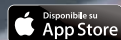


Automobilismo D'EPOCA

SPECIALE ALFA ROMEO GTA

- LA GUIDA ALL'ACQUISTO
- LA JUNIOR 1.3 EX-SCUDERIA MONZEGLIO
- LA GARA SU 1.6 GRUPPO 2



ANTEGUERRA

CEIRANO 150 S

IO E LA MIA AUTO

VOLVO 142

PROVA

PEUGEOT 403 JAEGER

USO E MANUTENZIONE

LANCIA BETA MONTECARLO

IN OFFICINA

SOSTITUIRE LE PUNTINE

ATTUALITÀ

- MUSEO POLIZIA ROMA
- MODENA MOTOR GALLERY
- BMW NEXT 100

ALFREDO ALTAVILLA

"ALFA ROMEO TORNERÀ ALLE CORSE"

DOSSIER FIAT UNO

LA CAPOSTIPITE

EMOZIONI FORTI

SULLA DELTA S4 CON ALEN



AFFRONTARE
IMPREVISTI E FONDI DIFFICILI

ISSN 1723-4549

6 0 0 1 1



9 771723 454005

AUTOMOBILISMO D'EPOCA NOVEMBRE 2016

Automobilismo D'EPOCA



DISPONIBILE SU
 Google play

Disponibile su
 App Store

SPECIALE ALFA ROMEO GTA

- GUIDA ALL'ACQUISTO
- JUNIOR 1.3 SCUDERIA MONZEGLIO
- IN GARA CON UNA 1.6 GR. 2



ANTEGUERRA

CEIRANO 150 S

IO E LA MIA AUTO

VOLVO 142

PROVA

PEUGEOT 403 JAEGER

USO E MANUTENZIONE

LANCIA BETA MONTECARLO

IN OFFICINA

SOSTITUIRE LE PUNTINE

ATTUALITÀ

- MUSEO POLIZIA ROMA
- MODENA MOTOR GALLERY
- BMW NEXT 100

ALFREDO ALTAVILLA
"ALFA ROMEO TORNERÀ ALLE CORSE"

DOSSIER FIAT UNO
LA CAPOSTIPITE


EMOZIONI FORTI
SULLA DELTA S4 CON ALEN

FAUSTO & FURIO'S



AFFRONTARE
IMPREVISTI E FONDI DIFFICILI

ISSN 1123-4549
6 0 0 1 1
9 1771723454005
AUTOMOBILISMO DEPOCA NOVEMBRE 2016



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva



25-26-27 Novembre 2016

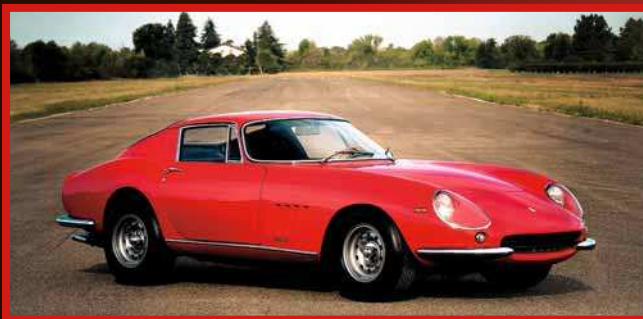
Fiera Milano Rho

www.milanoautoclassica.com

**GRANDI CASE
AUTOMOBILISTICHE**
TRA MODELLI STORICI E ANTEPRIME



UNA GRANDE ESPOSIZIONE DI AUTO
DA SCOPRIRE ED ACQUISTARE



Sotheby's

presenta

ASTA "DUEMILA RUOTE"

a Milano AutoClassica **la piu' grande asta di auto e moto mai realizzata in Europa.**

OLTRE 800 LOTTI TUTTI SENZA RISERVA.



**CLASSIC CIRCUIT
E TEST DRIVE**



RICAMBI, MODELLISMO, ACCESSORI
E UNA SEZIONE DEDICATA
ALLE **MOTO D'EPOCA**

Salta la fila ► acquista il biglietto on-line:  www.milanoautoclassica.com

Segreteria organizzativa: EMAC / Tel +39 0572 70.152 - +39 0572 910171 / e-mail: info@milanoautoclassica.com



110 ANNI PORTATI CON CLASSE.



Nasce **Lancia Classiche**, il nuovo servizio di certificazione e restauro di vetture storiche Lancia.
Vieni a scoprirlo a Milano Autoclassica dal **25** al **27 novembre**.

Lancia mette in mostra i capolavori della sua collezione storica.

Milano Autoclassica

Rho Fiera Milano, Padiglione 18

www.milanoautoclassica.com

www.fcaheritage.com

Soffia un bel vento

Dal Salone di Padova (sempre più grande e bello, ve ne daremo conto sul prossimo numero), arriva una “soffiata”: dopo “Abarth Classiche”, sono maturi i tempi per “Lancia Classiche”.

Un annuncio ufficiale in tal senso ci sarà probabilmente alla prossima Milano Autoclassica, che si terrà nei grandi padiglioni di Fiera Milano a Rho, a fine novembre (a Padova uno stand Lancia non c’era, e anche Fiat era rappresentata soltanto dal Registro). Dunque prosegue l’attività di FCA Heritage, guidata da Roberto Giolito. E pare concretizzarsi quanto, un po’ in sordina, fu detto circa un anno fa, nel corso della presentazione alle Officine di Corso Marconi: “Con Abarth facciamo un primo passo”.

Evidentemente il percorso è tracciato e il gruppo si avvia a seguire l’esempio delle Case automobilistiche tedesche, che hanno da sempre molto a cuore la propria storia e le attività connesse. Una notizia positiva, dunque, e sorprendente per certi versi, che in-

duce a essere ottimisti anche ragionando in termini di prodotto moderno.

Marchionne, non molto tempo fa, disse esplicitamente che non avrebbe puntato su Lancia per il prodotto moderno. Ora questa decisione sembra andare in senso contrario: perché altrimenti far partire un programma di heritage su Lancia prima che su Fiat? I motivi possono essere tanti, ma è bello leggere in questa novità un ripensamento nei confronti del marchio di Borgo San Paolo, tanto più nell’anno in cui si celebra il 110° dalla fondazione. È troppo importante la Lancia nella storia, e ha troppi estimatori nel mondo, per pensare che se ne possa fare a meno così, senza battere ciglio. Per pensare che non si possa farne un marchio redditizio. Speriamo allora che questa soffiata non resti tale, ma si trasformi in un bel vento teso, di quelli che in primavera ripuliscono l’aria e permettono di vedere le montagne che quasi sembra di toccarle.

Lancia Aurelia B20 GT Speciale, 1951.



PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA FRA[®]

i cosmetici per la vostra auto

Una Carezza per la Tua Passione
autospa.it



f Follow us
facebook.com/MAFRA.ITALY

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

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

Direttore responsabile
 PIERO BACCHETTI

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

Hanno collaborato
 NINO BALESTRA
 MASSIMO CAMPI
 DANILO CASTELLARIN
 ROBERTO CORNO
 MICHELE DI MAURO
 VITTORIO FALZONI GALLERANI
 LUCA GASTALDI
 UMBERTO LACCHETTI
 DARIO MELLA
 GIACOMO MONTANARI
 EUGENIO MOSCA

Segreteria di redazione
 LAURA GARZULANO

Fotografie
 ACTUALFOTO
 ARCHIVIO CENTRO DOCUMENTAZIONE
 ALFA ROMEO ARESE
 ARCHIVIO CENTRO STORICO FIAT
 MASSIMO CAMPI
 SIMONA CAVALLARI
 ALBERTO CERVETTI
 PAOLA DE CALO'
 MICHELE DI MAURO
 LUCA GASTALDI
 ROBERTO REGGIORI
 PIERPAOLO ROMANO
 ENRICO SCHIAVI



Direttore di produzione
 PAOLO CIONTI

Coordinamento tecnico
 ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

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

Direttore dei sistemi informativi
 FRANCESCO FORTE

Stampa: Arti Grafiche Boccia Spa

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

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

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

Amministratore unico
 PIERO BACCHETTI

(C) Copyright 2016 Edisport Editoriale S.r.l.
 Milano

Tutti i diritti di proprietà letteraria
 e artistica riservati.
 Manoscritti e foto anche se non pubblicati
 non si restituiscono.

