	1966/68	998 / 56	12.000	•	•	=
Mini t	1966/67	848 / 37	3.000	•	•	=
Mini t 42 Cv	1967/68	848 / 42	2.500	•	•	=
Mini Minor Mk2	1968/70	848 / 48	3.000	•	•	=
Mini Cooper Mk2	1968/70	998 / 60	10.500	•	•	=
Mini t Mk2	1968/70	848 / 48	2.500	•	•	=
Mini t Mk2 legno	1968/70	848 / 48	3.000	•	•	=
Mini Minor Mk3	1970/72	848 / 48	3.000	•	•	=
Mini Matic Mk3	1970/72	998 / 46	2.500	•	•	=
Mini Cooper Mk3	1970/72	998 / 60	9.500	•	•	=
Mini t Mk3	1970/72	998 / 48	2.500	•	•	=
Mini 1000 / 1000i	1972/73	998 / 55	2.500	•	•	=
Mini Matic	1972/73	998 / 55	2.500	•		

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	🏰	€
MK BERLINE LUXURY						
MkV	1948/50	3486/126	42.000	••	••	=
MkVII	1950/54	3442/160	24.000	••	••	=
MkVIII	1956/59	3442/210	26.000	••	••	=
MkIX	1959/61	3781/220	28.000	••	••	=
MkX	1961/64	3781/220	20.000	••	••	=
420 G	1966/70	4235/265	18.000	•••	••	=
E-TYPE						
E type coupé	1961/64	3781/265	70.000	•••	•••	=
E type spider	1961/64	3781/265	85.000	•••	•••	=
E type coupé 4.2	1964/71	4235/265	65.000	•••	•••	=
E type spider 4.2	1964/71	4235/265	85.000	•••	•••	=
E type V12 coupé	1970/75	5345/275	60.000	•••	•••	=
E type V12 roadster	1971/75	5345/275	70.000	•••	•••	=
XJ E DERIVATE						
XJ6 4.2	1968/73	4235/265	6.000	••	••	=
XJ12 5.3	1972/73	5345/275	7.000	••	••	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235/265	4.000	••	••	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345/275	5.000	•••	••	=
XJC 4.2 coupé	1975/78	4235/265	15.000	••	•••	+
XJC 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	3900/220	6.000	••	••	=
XJ6 4.0	1990/96	3900/225	7.000	••	••	=
XJ12 6.0	1992/96	5993/300	8.500	•••	••	=
LAMBORGHINI (Italia)						
350 GT / 400 GT						
350 GT	1964/67	3464/320	250.000	•••	•••	+
350 GT 2+2	1966/67	3464/320	200.000	•••	•••	+
350 GT 4.0	1965/67	3929/320	220.000	•••	•••	+
400 GT	1966/68	3929/320	200.000	•••	•••	+
MIURA						
Miura P 400	1966/68	3929/350	400.000	•••	•••	+
Miura S	1968/71	3929/370	450.000	•••	•••	+
Miura SV	1971/72	3929/385	500.000	•••	•••	+
JSLERO						
Jslero	1968/69	3929/320	50.000	•••	••	+
Jslero S	1969/70	3929/350	60.000	•••	••	+
JARAMA						
Jarama	1970/72	3929/350	35.000	•••	••	+
Jarama S	1972/76	3929/365	40.000	•••	••	+
ESPADÀ						
Espada	1968/70	3929/325	50.000	•••	••	+
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929/350	45.000	•••	••	+
URRACO E DERIVATE						
Urraco P 200	1975/77	1973/182	20.000	•	••	=
Urraco P 250	1972/77	2463/220	26.000	••	••	=
Urraco P 300	1975/79	2996/250	30.000	••	••	=
Silhouette	1979/81	2996/265	34.000	••	••	=
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 Quattroruote	1985/88	5167/455	135.000	•••	••	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167/455	135.000	•••	••	=
LM 002						
LM 002	1986/90	5167/455	50.000	•••	••	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167/455	50.000	•••	••	=
LANCIA (Italia)						
ARDEA E DERIVATE						
Ardea	1939/41	903/29	12.000	•••	••	=
Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903/29	10.000	••	••	=
Ardea tassi Roma	1940/43	903/29	10.000	••	••	=
APRILIA E DERIVATE						
Aprilia 1a serie	1936/39	1351/47	24.000	•••	••	=
Aprilia 2a serie	1939/49	1486/48	22.000	•••	••	=
Aprilia cabriolet	1942/49	1486/48	38.000	•••	•••	=
AURELIA E DERIVATE						
Aurelia B10 / B10S 1a serie	1950/53	1754/56	18.000	••	•••	=
Aurelia B15 / B15S 1a serie	1952/53	1991/65	20.000	••	••	=
Aurelia B21 / B21S 1a serie	1951/53	1991/70	16.000	••	••	=
Aurelia B22 / B22S 1a serie	1952/53	1991/90	18.000	••	••	=
Aurelia B12 / B12S 2a serie	1954/55	2266/87	18.000	••	••	=
Aurelia B55 / B55S 2a serie	1954/55	2266/87	20.000	••	••	=
Aurelia B20 1a serie	1951/52	1991/75	70.000	•••	•••	+
Aurelia B20 2a serie	1952/53	1991/80	65.000	•••	•••	+
Aurelia B20 3a serie	1953/54	2451/118	60.000	•••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	🏰	€
Aurelia B20 4a serie	1954/55	2451/118	60.000	•••	•••	+
Aurelia B20 5a serie	1956/57	2451/110	60.000	•••	•••	+