SOMMARIO

IN QUESTO NUMERO ANNO 14 - N.11 - NOVEMBRE 2016



In copertina: dopo la nuova Giulia berlina, chissà che in futuro non ci sia spazio anche per una nuova GTA? In attesa di saperlo, ci portiamo avanti con uno speciale tutto dedicato alla "vecchia" (Foto Alberto Cervetti)

FATTI&NOTIZIE	8
PUNTA-TACCO Vita di Club	38
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	108
PUNTA-TACCO Classic Sport News	114
AGENDA D'EPOCA	131
COMPRO-VENDO Le occasioni dei lettori	148
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE Tutte le quotazioni	150

ATTUALITÀ

INTERVISTA / ALFREDO ALTAVILLA Toccare con mano	16
EVENTI / MODENA MOTOR GALLERY La Valle dei sogni	18
CONCORSO D'ELEGANZA La Cina sarà vicina	24
BMW 100 NEXT FESTIVAL Un secolo alla bavarese	28
MUSEI / AUTO DELLA POLIZIA Veicoli di comunicazione	32
VIVERE CON LA STORICA / Mi sono fatto la Lamborghini!	36

28



80

IN COPERTINA SPECIALE GTA

GUIDA ALL'ACQUISTO Maneggiare con cura	40
1300 JUNIOR (1968) Un pozzo di ricordi	50
1.6 GRUPPO 2 Gara bagnata...	60
GIANLUIGI PICCHI A dispetto dell'età	68

ANTEGUERRA

CEIRANO 150 S Il tesoro della porta accanto	70
---	----

IO E LA MIA AUTO

VOLVO 142 (1970) 1000 Laghi a Roma	80
------------------------------------	----

DOSSIER

FIAT UNO Fabbricate a "l-osa"	88
-------------------------------	----

PROVA

PEUGEOT 403 JAEGER L'età del ferro (magnetico)	102
LANCIA DELTA S4 Realtà aumentata	120

SPORT

FAUSTO & FURIO'S Quando il gioco si fa duro...	116
GARE / CIRCUITO DI MILANO C'era una volta il "Sempione"	126
EVENTI / X TROFEO MILANO Il giardino di casa	128

USO E MANUTENZIONE

LANCIA BETA MONTECARLO Sport facile	138
-------------------------------------	-----

TECNICA

SOSTITUIRE LE PUNTINE Ripristiniamo il contatto	144
---	-----

QUELLA VOLTA CHE...

LUDOVICO SCARFIOTTI Il presagio	160
---------------------------------	-----

70



120



DUEMILA RUOTE

FIERA MILANO • MILANO, ITALIA
25-27 NOVEMBRE 2016

IN COINCIDENZA CON
MILANO
AUTOCLASSICA
Salone dell'Auto Classica e Sportiva

**PIU' DI 800 LOTTI
TUTTI SENZA RISERVA**

AUTO - MOTOCICLETTE - BARCHE
BICICLETTE - AUTOMOBILIA

TUTTI I DETTAGLI, LISTINI E REGISTRAZIONI
WWW.RMSOTHEBYS.COM



1966 FERRARI 275 GTB/GC ALLOY TELAIO NO. 08311 'TORQUE TUBE'

1968 FERRARI 365 GTC



1964 FERRARI 330 GT 2+2 S1



1972 FERRARI DINO 246 GT

1970 MASERATI GHIBLI 4.9 SS





1977 FERRARI 512 BB



1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA

1972 FERRARI 365 GTC/4



1969 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA BERLINETTA 'PLEXI'



1971 MASERATI GIBLI 4.9 SS



1959 FERRARI 250 GT PF COUPÉ



1953 ALFA ROMEO 1900 C SPRINT TOURING



Sotheby's

www.rmsothebys.com

ITALIA +39 02 9475 3812 FRANCIA +33 (0) 1 76 75 32 93 REGNO UNITO +44 (0) 20 7851 7070



NUOVA EDIZIONE DI MILANO AUTOCLASSICA A FINE NOVEMBRE (CON L'ASTA PIÙ GRANDE DEL MONDO)

Per tutti gli appassionati di motori si avvicina un appuntamento speciale e imperdibile: Milano AutoClassica - Salone dell'Auto Classica e Sportiva, che mette in mostra auto d'epoca e contemporanee, ricambi originali e componenti, in programma a Fiera Milano (Rho) il 25, 26 e 27 novembre. Un appuntamento che questa volta vanta un motivo di interesse in più: Duemila Ruote, la più prestigiosa ed estesa asta di tema automobilistico mai avvenuta in Europa, battuta da RM Sotheby's. È questa la sesta edizione di Milano AutoClassica, una manifestazione che ha saputo guadagnare in breve tempo un vasto e crescente seguito di pubblico.

Tre grandi padiglioni di Fiera Milano (18, 22 e 24) ospiteranno le tre aree in cui si articola la mostra: novità di prodotto, presentate accanto ai modelli iconici delle case automobilistiche; oltre 1.500 auto storiche in vendita, dagli

anni 20 ai 90 con forte presenza di modelli anni 60 e 70; mercato di pezzi di ricambio originali, accessori, automobilia. A fianco dei padiglioni, nell'area espositiva esterna di Fiera Milano, sarà allestita la Classic Circuit Arena, un circuito omologato, dedicato a gare e test drive, cifra integrante e distintiva al tempo stesso di Milano AutoClassica, e non mancherà il concorso di eleganza.

Novità di questa edizione di Milano AutoClassica sarà l'asta Duemila Ruote, in cui RM Sotheby's batterà un'eccezionale collezione di veicoli: più di 430 autovetture, 150 moto e 60 natanti.

Tra le altre, una Ferrari GTB/6C Alluminio, una 365 GTB/4 Daytona, una F40; una Maserati MC12 del 2005; una Delta Integrale Gr.A Ufficiale; ventuno esemplari di Jaguar E-Type; ben sessanta Porsche 911.

www.milanoautoclassica.com



TORNA LA "FABBRICA DEI SOGNI": IL CINEMA AMBULANTE RIPRENDE LE PROIEZIONI

Martedì 11 ottobre il Cinemobile, il camion Fiat 618 del 1936 attrezzato per la proiezione all'aperto di pellicole cinematografiche, è stato consegnato da Regione Lombardia al C.M.A.E. e alla Fondazione Cineteca italiana di Milano con una cerimonia svoltasi presso il Palazzo regionale di via Melchiorre Gioia, alla presenza del presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni. Sabato 15 ottobre il Cinemobile è poi andato al Museo Interattivo del Cinema di Milano, dove ha proiettato il film "Fast and Furious - Il centauro alato" del 1927 di Melville W. Brown, con l'accompagnamento di musica dal vivo di pianoforte e flauto. Il C.M.A.E., custodirà il Cinemobile per cinque anni insieme alla Cineteca Italiana, mostrandolo al pubblico in occasione di eventi e di fiere di importanza internazionale.

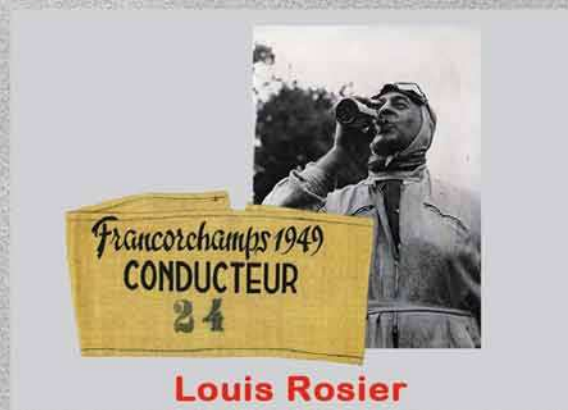
Telaio e meccanica del Cinemobile sono quelli del camion Fiat 618 con motore a benzina di due litri, costruito dalla Carrozzeria Viberti su disegno di Revelli di Beaumont. All'interno ha un proiettore per pellicole da 35 mm e altoparlanti, davanti al parabrezza anteriore è montato lo schermo, fissato ai parafranghi. Immatricolato il 25 maggio del 1936 con targa Roma 50679, il Cinemobile è successivamente utilizzato dalla Repubblica di Salò per poi continuare le proiezioni fino a tutti gli anni Cinquanta. Nel 1964 il mezzo è abbandonato in un cimitero di auto alla periferia di Roma, dove sarà recuperato soltanto diversi anni dopo da un collezionista di veicoli d'epoca per poi essere acquistato nel 1996 dalla Regione Lombardia che, nel 2000, ne avvia il restauro.

www.cmae.it





AUTOMOBILIA AUCTION LADENBURG 18./19. NOVEMBER 2016



Louis Rosier



Alfa Romeo



Klaus Ludwig Porsche 956

ORDER CATALOG NOW:
Automobilia Auktion Ladenburg - Tel.0049 (0) 6203-957777
www.autotechnikauktion.de - info@autotechnikauktion.de

AUCTION

100 Classic Cars & Bikes
Saturday November 26 2016
1:30pm • Oldtimer Galerie Toffen



1934 MG NE Supercharged Recreation



1963 Facel Vega Facellia F2 1600

Durante l'asta parliamo anche italiano !



1959 Lancia Appia Convertibile Vignale



1972 Ford Torino 302 V8

Daily viewing from November 19 !
Catalogues EUR 30.00 - Distribution
two weeks before the auction.



1956 Alfa Romeo 1900 C Super Sprint



1983 Porsche 911 Carrera 3.2



1956 Nash Healey Roadster

Catalogue orders at any time.
Use our online-form for your orders!

Oldtimer Galerie Toffen
THE AUCTIONEERS

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

www.oldtimergalerie.ch

NASCE AL MAUTO IL CENTRO DI RESTAURO, PRIMO POLO FORMATIVO SPECIALIZZATO IN VETTURE D'EPOCA

Nasce al Museo Nazionale dell'Automobile "Avv. Giovanni Agnelli" di Torino il primo polo formativo specializzato nel restauro di vetture d'epoca: grazie all'accordo con la Fondazione Centro per la Conservazione e il Restauro dei Beni Culturali "La Venaria Reale" (www.centrorestaurovenaria.it), il 10 novembre aprirà il Centro di Restauro. Per la prima volta, le tecniche utilizzate per riportare le opere d'arte al loro antico splendore saranno utilizzate per dare nuova vita al vasto patrimonio di veicoli custoditi nell'Open Garage all'interno MAUTO -uno spazio di oltre 2.000 mq, visitabile su prenotazione, che oggi ospita circa 70 pezzi da collezione disposti in ordine cronologico (in foto). Contestualmente, partirà anche la formazione del personale del museo, che seguirà insieme agli specialisti del CCR Venaria un workshop sulla Carrozzeria di Bordino, e l'attrezzamento dell'Open Garage, con l'obiettivo di ospitare in futuro un centro di Alta Formazione per restauratori di veicoli d'epoca. Il progetto prevede che, inizialmente, uno specialista del Corso Conservazione e Restauro dei beni Culturali imponga il metodo di ricerca sui materiali e gestisca la parte teorica di approfondimento sulle procedure costruttive applicate nelle diverse epoche. Seguirà poi un intervento pratico sulle vetture scelte dal parco macchine dell'Open Garage e risalenti alla fase artigianale/preindustriale della produzione, dal 1856 agli Anni Trenta. Tra i primi partner privati ad aderire al progetto, Mario Levi Group, da 70 anni azienda leader in Italia e all'estero nella gestione dei processi produttivi della lavorazione delle pelli, Pininfarina e l'Atelier Toppino di Piobesi d'Alba, officina di restauri storici, conservativi e filologici, di varie tipologie di carrozzerie dalle pionieristiche alle moderne. Oltre a questi primi accordi, il MAUTO sta lavorando per coinvolgere laboratori artigiani e aziende del territorio, ciascuna specializzata in un settore specifico.



www.museoauto.it

I SOCI DELL'ASSOCIAZIONE ITALIANA STORIA DELL'AUTOMOBILE IN CONFERENZA SU E CON FIORAVANTI

Sabato 10 settembre si è tenuta la Conferenza AISA "Leonardo Fioravanti: rigore progettuale, onestà estetica". Relatore d'eccezione è stato lo stesso ingegner Leonardo Fioravanti (primo a destra nella foto), che nel suo lungo ed esaustivo intervento ha dapprima esaminato la situazione automobilistica mondiale di oggi dal punto di vista dello stile e del design più in generale, fornendo interessanti spunti sulla visione del futuro,

mentre successivamente ha illustrato la storia della sua azienda, a partire dagli anni '80.

La Conferenza si è tenuta nella suggestiva ed esclusiva ambientazione dello show-room Fioravanti -l'opportunità di visitarlo è un'occasione rara, che i soci AISA e gli appassionati non si



sono lasciati sfuggire- dove è anche esposta la straordinaria collezione di prototipi e concept-car che portano il nome del designer di tante Ferrari marchiate Pininfarina. Da questa Conferenza verrà, come di consueto, tratta una Monografia -inviata gratuitamente ai Soci AISA- la cui pubblicazione è prevista entro fine 2016.

www.aisa.it

TELETRASPORTO D'EPOCA: QUANDO UNA TESLA SARÀ... "CLASSICA"

Alle aste di solito sono protagoniste le auto d'epoca, al massimo delle youngtimer o supercar. Fa quindi notizia il record mondiale per una vettura di pochi anni, esattamente del 2009. E per la verità potrebbe anche interessare fino a un certo punto, guardando la cifra raggiunta: "appena" 50.740 Euro.

Tuttavia, l'incanto di Coys a Parigi dell'8 Ottobre scorso si conquisterà un piccolo posto nella storia per il fatto che protagonista di questo exploit è stata, per la prima volta, un'automobile a propulsione completamente elettrica: una Tesla Roadster "Signature Edition" (sopra), prima vettura prodotta dalla Casa californiana nota per essere nata e dedicata soltanto a questo tipo di vetture. Saranno auto come questa, tra 30 o 40 anni, le auto d'epoca?



Nel frattempo, continuiamo a goderci le "nostre" amate storiche a benzina, categoria pure ben rappresentata all'asta parigina: per esempio la Ferrari 365 GT4 del 1973 (sotto) che fu protagonista del film "Enzo Ferrari", proveniente dalla collezione Violati: con la targa originale MO 39333, è stata venduta a un collezionista neozelandese per la somma, incredibilmente corretta di questi tempi, di 75.800 euro.

www.coys.co.uk

PASSIONE ITALIANA A STOCCARDA: UN INTERO PADIGLIONE TRICOLORE

Nell'elegante foyer prospiciente l'ingresso principale di Retro Classics, che ogni anno ospita una mostra di importanti musei e collezioni private, due nomi del collezionismo italiano conosciuti dagli appassionati di tutto il mondo esporranno il meglio dei loro tesori: Stanguellini (*in foto, lo stand a Modena Motor Gallery*) e Panini.