Aurelia B20 6a serie	1957/60	2451/112	60.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S spider	1955/56	2451/118	550.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S convertibile	1956/57	2451/110	300.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S conv. 2a serie	1957/58	2451/112	200.000	•••	•••	+
APPIA E DERIVATE						
Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089/38	6.000	••	•••	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089/44	5.500	••	••	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089/48	3.500	••	••	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089/48	5.000	••	••	=
Appia GTE Zagato 812-05	1960/63	1089/60	60.000	•••	••	=
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	1957/61	2458/102	12.000	••	••	=
Flaminia 2.8	1963/64	2775/129	15.000	••	••	=
Flaminia 2.5 coupé	1959/63	2458/119	16.000	••	••	=
Flaminia 2.8 coupé	1963/64	2775/129	18.000	••	••	=
Flaminia 2.5 Sport	1959/61	2458/119	60.000	••	••	=
Flaminia 2.8 Sport	1962/64	2775/150	70.000	••	••	=
Flaminia Supersport	1964	2775/152	100.000	••	••	=
Flaminia 2.5 GT convertibile	1959/61	2458/119	75.000	••	••	=
Flaminia 2.8 GT convertibile	1961/62	2775/152	80.000	••	••	=
FLAVIA E DERIVATE						
Flavia 1.5	1960/63	1499/78	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 / I.	1967/69	1799/92-102	2.400	••	••	=
Flavia 2000 / I.	1969/72	1991/131-140	3.000	••	••	=
Flavia 2000 820 / I.	1971/72	1991/114-131	3.000	••	••	=
2000 / I.e.	1971/72	1991/115-125	2.500	••	••	=
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 / I.	1968/71	1991/131-140	8.500	••	••	=
2000 coupé	1971/72	1991/115	10.000	••	••	=
2000 coupé HF iniezione	1971/73	1991/125	10.000	••	••	=
Flavia convertibile / I.	1962/65	1799/88-102	24.000	••	••	+
Flavia convertibile Sport	1962/65	1799/95	28.000	••	••	+
FULVIA E DERIVATE						
Fulvia	1963/64	1091/58	3.000	••	••	=
Fulvia 2C	1964/67	1091/71	3.300	••	••	=
Fulvia GT	1967/68	1216/80	3.600	••	••	=
Fulvia GTE	1968/69	1298/87	4.200	••	••	=
Fulvia 2a serie	1969/70	1298/95	3.000	••	••	=
Fulvia coupé	1965/66	1216/80	15.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231/80	14.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.2 HF	1966/67	1231/88	40.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69	1298/87	13.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.3 rallye HF	1967/69	1298/101	46.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso	1969/70	1584/114	68.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.3 S	1970/74	1298/90	10.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo	1972/74	1298/90	14.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1584/114	34.000	•••	••	+
Fulvia 3 coupé / Montecarlo / Safari	1974/76	1298/90	12.000	••	••	+
Fulvia Sport Zagato	1965/66	1216/80	45.000	•••	••	+
Fulvia Sport Zagato 1.3	1967/69	1298/87	38.000	•••	••	+
Fulvia Sport 2.1.3 S / 1.3 S II serie	1968/72	1298/90	30.000	••	••	+
Fulvia Sport Zagato 1.6 2a serie	1971/72	1584/114	39.000	••	••	+
BETA BERLINA E DERIVATE						
Beta 1600	1972/75	1592/100	2.000	••	••	=
Beta 1800 LX	1972/75	1756/110	2.300	••	••	=
Beta 1600 2a serie	1975/80	1585/100	1.800	••	••	=
Beta 2000 2a serie	1975/80	1985/119	1.800	••	••	=
Trevi VX Volumex	1983/84	1985/135	3500	••	••	=
DERIVATE BETA						
Beta coupé 1600	1974/75	1592/108	5.000	••	••	+
Beta coupé 1800	1974/75	1756/120	5.500	••	••	+
Beta coupé 2000 I.e.	1981/85	1985/122	5.500	••	••	+
Beta coupé VX Volumex	1983/85	1985/135	8.000	•••	••	+
Beta HPE 1600	1974/75	1592/108	6.000	••	••	+
Beta HPE 1800	1974/75	1756/120	7.000	••	••	+
H.P. Executive VX Volumex	1983/85	1985/135	8.000	•••	••	+
Beta spider 1600	1974/75	1592/108	8.000	•	•••	+
Beta spider 2000	1974/75	1985/120	9.000	•	•••	+
Beta spider 1600 2a serie	1975/81	1585/100	7.000	•	••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚡	🏰	€
Beta spider 2000 2a serie	1975/81	1985/119	7.000	•	•••	=
Beta Montecarlo coupé	1975/79	1985/120	10.000	••	••	=
Beta Montecarlo spider						

| LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
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	***	**	=
222	1988/92	1996 / 220	5.000	**	**	=
2.24v	1989/92	1996 / 245	6.500	***	**	=
226i	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	1992/98	1996 / 306	10.000	**	**	=
Ghibli 2.8	1995/98	2790 / 284	8.500	**	**	=
Spyder	1987/92	1996 / 185	10.000	**	***	=
Spyder 2.0 24v cat	1994/96	1996 / 245	13.500	***	***	=
Spyder 2.8 cat	1991/94	2790 / 225	13.500	***	***	=
3200 GT	1996/01	3217 / 370	20.000	***	**	=
BITURBO 4 PORTE E DERIVATE						
Biturbo 425	1983/87	2491 / 192	2.500	**	**	=
Biturbo 420	1984/87	1996 / 180	2.000	**	**	=
Biturbo 420 S	1985/87	1996 / 205	2.500	**	**	=
Biturbo 420 i	1986/87	1996 / 185	2.500	**	**	=
Biturbo 420 Si	1986/88	1996 / 220	3.000	**	**	=
422	1987/92	1996 / 220	3.000	**	**	=
4.18v	1982/93	1996 / 220	3.000	**	**	=
4.24v	1989/92	1996 / 245	4.000	**	**	=
4.24v cat	1991/93	1996 / 245	4.000	**	**	=
430	1988/94	2790 / 250	7.500	**	**	=
430 4v	1992/94	2790 / 283	8.500	**	**	=
Quattroporte 2.0	1994/98	1996 / 287	7.000	**	**	=
Quattroporte 2.8	1996/98	2790 / 284	7.500	**	**	=
Quattroporte 3.2	1996/98	3217 / 335	8.500	**	**	=
Quattroporte sei cilindri Evo	1998/01	2790 / 284	10.000	**	**	=
Quattroporte ottocilindri Evo	1998/01	3217 / 335	12.000	**	**	=
MATRA (Francia)						
M 530 LX	1967/73	1699 / 70	6.000	**	**	=
Bagheera / Bagheera S	1973/80	1442 / 84	3.500	*	*	=
Murena 2.2	1980/84	2155 / 135	2.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
MERCEDES-BENZ (Germania)						
W 136 BERLINE BAULETTO						
170 Va/b	1947/53	1697 / 38	16.000	*	*	=
170 D a/b	1947/53	1767 / 38	14.000	*	*	=
170 S	1953/55	1767 / 52	18.000	*	*	=
170 S D	1953/55	1767 / 40	16.000	*	*	=
W 120 / W 121 BERLINE PONTON						
180 / 180 a	1953/59	1767 / 52	8.500	*	*	=
180 D / 180 D a	1953/59	1767 / 40	7.500	*	*	= 180
b/c	1959/62	1897 / 65	7.500	*	*	=
180 D b/c	1959/62	1897 / 48	6.500	*	*	=
190 a/b/c	1957/62	1897 / 75	8.000	*	*	=
190 D a/b/c	1957/62	1897 / 50	7.000	*	*	=
W 128 / W 180 BERLINE PONTON E DERIVATE						
219	1956/60	2195 / 85	10.000	*	*	=
220	1951/54	2195 / 80	10.000	*	*	=
220 a	1954/60	2195 / 85	8.500	*	*	=
220 S	1954/60	2195 / 100	11.500	*	*	=
220 SE	1958/60	2195 / 115	12.000	**	**	=
220 S coupé	1956/60	2195 / 100	30.000	**	**	=
220 SE coupé	1958/60	2195 / 115	34.000	**	**	=
220 S cabriolet	1956/60	2195 / 100	54.000	***	***	=
220 SE cabriolet	1958/60	2195 / 115	60.000	**	***	=
300	1951/57	2996 / 115	32.000	**	**	=
300 125 Cv	1957/60	2996 / 125	34.000	**	**	=
300 160 Cv	1960/62	2996 / 160	36.000	***	**	=
300 S coupé	1952/57	2996 / 150	85.000	***	**	=
300 S cabriolet	1952/57	2996 / 150	100.000	***	***	=