Dieci auto stupende, con al centro la Maserati Eldorado, accoglieranno gli oltre 90.000 visitatori della fiera tedesca. Si chiamerà "Passione Italiana", un intero Padiglione di 5.000 metri quadri dedicato ad auto, moto, automobilia e grandi eventi delle auto storiche e classiche e allo stile italiano. "Passione Italiana" è un progetto della società di Marketing Vision Up di Modena (organizzatore di Modena Motor Gallery) e sarà la grande novità del 2017 a Retro Classics di Stoccarda, tra le più importanti fiere del settore in Europa (alcuni dati dell'edizione 2016: oltre 90.000 visitatori, 811 giornalisti, 1550 espositori).

"Passione Italiana" non parlerà soltanto di motori, ma del meglio del made in Italy: vini e prodotti tipici, moda e accessori, design, arte, musica, cucina. Un grande richiamo per chi ama lo stile di casa nostra.

www.visionup.net



Libreria dell'Automobile

NOVITÀ

www.librieriadellautomobile.it

www.giorgionadaeditore.it

ISCRIVITI ALLA
NOSTRA MAILING LIST SU
www.librieriadellautomobile.it



ALFA ROMEO TZ-TZ2
Nate per vincere

€ 60,00
PAG: 216 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
ALFA ROMEO TZ-TZ2
Born to win



ALFA ROMEO
DUETTO e SPIDER

€ 25,00
PAG: 96 - f.to cm 24,3x27
FOTO: 171 a colori e 54 in b/n
TESTO: Italiano



AUTOBIANCHI
PRIMULA & A111

€ 25,00
PAG: 96 - f.to cm 24,3x27
FOTO: 148 a col. e 92 in b/n
TESTO: Italiano



FERRARI REX
Biografia di un grande
uomo del Novecento

€ 28,00
PAG: 1168 - f.to cm 14x22
FOTO: 120 a colori e in b/n
TESTO: Italiano



CISTALIA
Una storia di coraggio
e passione

€ 50,00
PAG: 208 - f.to cm 24,3x27
FOTO: 282 a colori e in b/n
TESTO: Italiano



FORMULA 1 & MONZA
Immagini di una corsa
A race in pictures

€ 60,00
PAG: 364 - f.to cm 28x30
FOTO: oltre 900 a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese



DESTRA 3 LUNGA CHIUDE
Quando i rally avevano
un'anima

€ 25,00
PAG: 288 - f.to cm 14x22
FOTO: 76 a col. e 21 in b/n
TESTO: Italiano



VIENI A VISITARE IL NOSTRO

nuovo punto vendita
Corso Venezia, 45 - 20121 Milano
Tel/Fax 02-76006624

Ufficio di vendita per corrispondenza:
Mail order department:

Tel 02 27301462-8 Fax 02 27301454
(Lunedì-Venerdì dalle 9 alle 18)
ordini@librieriadellautomobile.it
info@librieriadellautomobile.it
www.librieriadellautomobile.it

viene a trovarci su



AUTOMOBILI DEL MARE
RACING CARS OF THE SEA
Cantiere navale San Marco
1953-1975

€ 60,00
PAG: 192 - f.to cm 27x30
FOTO: 141 a col. e 115 b/n
TESTO: Italiano/Inglese



IL GRANDE LIBRO DEI
MOTOCARRI ITALIANI

€ 39,00
PAG: 176 - f.to cm 22x29,7
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano



CARROZZIERI ITALIANI
ITALIAN COACHBUILDERS

€ 75,00
PAG: 408 - f.to cm 26x28,5
FOTO: oltre 1250 a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese

MANIFESTAZIONI 2016

20/23 OTTOBRE	PADOVA AUTO DI OGNI EPOCA - PAD. 1
12/13 NOVEMBRE	NOVEGRÒ (MI) MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO - PAD. A
25/27 NOVEMBRE	MILANO AUTOCCLASSICA
8 DICEMBRE	FERRARA GRANDE MERCATO MOSTRA SCAMBIO

VENDITA PER CORRISPONDENZA
MINIMO D'ORDINE € 20,00

HAIRPIN LUMBAR & SIDE SUPPORT, ERGONOMIA PER LE AUTO STORICHE

“Hairpin Lumbar & Side Support” è un sistema che si applica ai sedili per garantire più comfort e più sicurezza a chi viaggia sulle auto storiche. Progettato in Svizzera e costruito in Italia, il kit completo è composto da un cuscino lombare regolabile e da due supporti laterali sagomati. Si adatta con facilità a qualsiasi vettura (senza alterarne l’originalità) e ad ogni conformazione fisica delle persone; si monta e si smonta in meno di un minuto. “Hairpin Lumbar & Side Support” evita sollecitazioni e posture scorrette, specie quando si affrontano le strade più tortuose. Sulle auto storiche, dove l’ergonomia dei sedili è pressoché inesistente, per resistere alla forza di gravità in curva o negli improvvisi cambi di direzione bisogna spesso “aggrapparsi” al volante. Con “Hairpin Lumbar & Side Support”, invece, il busto rimane ben “ancorato” al sedile, permettendo di reagire bene anche nelle situazioni d’emergenza.

Il cuscino lombare di “Hairpin Lumbar & Side Support” si può gonfiare e sgonfiare a piacere con una pratica pompetta manuale. Esso è inserito in una fascia in tessuto (sviluppato per durare a lungo e per garantire la traspirazione) che avvolge verticalmente la parte centrale dello schienale.

I supporti laterali sono anch’essi regolabili (in base alla statura del guidatore e dei passeggeri) per ottenere più o meno contenimento. Grazie ai loro inserti in Velcro, si applicano direttamente ai lati della fascia centrale che ospita il cuscino lombare. “Hairpin Lumbar & Side Support” costa 149 euro.
www.scuderiaclassiche.com



LA COSMESI DELL’AUTO: IL NUOVO PROGETTO DI DETAILING DI MA-FRA

Si chiama Labocosmetica il nuovo progetto per la cura e la bellezza dell’auto firmato Ma-Fra. Diciamo progetto perché non si tratta soltanto di un catalogo di prodotti (15, al momento, ma ne arriveranno altri diciassette nei prossimi anni, uno ogni tre/quattro mesi). Ma-Fra con questa linea diventa la prima azienda in Italia con un catalogo di prodotti specifici per il detailing, che è una “disciplina” ben diversa dal semplice lavaggio dell’automobile, e che pertanto richiede strumenti e tecniche appositi. In tal senso, la parte importante del progetto è quello che vedrà la ditta milanese impegnata nel formare una rete di partner (Ma-Fra Point), scelti tra i migliori autolavaggi d’Italia, che diventeranno punti di detailing a cui Ma-Fra fornirà prodotti, consulenza e relazioni per entrare in contatto con i collezionisti interessati al servizio.

www.mafra.it



• 11-12-13 novembre: Mostra Scambio - Novegro
 • 25-26-27 novembre: Milano AutoClassica:



Copriauto "JOLLY"



Fodere "LEGGINGS 500"



QUANDO IL PRESENTE SI LEGA AL PASSATO ...

Rapid Lux

FODERE, COPRIAUTO, TAPPETI E ACCESSORI PER AUTO

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

RAID DELL'ETNA: UN'EDIZIONE TUTTA AL FEMMINILE, CON LA VITTORIA DI MONTALBANO-VAGLIANI

Il 19° Raid dell'Etna, Giro della Sicilia per auto storiche, si è svolto dal 25 settembre al 1° ottobre, su un itinerario di circa 1000 km attraverso luoghi e residenze nobiliari fuori dai classici itinerari della Sicilia. Da Italia, Svizzera, Belgio e Polonia provenivano gli 80 equipaggi che hanno animato il Raid. Tra le vetture più antiche, la Bentley 4 ¼ Liter del 1936, la MG D del 1933; la Simca 8 cabrio del 1939. Oltre 50 prove cronometrate, visite nei centri storici ma anche cene di gala e prove speciali offerte dagli sponsor della manifestazione, nomi del calibro di Lufthansa e Porsche e, quest'anno per la prima volta, Ma.Fra azienda leader in prodotti per la cura dell'auto. È stata tutta un'edizione tutta al femminile, con il dominio dell'equipaggio Martina Montalbano-Caterina Vagliani, protagoniste indiscusse della gara sulla loro A112 Abarth fin dalla prima gior-

nata, con uno stacco di penalità che si è accentuato di giorno in giorno. La Montalbano viene dalla scuola di Campobello di Mazara. Hanno potuto far poco, per tenerle testa, Antonio Belotti e Federico Tidona, secondi su Jaguar XK 140 (in foto), e i fratelli Roberto e Massimo Mochetti terzi su Porsche 911 2,2 E Targa. www.raidetna.it



RUOTE DA SOGNO, NUOVO "FORMAT" DEDICATO AD AUTO E MOTO D'EPOCA (E AI SAPORI D'EMILIA)

Ruote da Sogno è il primo contenitore che fonde motori e sapori della Motor Valley e ha come obiettivo la compravendita di moto e auto d'epoca. Tutto nasce dalla volontà dell'imprenditore e collezionista Stefano Aleotti, co-fondatore di Cellular Line, di appagare il sogno di chi desidera possedere i veicoli della propria gioventù oppure collezionare auto e moto d'epoca come forma d'investimento. Ma Ruote da Sogno è anche un

contenitore multimediale e laboratorio creativo interamente dedicato alle automobili e alle motociclette d'epoca e ai sapori dell'Emilia Romagna. Tra le moto più pregiate, la Vespa n. 3 prodotta nel 1946, negli stabilimenti di Pontedera e targata MO 12811, quotata 230.000 euro. Al momento, l'auto simbolo tra quelle nel portafogli di Ruote da Sogno è una splendida Maserati 450 S (in foto). www.ruotedasogno.com



Offerta **Formula**

**ASI E EUROP ASSISTANCE
LA FORMULA VINCENTE
ANCHE PER IL 2017!**

per info:
www.asifed.it



LIBRO DEL MESE

I 50 ANNI DEL CLUB CHE HA CUSTODITO LE MACCHINE DEI SOGNI

Nel 50° dell'ASI non poteva non esserci un libro ai quei cinquant'anni dedicato. L'autore lo conosciamo bene: Danilo Castellarin è, da anni, uno dei migliori collaboratori di Automobilismo d'Epoca. Inoltre, è presidente della Commissione Storia e Musei dell'ASI medesimo. Nessuno meglio di lui poteva dunque dedicarsi alla stesura di un'opera così, una storia in cui "pur essendo compendiati soltanto 50 anni, i fatti e gli uomini che li hanno determinati sono tantissimi", per usare le parole del presidente ASI, Roberto Loi nella sua presentazione. E in effetti in questo libro di ben 368 pagine c'è un intero spaccato dell'Italia in questo mezzo secolo nel quale questo veicolo che tutti noi amiamo ha avuto un ruolo da protagonista. Ecco perché sono tanti i fatti e gli uomini da raccontare: perché l'automobile è entrata nella vita e nella storia di tutti costoro, e ne è stata protagonista diventando macchina del tempo e dei sogni. In questo bel volume si trova perciò la storia dell'ASI che è anche storia di uomini, macchine, piloti, tecnici, politici, industrie e della società nel suo complesso. Una storia ben scritta, svelta da leggere, grazie ai tanti capitoli che raccontano le mille sfaccettature, e a numerose interviste dell'Autore, maestro del genere, a personaggi più o meno famosi.

L'impaginazione è ordinata e pulita, adatta a questo tipo di pubblicazione, e segnala tra l'altro la raggiunta piena maturità della Libreria ASI come editore. Un bel libro, dunque, anche per chi vuole avere un'infarinatura della storia dell'auto in Italia, a un costo più che accessibile.



Danilo Castellarin
AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
una storia di passione lunga cinquant'anni
Ed. Libreria Automotoclub Storico Italiano
368 pagine, 30 euro

L'EMOZIONE DELLA TARGA FLORIO, AL VOLANTE CON VACCARELLA

Alla guida di una Porsche 911, Nino Vaccarella ci accompagna alla scoperta del circuito madonita della Targa Florio. Affidandoci alla sua memoria e alle sue qualità di pilota, accediamo a quel tempio dell'automobilismo sportivo che fu il Circuito delle Madonie, teatro di un'avventura agonistica che il "Preside Volante" contribuì a rendere leggendaria. Triskell Pictures & Entertainment, in occasione del 50° anniversario della Porsche 911, ha realizzato questo short film (circa 20 minuti) quale tributo alla Porsche (che tanto ha vinto in Sicilia da dare il nome della gara a una versione della 911), alla Targa Florio e a Vaccarella. Il pilota è uno dei pochi siciliani di fama mondiale, pilota ufficiale della Ferrari e

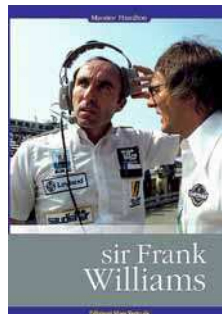


dell'Alfa Romeo vinse tre volte la "sua" gara e poi la 24 Ore di Le Mans, la 12 Ore di Sebring e la 1000 km del Nürburgring.

DIETRO AL "VOLANTE"
Un giro della Targa Florio con Nino Vaccarella
Triskell pictures & Entertainment - DVD/BluRay, 21 min. ca., Full HD
www.dietroalvolante.com

FRANK WILLIAMS: UNA VITA DEDICATA ALLA F1

Spesso si parla di passione e determinazione associati all'automobilismo e allo sport. Due concetti che poche persone hanno espresso come Frank Williams. Il fondatore e titolare della omonima scuderia, poco più che ragazzo, girava l'Europa al seguito delle gare con un furgoncino carico di ricambi, dormendoci dentro. Williams ha sacrificato quasi tutto alla sua passione. E quando, una decina d'anni più tardi, la sorte lo costrinse su una sedia a rotelle, paralizzato dal collo in giù, continuò. E continua ancor oggi. Questo libro racconta, in trentaquattro capitoli, la storia di Sir Frank Williams in F1; lo stesso Williams e molti tra piloti, tecnici, progettisti, giornalisti, raccontano in prima episodi e curiosità. Peccato soltanto che sia tutto "all'inglese": mancano interventi, per esempio, di Tino Brambilla e Gian Paolo Dallara, che Williams aiutarono quando era alle prime armi. Contrariamente al libro su Bernie Ecclestone dello stesso editore, qui sono comprese anche alcune fotografie (benché non particolarmente interessanti) e la traduzione è più accurata.



Maurice Hamilton
SIR FRANK WILLIAMS
Ed. Mare Verticale, 382 pagg, 42 foto colore e b/n
22 euro

INTERNATIONAL MOTOR BOOKS

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

www.gilena.com

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



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.



Buongiorno, vorrei sapere se le automobili d'epoca sono obbligate ad avere a bordo il pneumatico di scorta.