300 S roadster	1952/57	2996 / 150	120.000	***	***	=
300 Sc coupé	1955/58	2996 / 175	85.000	***	***	=
W 186 / W 189 ADENAUER						
300 b	1951/57	2996 / 115	40.000	**	***	=
300 c	1957/59	2996 / 125	44.000	**	***	=
300 d	1959/62	2996 / 160	48.000	**	***	=
300 b convertibile	1951/57	2996 / 115	110.000	**	***	=
300 c convertibile	1957/59	2996 / 125	115.000	**	***	=
300 d convertibile	1959/62	2996 / 160	120.000	**	***	=
W 110 BERLINE CODINE E DERIVATE						
190	1962/65	1897 / 80	3.500	*	*	=
200	1965/68	1998 / 95	4.000	*	*	=
230	1965/68	2281 / 105	5.000	*	*	=
230 S	1965/68	2281 / 120	7.500	*	*	=
190 D / 200 D	1962/68	1998 / 55	3.000	*	*	=
220 b	1960/65	2195 / 105	5.000	*	*	=
220 S	1960/65	2195 / 110	7.500	*	*	=
220 SE	1960/65	2195 / 120	8.500	**	*	=
220 SE coupé	1961/67	2195 / 120	38.000	**	**	=
220 SE cabriolet	1961/67	2195 / 120	58.000	**	***	=
300 SE	1961/62	2996 / 160	11.500	**	**	=
300 SE 170 Cv	1962/65	2996 / 170	12.000	**	**	=
300 SE coupé	1961/67	2996 / 170	44.000	**	**	=
300 SE cabriolet	1961/67	2996 / 170	62.000	**	***	=
190 Universal	1964/65	1897 / 80	5.000	*	*	=
190 D Universal	1964/65	1998 / 55	5.000	*	*	=
200 Universal	1965/68	1998 / 95	7.500	*	*	=
230 Universal	1965/68	2281 / 105	8.500	*	*	=
230 S Universal	1965/68	2281 / 120	10.000	*	*	=
200 D Universal	1965/68	1998 / 55	6.500	*	*	=
W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE						
250 S	1965/69	2496 / 130	3.500	**	*	=
250 SE	1965/69	2496 / 150	4.000	**	*	=
280 S	1967/72	2778 / 140	4.000	**	*	=
280 SE / SEL	1967/72	2778 / 160	5.000	**	*	=
300 SE / SEL	1965/69	2996 / 170	6.500	**	*	=
280 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.000	***	*	=
280 SE / SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	8.500	***	**	=
300 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.500	***	*	=
300 SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	9.500	***	**	=
300 SEL 6.3	1968/72	6330 / 250	18.000	***	**	=
250 SE coupé	1965/68	2496 / 150	32.000	**	**	+
250 SE cabriolet	1965/68	2496 / 150	40.000	**	***	=
280 SE coupé	1968/72	2778 / 160	34.000	**	**	+
280 SE cabriolet	1968/72	2778 / 160	42.000	**	***	=
300 SE coupé	1965/68	2996 / 170	36.000	**	**	+
300 SE cabriolet	1965/68	2996 / 170	44.000	**	***	=
280 SE 3.5 coupé	1968/72	3499 / 200	38.000	***	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
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	1963/81	6330 / 250	130.000	***	***	=
600 Pullman	1963/81	6330 / 250	150.000	***	***	=
600 Landauletta	1963/81	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	**	**	=
W 114/8 / W 115/8 COUPÉ						
250 C	1969/72	2496 / 130	8.500	*	**	=
250 C 2.8	1969/76	2				