Arrivata via e-mail

Gentile lettore, in Italia non c'è alcun obbligo di dotare la propria automobile della ruota di scorta.

L'articolo 72 del Codice della Strada (D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285), che stila l'elenco degli equipaggiamenti obbligatori a bordo di un'auto, infatti, non segnala in tale elenco la predetta tipologia di ruota ("...1. I ciclomotori, i motoveicoli e gli autoveicoli devono essere equipaggiati con: a) dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione; b) dispositivi silenziatori e di scarico se hanno il motore termico; c) dispositivi di segnalazione acustica; d) dispositivi retrovisori; e) pneumatici o sistemi equivalenti. 2. Gli autoveicoli e i motoveicoli di massa a vuoto superiore a 0,35 t devono essere muniti del dispositivo per la retromarcia. Gli autoveicoli devono altresì essere equipaggiati con: a) dispositivi di ritenuta e dispositivi di protezione, se trattasi di veicoli predisposti fin dall'origine con gli specifici punti di attacco, aventi le caratteristiche indicate, per ciascuna categoria

di veicoli, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; b) segnale mobile di pericolo di cui all'articolo 162; c) contachilometri avente le caratteristiche stabilite nel regolamento. 2-bis. Durante la circolazione, gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi adibiti al trasporto di cose nonché classificati per uso speciale o per trasporti specifici, immatricolati in Italia e con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, devono altresì essere equipaggiati con strisce posteriori e laterali retroriflettenti. Le caratteristiche tecniche di tali strisce sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in ottemperanza a quanto previsto dal regolamento internazionale ECE/ONU n. 104. I veicoli di nuova immatricolazione devono essere equipaggiati con i dispositivi del presente comma dal 1° aprile 2005 ed i veicoli in circolazione entro il 31 dicembre 2006. 2-ter...").

A chiarirlo è la stessa Motorizzazione civile, che con la circolare 2263/4208 del 12 novembre 1996 ha affermato che non esiste alcuna norma, italiana o comunitaria, che imponga la presenza della ruota di scorta al momento dell'omologazione del veicolo. Ciò dunque vale anche per i paesi che fanno parte della Comunità Europea.

IL CALCARE NON HA STORIA

Radiator Cleaner Epoque

Contrasta la formazione di **ruggine** e discioglie il **calcare**, **morchie** e **depositi** oleosi.

Agisce sulle **incrostazioni**.

Consente un miglior scambio termico nel sistema di raffreddamento.



WWW.SYNECO.IT

Via Abruzzi, 10/12 20098 | S. Giuliano Milanese, Milano | Italy

Tel. 02 9880840 | www.syneco.it | info@syneco.it | **Ricerchiamo agenti e concessionari: contattaci!**





EQUIPAGGIO
Alfredo Altavilla con il suo compagno di equipaggio Fabrizio Zamuner sul podio di Imola; di fianco a loro, Massimo Sordi.

Toccare con mano

La presenza in pista del vice di Marchionne, a Imola nell'Alfa Revival Cup, sembra preludere al ritorno alle gare del Biscione: «Abbiamo varie idee in tal senso: dobbiamo fare presto e bene»

DI EUGENIO MOSCA - FOTO ACTUALFOTO

Generalizzare è sempre sbagliato. Ne abbiamo avuto la riprova sabato 8 ottobre a Imola. Infatti, molto spesso gli alfisti delusi dalla sempre più lunga assenza del Biscione dal suo habitat naturale, cioè la pista, tendono ad addebitare questa latitanza alla mancanza di passione dei personaggi al vertice del marchio e, più in generale, del Gruppo FCA. A smentire questa tesi ci ha pensato direttamente un autentico "numero uno" del Gruppo FCA, Alfredo Altavilla, ufficialmente COO dell'Area EMEA (Chief Operating Officer Europe, Africa e Middle East), che dopo l'apparizione alla Cesana-Sestriere, in cui ha vinto la classe 1300 con la Giulietta Sprint Veloce, è tornato a correre a Imola. Iscritto non a una sola gara, bensì due: l'Alfa Revival Cup e il Campionato Italiano Autostoriche, sempre al volante di una GTA 1300. In realtà, poi, ha partecipato soltanto alla prima, saltando la seconda perché richiamato da pressanti impegni di lavoro.

Il sabato il manager tarantino l'ha vissuto in modo intenso, mescolandosi al gruppo di piloti della Scuderia del Portello, gentleman-driver o ex-ufficiali come Arturo Merzario e Gian Luigi Picchi. Altavilla ha indossato con disinvoltura la tuta ignifuga e ha anche assaporato il piacere del gradino più alto del podio di categoria insieme al compagno d'avventura Fabrizio Zamuner. Tra un turno di prove e l'altro, ha anche risposto alle nostre domande.

► **Quali sono le sensazioni di correre a Imola su un'Alfa Romeo GTA?**

«Guidare una GTA, che è una delle macchine più importanti della storia Alfa Romeo, su un circuito così prestigioso, è molto emozionante. Anche per chi è abituato alle emozioni».

► **La GTA ha segnato un'epoca, diventando una vera e propria icona Alfa Romeo: cosa l'ha colpita di più di questa vettura e che vorrebbe ci fosse assolutamente su un'Alfa Romeo moderna?**

«Il suo bilanciamento e la sicurezza che trasmette in qualunque condizione è qualcosa che siamo riusciti a ricreare anche sulla nuova Giulia. Credo sia esattamente quello che ogni appassionato alfista vuole: una macchina sincera, che vada forte ma che comunichi tutto quello che c'è sotto le ruote. Sono contento di poter dire che la



SANTERNO
La GTA di Altavilla in azione sul circuito del Santerno. In basso, durante la Cesana-Sestriere di quest'anno, dove ha partecipato con la Giulietta Sprint Veloce.

GTA che ho il piacere e l'onore di guidare qui a Imola e le nostre nuove Giulia danno entrambe questa sensazione. È un fatto di DNA. Tutto questo nuovo progetto Alfa Romeo è nato da un foglio bianco dove c'era scritto soltanto "ricreiamo il DNA Alfa Romeo"».

► **Ora bisogna ricreare quella passione che c'era una volta intorno a questo marchio, in tutto il mondo, dove chi possedeva un'Alfa Romeo sapeva di avere qualcosa in più degli altri. Parte di questo mito è venuto proprio dalle corse, c'è un progetto per tornare a impegnarsi in ambito sportivo?**

«L'ha detto un po' di tempo fa Sergio Marchionne: Alfa Romeo ha di nuovo le corse nel suo DNA. Un passo alla volta e credo che daremo anche qualche soddisfazione agli alfisti».

► **In che settore e con quali tempistiche?**

«Le idee sono diverse. Stiamo valutando bene qual è il modo migliore per cominciare. In queste cose il primo passo è quello più importante. Dobbiamo stare attenti a non sbagliarlo. Abbiamo diverse alternative allo studio e non bisognerà aspettare troppo per scoprirle».

► **Che ambiente ha trovato qui a Imola?**

«L'ambiente è quello di gente appassionata, per non dire sfegatata. Come i Cajani, i Merzario. È un ambiente straordinariamente sano e genuino. Ogni tanto anche qui vediamo delle esagerazioni che hanno poco a che fare con lo spirito corretto delle vet-

ture d'epoca, ma fanno parte del folklore. Però fondamentalmente l'ambiente è bello e credo sia anche giusto che noi ci riavviciniamo in fretta a questo popolo di appassionati, che poi ogni giorno deve guidare un'automobile normale. Ne ho approfittato per parlare con gli organizzatori e magari già dalla prossima edizione dell'Alfa Revival Cup ci inventeremo qualcosa per essere un po' più vicini».