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
500 SE / SEL	1979/81	4973 / 240	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 231 Cv	1981/85	4973 / 231	5.500	•	•	=
260 SE 2a serie	1985/92	2599 / 166	3.000	•	•	=
300 SE / SEL 2a serie	1985/92	2962 / 188	4.000	•	•	=
420 SE / SEL 2a serie	1985/92	4196 / 218	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 2a serie	1985/92	4973 / 245	6.000	•	•	=
560 SE / SEL 2a serie	1985/92	5547 / 300	6.500	•	•	=
W 121 ROADSTER						
190 SL	1955/63	1897 / 105	100.000	•	•	=
300 SL	1954/56	2996 / 215	460.000	•	•	+
300 SL roadster	1957/63	2996 / 215	400.000	•	•	+
W 113 ROADSTER PAGODA						
230 SL	1963/66	2306 / 150	55.000	•	•	=
250 SL	1966/71	2496 / 150	55.000	•	•	=
280 SL	1968/71	2778 / 170	65.000	•	•	=
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	1979/80	2746 / 156	6.000	•	•	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960 / 170	7.000	•	•	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399 / 172	3.500	•	•	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2497 / 184	4.000	•	•	=
300 GD telone / SW / Lunga	1979/94	2998 / 188	5.000	•	•	=
MG (Regno Unito)						
T SERIES						
TC	1945/50	1250 / 55	36.000	•	•	=
TD	1950/53	1250 / 57	34.000	•	•	=
TF 1.3	1953/54	1250 / 57	32.000	•	•	=
TF 1.5	1954/55	1466 / 63	32.000	•	•	=
MGA						
A coupé / roadster	1955/57	1489 / 68	30.000	•	•	=
A coupé / roadster 72 Cv	1957/59	1489 / 72	32.000	•	•	=
A Twin Cam coupé / roadster	1958/60	1588 / 108	38.000	•	•	=
A 1600 coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	32.000	•	•	=
A 1600 De Luxe coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	36.000	•	•	=
A coupé / roadster / De Luxe MkII	1960/62	1622 / 93	38.000	•	•	=
MGB						
B GT / roadster	1965/67	1789 / 94	17.000	•	•	=
B GT / roadster MkII	1967/74	1789 / 94	15.000	•	•	=
B GT / roadster MkIII	1974/80	1789 / 94	13.000	•	•	=
BV8	1973/76	3532 / 137	15.000	•	•	=
MGC						
C GT	1967/69	2912 / 150	16.000	•	•	=
C roadster	1967/69	2912 / 150	18.500	•	•	=
MIDGET						
Midget	1963/64	1098 / 55	10.000	•	•	=
Midget MkII	1964/66	1098 / 55	8.500	•	•	=
Midget MkIII	1966/74	1275 / 65	8.000	•	•	=
Midget MkIV	1974/79	1483 / 66	7.000	•	•	=
MORGAN (Regno Unito)						
4/4 1.2	1946/60	1122 / 34	42.000	•	•	=
4/4 1.6	1955/77	1599 / 96	40.000	•	•	=
Plus 4	1950/92	2088 / 115	40.000	•	•	=
Plus 8	1977/82	3552 / 150	44.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
MORRIS (Regno Unito)						
MINOR E DERIVATE						
Minor MM	1948/53	918 / 27	3.000	•	•	=
Minor MkII	1952/56	803 / 30	3.000	•	•	=
Minor Traveller	1952/56	803 / 30	4.000	•	•	=
Minor 1000	1956/62	948 / 37	6.500	•	•	=
Minor 1000 Traveller	1956/62	948 / 37	7.000	•	•	=
MINI E DERIVATE						
Mini Minor / De Luxe	1959/67	848 / 34	3.500	•	•	=
Mini Minor / De Luxe Countryman	1960/67	848 / 34	4.000	•	•	=
Mini Cooper	1961/64	987 / 55	13.500	•	•	=
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	•	•	=
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	2498 / 115	8.500	•	•	=
OPEL (Germania)						
Kadett GT/E	1976/79	1897 / 115	5.000	•	•	=
GT 1900	1968/73	1897 / 102	10.000	•	•	=
Ascona 400 / Manta 400	1980/84	2410 / 145	28.000	•	•	=
Calibra 2.0i 16v Turbo 4x4	1990/94	1998 / 204	3.500	•	•	=
Omega Lotus	1990/92	3615 / 377	26.000	•	•	=
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	•	•	=
356	1950/55	1086 / 40	55.000	•	•	=
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
356 1.3 / cabriolet	1950/55	1286 / 44	58.000	•	•	=
356 1.3 55 Cv / cabriolet	1954/55	1290 / 55	56.000	•	•	=
356 1.5 / cabriolet	1952/55	1488 / 60	56.000	•	•	=
356 America roadster	1952/53	1488 / 70	90.000	•	•	=
356 1.3 Speedster	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 / 100	130.000	•	•	=
356 A Carrera De Luxe Speedster	1957/59	1498 / 100	135.000	•	•	=
356 A Carrera GT / cabriolet	1957/59	1498 / 110	140.000	•	•	=
356 A Carrera GT Speedster	1957/59	1498 / 110	150.000	•	•	=
356 B						
356 B coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 60	38.000	•	•	=
356 B 75 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 75	40.000	•	•	=
356 B 90 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 90	42.000	•	•	=
356 B Roadster	1959/63	1582 / 60	50.000	•	•	=
356 B 75 Cv Roadster	1959/63	1582 / 75	52.000	•	•	=
356 B 90 Cv Roadster	1959/63	1582 / 90	54.000	•	•	=
356 B Carrera GT coupé	1959/61	1588 / 115	110.000	•	•	=
356 B Carrera 2 coupé / cabriolet	1961/63	1966 / 130	125.000	•	•	=
356 C						
356 C coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 75	42.000	•	•	=
356 C 95 Cv coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 95	44.000	•	•	=
356 C Carrera 2 coupé / cabriolet	1963/65	1966 / 130	120.000	•	•	=
911 / 912 1A SERIE						
911 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	•	•</	

| LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
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	1992/89	2479 / 163	6.000	**	**	=
944 S	1986/89	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 / 4 TL	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	1299 / 64	2.500	*	*	=
5 Alpine	1976/82	1397 / 93	5.000	**	**	=
5 Alpine Turbo	1982/85	1397 / 110	7.500	***	***	=
5 turbo	1980/82	1397 / 160	38.000	***	***	=
5 turbo 2	1982/85	1397 / 160	29.000	***	***	=
ROLLS-ROYCE (Regno Unito)						
BERLINE						
Silver Cloud	1954/60	4887 / -	35.000	**	**	=
Silver Cloud MkII / MkIII	1960/66	6230 / -	36.000	**	**	=
Silver Shadow	1965/71	6230 / -	22.000	**	**	=
Silver Shadow 6.7	1971/78	6750 / -	20.000	**	**	=
Silver Shadow II	1977/80	6750 / -	16.500	**	**	=
Silver Spirit / II	1980/94	6750 / -	16.000	**	**	=
Silver Spur / II	1980/94	6750 / -	18.000	**	**	=
Phantom V	1958/70	6230 / -	90.000	**	**	=
Phantom VI	1968/76	6750 / -	100.000	**	***	=
COUPÉ / CABRIOLET						
Silver Shadow coupé	1966/70	6230 / -	30.000	**	**	=
Corniche coupé	1971/82	6750 / -	30.000	**	**	=
Corniche cabriolet	1971/82	6750 / -	40.000	**	***	=
Camargue	1977/81	6750 / -	45.000	**	***	=
ROVER (Regno Unito)						
P5						
P5 3 litri / coupé	1958/67	2625 / 105	6.500	*	*	=
P5 3.5 litri V8 / coupé	1967/73	3532 / 146	8.000	**	*	=
P6						
2000 TC	1963/76	1978 / 106	3.500	**	*	=
3500 V8	1968/71	3532 / 146	4.500	**	*	=
3500 V8 S	1971/76	3532 / 150	5.000	***	**	=
SD1						
2300 S	1979/87	2350 / 126	1.500	*	*	=
2600 S	1979/87	2597 / 138	1.500	*	*	=
3500 V8	1977/82	3532 / 145	2.500	***	**	=
3500 V8 S / SE	1979/87	3532 / 155	3.000	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
SAAB (Svezia)						
95 / 96 E DERIVATE						
95 / 96	1960/68	841 / 38	5.000	**	*	=
95 V4 / 96 V4	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	**	**	=
SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)						
1000 Rallye 1	1971/76	1294 / 60	10.000	**	**	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294 / 82	11.500	**	**	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598 / 100	8.000	**	*	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174 / 155	20.000	***	**	=
STEYR-PÜCH (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	2490 / 84	10.000	**	**	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2490 / 90	12.000	**	**	=
TRIUMPH (Regno Unito)						
HERALD						
Herald	1959/61	948 / 38	3.500	*	*	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948 / 38	6.000	**	**	=
Herald 1200	1961/70	1147 / 42	3.000	*	*	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147 / 42	3.500	*	*	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147 / 42	7.000	**	**	=
Herald 12/50	1963/67	1147 / 51	3.500	*	*	=
Herald 13/60	1967/71	1296 / 61	4.000	*	*	=
TR						
TR2	1952/56	1991 / 90	38.000	**	***	=
TR3 / A / B	1956/62	1991 / 95	34.000	**	***	=
TR4	1961/65	2138 / 102	24.000	**	***	=
TR4 IRS	1965/67	2138 / 102	26.000	**	***	=
TR5 PI	1967/69	2498 / 150	20.000	**	***	=
TR6	1969/73	2498 / 150	18.500	**	***	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498 / 125	16.500	**	***	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998 / 105	5.000	*	*	=
TR8	1978/82	3532 / 147	7.500	**	***	=
SPITFIRE E DERIVATE						
Spitfire	1962/64	1147 / 63	12.500	*	*	=
Spitfire MkII	1965/67	1147 / 67	11.500	**	**	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296 / 75	10.000	**	**	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296 / 75	8.000	**	**	=
Spitfire 1500	1974/80	1493 / 75	6.500	*	*	=
GT6 coupé 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	***	***	=
Maggiolino cabriolet Hebmueller	1949/53	1131 / 25	28.000	***	***	=
Maggiolino Std / Export ovalino	1963/57	1192 / 30	6.500	**	**	=
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1963/57	1192 / 30	15.000	**	**	=
Maggiolino Std / Export rst	1967/64	1192 / 30	5.000	**	**	=
Maggiolino cabriolet rst	1967/59	1192 / 30	13.500	**	***	=
Maggiolino 1200 A	1964/65	1192 / 30	3.500	**	**	=
Maggiolino 1300 A	1966/70	1285 / 34	3.500	**	**	=
Maggiolino 1500	1966/70	1493 / 44	4.000	**	**	=
Maggiolino 1300 cabriolet	1965/70	1285 / 40	12.500	**	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493 / 44	13.000	**	***	=
Maggiolino 1302	1970/72	1285 / 34	3.500	**	**	=
Maggiolino 1302 S cabriolet	1970/72	1285 / 50	10.500	**	***	=
Maggiolino 1303	1972/73	1285 / 44	3.500	**	*	=
Maggiolino 1303 cabriolet	1972/79	1285 / 50	9.500	**	***	=
KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34						
1200 coupé	1955/59	1192 / 30	15.000	**	**	=
1200 cabriolet	1957/59	1192 / 30	16.000	**	**	=
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192 / 34	9.500	**	**	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285 / 40	10.000	**	**	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493 / 44	10.500	**	**	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192 / 34	12.500	**	**	=
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285 / 40	13.000	**	**	=
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493 / 44	13.500	**	**	=
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493 / 44	10.000	**	**	=
1600 coupé 3a serie	1969/74	1584 / 50	10.500	**	**	=
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493 / 44	13.000	**	**	=
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584 / 50	13.500	**	**	=
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493 / 45	8.500	**	**	=
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493 / 54	9.000	**	**	=
1600 / L / LE coupé Typ 34	1965/69	1584 / 54	9.000	**	**	=
TYP 3						
1500 / Variant	1961/63	1493 / 45	2.500	*	*	=
1600 L / Variant	1966/69	1584 / 54	2.500	*	*	=
1600 TL / 1600 TL 2a serie	1965/73	1584 / 54	4.000	*	*	=
PESCACCIA TYP 181						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493 / 44	4.000	*	*	=
Pescaccia 1.6	1970/78	1584 / 48	4.000	*	*	=
GOLF I						
Golf GTI	1976/79	1588 / 110	10.000	***	**	=
Golf GTI 5m	1979/81	1588 / 110	9.000	***	**	=
Golf GTI rst	1981/83	1588 / 110	8.000	***	**	=
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781 / 112	8.000	***	**	=
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588 / 70	6.000	***	**	=
SCIROCCO						
Scirocco GTI	1976/81	1588 / 110	3.500	**	**	=
VOLKSWAGEN-PORSCHE (Germania)						
914 / 4	1969/72	1679 / 80	12.000	**	**	=
914 / 6	1969/72	1991 / 110	24.000	***	**	=
914 1.8	1973/75	1795 / 85	10.000	**	**	=
914 2.0	1972/75	1991 / 100	10.000	**	**	=
VOLVO (Svezia)						
SERIE 100 / 200						
144 GL	1966/74	1986 / 103	1.000	*	*	=
145 GL	1966/74	1986 / 103	1.500	*	*	=
164 GL	1968/74	2968 / 140	2.500	*	*	=
244 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	1.500	*	*	=
245 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	2.500	*	*	=
240 Turbo / 240 Turbo SW	1982/92	1986 / 155	3.500	**	*	=
264 GLE	1976/82	2664 / 148	3.500	**	*	=
262 GLE / 262 C	1977/82	2664 / 148	5.000 (00)	*	*	=
Polar	1982/86	1986 / 112	3.500	*	*	=
ALTRI MODELLI						
PV 444	1947/58	1414 / 40	8.500	*	*	=
PV 445	1958/65	1778 / 90	8.500	*	*	=
P 1800 / P 1800 S	1961/69	1778 / 96	12.000			