► **Dopo la salita, la pista: pare che lei ci stia prendendo gusto. C'è una gara in particolare che le piacerebbe correre?**

«Certamente: il Gran Premio di F1 a Monza! C'è da lavorare un po' sul peso... -e ci ride sopra-. Scherzi a parte, ci tenevo a fare questa gara a Imola, perché non avevo mai corso su questo circuito carico di storia. Però mi piacerebbe molto fare una gara sul vecchio Nürburgring».



La Valle dei sogni

L'edizione 2016 ha confermato la crescita della rassegna. Che ha ormai un suo DNA ben chiaro: passione, cultura e commercio a prezzi inferiori che altrove. Protagonista dell'esposizione la Motor Valley

TESTO E FOTO DI FRANCESCO PELIZZARI



ATTRAZIONI
 La Auto Avio Costruzioni 815 Touring (1940, 1496 cc, 72 CV) era una delle principali attrazioni di Modena Motor Gallery e "aprirebbe" la grande sezione di Motor Valley. Nella foto piccola, una Alfa Romeo GTV 2000: la richiesta per questo modello ha ormai superato i 40.000 euro.

Andare a Modena per la rassegna Modena Motor Gallery ha uno strano sapore. Lì per lì non si capisce perché, poi una volta nei padiglioni di Modena Fiere, si percepisce cosa rende particolare l'esperienza. Nelle altre rassegne dedicate all'auto i nomi di Ferrari, Maserati, Stanguellini, Lamborghini e via dicendo sono presenti ed emanano il loro fascino di miti, lì a Modena si respirano, sono a casa e mostrano la loro essenza, fatta di passione sanguigna ed esuberante, maturata nel tempo con capacità e pazienza, più o meno come l'aceto balsamico orgoglio modenese che nelle soffitte defilate matura di botticella in botticella fino a diventare quel nettare apprezzato ovunque.

La strana alchimia della Modena motoristica è stata riproposta anche quest'anno alla Modena Motor Gallery, giunta alla quarta edizione e svoltasi il 23 e 24 settembre nei padiglioni di Modenafiere. Il successo è stato pieno: l'affluenza di pubblico veleggia con sicurezza verso i 15.000 visitatori, non poco per una manifestazione nata soltanto quattro anni fa. Nel 2016 ha rafforzato la sua identità territoriale, mostrando molto del territorio che la circonda, quello del motore; e proponendo temi che aiutano a comprendere la storia dei protagonisti modenesi della storia dei motori.

Così, l'esposizione "Il garagista inglese Colin Chapman Vs Enzo Ferrari" ha ricordato l'epoca in cui è nata la F1 moderna, quan-

do Ferrari era solo costruttore a tutto tondo contro i "garagisti" inglesi che progettavano un telaio su cui montare l'universale Cosworth, e di cui Chapman è stato l'archetipo determinante.

Oppure, altra presenza apparentemente "estranea" di Modena Motor Valley è stata quella dell'anteprima mondiale del documentario "La fabbrica blu" dedicata allo stabilimento Bugatti che fu realizzato a Campogalliano. La Bugatti fu marca squisitamente francese ed ebbe la sua culla e il suo cuore a Molsheim, in Alsazia, ma quando risorse alla fine degli Anni 80 il suo rifondatore Romano Artioli la volle far rinascere proprio nella "Motor Valley", a Campogalliano, appunto. Ovviamente di primo piano è stata la presen-



za dei musei Ferrari di Maranello e Modena, il primo a ridosso della fabbrica del Cavallino e il secondo ricavato nella casa di Enzo Ferrari. Il cuore “rosso” della Motor Valley era poi testimoniato dallo spazio dedicato alla Ducati, la casa motociclistica di Borgo Panigale nata nel 1926 come azienda specializzata in apparati radio e nel 1946 dedicata alla moto. Della Ducati, Modena Motor Gallery ha presentato un'esposizione di numerosi modelli che hanno illustrato la storia della Casa.

E poi c'erano Lamborghini, la VM, specialista in motori diesel, Dallara, regina mondiale nella produzione di telai e ingegneria da corsa, la Pagani, il circuito di Varano de' Melegari, insomma tutti i marchi che hanno a che fare con l'universo motoristico emiliano.

Senza dimenticare quelli che non esercitano più, ma sono ancora ben presenti nell'aria e nei muri. Stanguellini, su tutti: alla rassegna modenese c'era un bello spazio, curato dal Circolo della Biella sempre molto attento al proprio lato culturale oltre che a quello sportivo, dedicato a questo marchio. O meglio sarebbe dire famiglia: la Stanguellini nasce con Celso, che nel 1879 fonda una ditta per la produzione di timpani da orchestra con accordatura meccanica da lui stesso brevettata; suo figlio Francesco corre con i tricicli a motore nei primi del Novecento, poi con Ceirano e Scat e diventa il primo rappresentante della Fiat a Modena. Quando, nel 1932, muore prematuramente dopo aver fatto correre le moto modenesi Mignon, la Scuderia Stanguellini e l'azienda passano

al 19enne figlio Vittorio, che mostra subito di avere il pallino dei motori e degli affari: le elaborazioni delle automobili diventano un'attività vera e propria.

Da Pianoro a Panama

Storie straordinarie, dunque. Che meritavano forse anche un po' di spazio in più. La tipica esuberanza emiliana qualche volta rischia di essere controproducente. È stato detto parlando di Ferrari che a volte era come “Saturno che divora i suoi figli”. Tema mitologico che, con la dovuta cautela, si può applicare alla presenza di Motor Valley (intesa come l'ente di promozione) a Modena Motor Gallery 2016: 1200 metri quadri (una superficie molto grande in rapporto al totale della fiera) divisi in tanti stand dei vari marchi

1100 PER TUTTI
A Modena c'erano in vendita molte Fiat 1100: a fianco, una "D" del 1964 (restauro totale) a 9.000 euro e una 103 H del 1958 (sempre restauro totale, ovviamente) per la quale la richiesta era di 13.000 euro.



SONO ARRIVATE LE KM ZERO

Piuttosto rara la Fiat 127 Moretti coupé (a lato) nella zona riservata alle auto proposte dai privati, all'esterno della fiera: è del 1973 e il proprietario chiedeva 12.000 euro, una cifra tutto sommato adeguata anche se i cerchi non c'entrano gran che con la macchina. Sotto, una Citroën 2CV, sempre da privato, "anno 1982, sanissima, meccanica spesi 1800 euro documentati, km zero, 6.900 euro". In basso, Mario Zodiaco (a destra) con il suo libro e l'amico Tonino Lamborghini.



che all'ente hanno aderito. Ma che nel complesso comunicavano poco. Erano, cioè, in contrasto con l'anima di questo salone. Dove l'anno scorso c'era la magnifica e ricchissima storia dell'Aerodromo di Modena (allestita dal Circolo della Biella), quest'anno c'era un salotto buono per le pubbliche relazioni, ma poco o nulla emozionante.