Quella volta che... Jonathan Williams

Danilo Castellarin

All'ultimo minuto



Sempre sulla corda. Nervi tesi, orecchie dritte, mollare mai. Nel 1967 Jonathan Williams ha 25 anni. Dopo una stagione con le Dino 206 Sport e F2, le P4 e le Can-Am, arriva l'ordine di trasferirsi in Messico. Ha appena terminato una gara Can-Am con la Ferrari 612 e spera di godersi qualche giorno di relax con la sua ragazza. In albergo gli telefona il diesse Franco Lini: "Fai le valigie e parti subito per Magdalena-Mixhuca, ho convinto il Vecchio a provarti sulla 312 F1 al Gran Premio del Messico". Come se a uno che ha appena dato gli esami di maturità dicessero guarda abbiamo scherzato, ora si ricomincia con matematica. Nel 1967 Williams guadagna un milione al mese come pilota ufficiale Ferrari. Un impiegato di banca si ferma a 100mila lire. Il sistema del Drake per gestire la Scuderia è molto semplice: tenere tutti sulla corda, non dare

certezze. Jonathan, nato al Cairo nel 1942 ma inglese d'adozione, parte così per il Messico. Quando arriva è sabato. La gara è il giorno dopo, domenica 22 ottobre 1967. L'auto è la 312 V12, identica a quella di Lorenzo Bandini, morto pochi mesi prima a Montecarlo. Il "numero uno" è Chris Amon. In macchina lo fanno salire alle cinque della sera, come nelle arene spagnole, ma nessuno si è preoccupato di preparare la vettura. "Imbottirono l'abitacolo di spugna perché ci ballavo dentro". Martello, cacciavite e forbici erano indispensabili, altro che computer. Le cesoie non servivano solo per improvvisare imbottiture ma anche per accorciare il muso delle F1 se faceva troppo caldo, in modo da ampliare la portata d'aria al radiatore. Succedeva regolarmente in Sudafrica. A volte a Montecarlo. Accade anche a Magdalena-Mixhuca, dove neppure il tramonto ha allentato la morsa del sole. Ma l'espedito non bastò. Perché se oggi portare a casa l'ottavo posto nella gara di debutto in F1 non verrebbe certamente considerato un risultato mediocre, allora la prestazione di Williams deluse. E per lui terminerà la breve esperienza in F1. Si ritirerà dalle corse l'11 gennaio 1971, il giorno dopo aver visto con i suoi occhi l'incidente mortale di Ignazio Giunti a Buenos Aires.



18 - 22 ottobre 2017
Sardegna & Corsica

EDIZIONE SPECIALE
30°
Anniversario

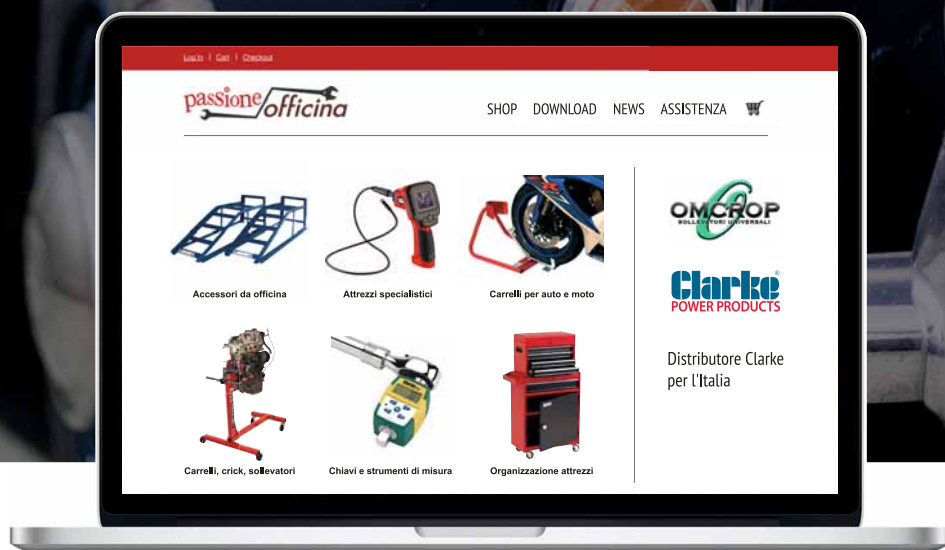


Informazioni e iscrizioni : contact@rallystory.com



PF - DB

PRENDITI CURA DI LEI, ABBIAMO CIÒ CHE STAVI CERCANDO!



**Attrezzatura da officina,
ora per tutti gli appassionati.**

Passioneofficina.it è il sito pensato per gli appassionati di auto e moto, dove potete trovare tutto per la manutenzione, la riparazione e il restauro di meccanica o carrozzeria. Utensili pneumatici, tester motori, carrelli e sollevatori per veicoli, utensili per auto e moto inglesi e americane, e molto altro ancora.

 www.passioneofficina.it  02 87260278
 facebook.com/passioneofficina

passione
 **officina**