E tuttavia una storia da raccontare, in questi 1200 metri quadri, l'abbiamo scovata, grazie a Tonino Lamborghini che



ci ha presentato Mario Zodiaco, il signore noto per aver portato in Italia le "dune buggy"; e per aver inventato il Motor Show di Bologna: "A metà anni '70 si teneva un piccolo salone sportivo, a Lugano -racconta Zodiaco-. Nell'organizzazione c'era Clay Regazzoni, ma a me sembrava un po' spento. Allora mi venne l'idea di farne uno in Italia, ma che ci fosse anche una parte dinamica. Feci una società con Giacomo Agostini e Niki Lauda mi concesse di sfruttare il suo nome. La prima edizione fu nel 1976: de-

cidemmo di lasciare l'ingresso gratuito e il pubblico invase letteralmente la fiera, così il giorno dopo su tutti i giornali si parlava di questa nuova manifestazione". Ma lei non rimase a lungo al timone, come mai? "No, in effetti già nel 1981 vendetti a Cazzola. C'era rivalità con Torino, e d'altro canto sentivo ostilità dalla città di Bologna". Invece come nacque l'idea delle dune buggy? "Le vidi al cinema -ricorda Zodiaco con malcelato orgoglio-. Era il 1968, le guidava Steve McQueen e fu amore a prima vista. All'epoca già vendevo automobili, andai in USA e comprai una scocca. In Italia la modificai, per farla più bella. Da lì a mettere in piedi la fabbri-



MICROCAR

In alto, il tema Ferrari-Chapman era affidato a... tre Lotus: Elite, Elan e 25. Qui sopra, un altro tema della rassegna era quello delle microcar (qui, una BMW Isetta 600). A sinistra, in alto una Triumph Spitfire del 1976, richiesta 12.000 euro; in secondo piano, una Fiat 850 Sport Coupé del 1970, richiesta 11.000 euro (c'era anche nel 2015, stessa cifra). A sinistra, in senso orario: la Ferrari 166 F2 del 1948 (2 litri V12, 155 CV a 7000 giri, 235 km/h); il prototipo della De Tomaso Mangusta; la Fiat-Abarth 2000 Sport Tubolare del 1968 e lo stand della Dallara in ambito Motor Valley, con la prima vettura costruita a Fornovo, la SP 1000 del 1972.

ca a Pianoro il passo fu brevissimo, perché le Zodiaci incontrarono subito un successo enorme. Tanto che nacquero numerose imitazioni. Quante ne costruiva? "Mille all'anno. Avevo 80 dipendenti". Però non durò molto? "No, già nel 1972 vendetti la fabbrica. I tempi stavano già cambiando, e io ero uno che aveva voglia di cambiare spesso. Acquistai una barca a vela e andai a Panama, dove mi sono stabilito definitivamente".

Il sig. Gavino

Le fiere come Modena Motor Gallery vivono anche, se non soprattutto, di commercio. La parte "culturale" fa da richia-

mo, in fondo, a quella dei ricambi e delle automobili in vendita. Ma anche qui si trovano ancora delle belle storie di passione. Come quella di Gavino Fadda. Ci attira a lui la Fiat 2300 in esposizione nell'area esterna. Ad attirarci è la quantità dei cartelli che la ricopre; uno, in particolare, per la verità non proprio lusinghiero: «Spendi quello che puoi, ma guarda bene quello che vuoi, e ricorda che il prezzo... lo fa la storia del mezzo, e ancor di più il "pezzo ed il suo stato" non giornali e/o riviste!»; tradotto anche in inglese, peraltro. Dietro la berlinona intravediamo un uomo di piccola statura, con un tavolino e due seggio-

le. Sopra il tavolino, un vaso di peperoncini rosso scarlato. Chiediamo informazioni: "Quale sarebbe il prezzo?" Risposta: "Prima bisogna conoscere la storia dell'auto". Ci mettiamo comodi. Il signor Gavino inizia a raccontare con trasporto che la macchina fa parte della sua piccola collezione di auto italiane ("ho anche una 125 berlina, una Beta HPE con interno raro, una 850 coupé, ho bisogno di fare un po' di spazio in casa"), modeste ma come "ormai non se ne fanno più; perciò voglio che resti in Italia". Insomma, ci tiene parecchio. Gavino è toscano, di Montespetoli, va per gli 80 ma lo spirito è frizzante. Ha addirittura



LUCE DELL'ALBA

Sopra, la bella Fiat 2300 del signor Gavino Fadda; a destra in alto la piantina di peperoncini che abbelliva il suo "stand" e, più in basso, la foto stampata nella brochure, con una luce che modifica il colore; a sinistra, infine, il simbolo del gruppo di appassionati chiantigiano di cui fa parte.



GIOIELLO

Il piccolo ma "ricco" stand Stanguellini curato dal Circolo della Biella, con la Colibri a motore motociclistico Guzzi (a destra, sopra) e la Sport 1100 Internazionale (a sinistra nella foto sopra). A lato, un piccolo gioiello: il 4 cilindri 750 cc bialbero del 1950, da 90 CV a 9.500 giri, che vinse i campionati italiani della sua classe nel 1954, 1955 e 1956.



tura preparato una piccola brochure della sua 2300, nella quale espone tutte le peculiarità di auto conservata, con vernice originale, documenti originali, 42.000 km di cui ammette di non sapere se originali, ma tutti i lavori fatti nella vita della vettura che è del 1962. La foto dell'auto stampata sul foglio A4 è a colori, ma sotto c'è un "nota bene" che dice: "Colore auto Grigio Fiat non individuabile in foto per effetto solare a ore 5.30 a.m.". E poi, la chicca finale: la stampa di alcuni annunci di vendita di altre Fiat 2300, su siti specia-

lizzati, a creare una sorta di valutazione di mercato per giustificare la base di partenza di 17.900 euro per il suo esemplare. Gavino fa parte di a.g.a.v.e. (appassionati guidatori amanti veicoli d'epoca), del Chianti fiorentino: "Non è un club -chiari-sce con orgoglio-: ci troviamo ogni terza domenica del mese, da Aprile a Ottobre, ai giardini pubblici di San Casciano Val di Pesa. Facciamo un aperitivo, parliamo di automobili e stiamo insieme. Chiunque è benvenuto". Agave ha anche una mascotte: il Conte Max Pistone della Punteria; da

bravi toscani, non si fanno mancare un po' di goliardia. Dopo l'iniziale diffidenza verso il giornalista, Gavino si è sciolto e si lascia andare ai ricordi di quando entrò alla Brown Boveri a Milano, neo diplomato perito industriale: "Avevo 19 anni e non capivo: mi misero a fare un lavoro di archivio e io mi sentii sminuito perché non c'entrava nulla con quanto avevo studiato. Ma imparai tutto di fornitori, rendiconti e della vita dell'azienda. Una cosa che negli anni seguenti mi fu utilissima, fino a diventare dirigente. Era un'altra Italia".

Un evento organizzato da

Varese Corse
Racing
a.s.d.Laghi

Gara di Regolarità per AUTO STORICHE 19 e 20 Novembre 2016 Busto Arsizio e Valli Varesine



Con il Patrocinio di
Regione
Lombardia



- Regolarità a Media
- Regolarità Classica
- Parata



CAMERA DI
COMMERCIO
DI VARESE



ACI SPORT

3a

11° RALLY INTERNAZIONALE
ACI AUTOMOBILE CLUB VARESE
TROFEO CREDITO VARESENO
Trofeo INSUBRIA HISTORIC

Città di Busto Arsizio

FIA

DIGITECH

Incontra
VEDANO OLONA

SALUMIFICIO COLOMBO
PRODOTTI TIPICI VARESINI

RIEVOCAZIONE STORICA RALLY

ACI AUTOMOBILE CLUB VARESE

a.s.d.Laghi Varese Corse Racing

Memorial Antonio Parini ed Alfredo Ghittoni

Tutte le informazioni su www.varesecorse.it

La Cina sarà vicina

Siamo stati laggiù come giurati di un Concorso di Eleganza. Le auto d'epoca sono vietate, ma ci sono aperture e la nuova Federazione locale ha stretto un accordo con il nostro ASI: si cercano competenze italiane anche in questo campo

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI



La Cina. Sì, proprio quella della Grande Muraglia, di Piazza Tienanmen, dell'esercito di terracotta. Quella dell'Himalaya e delle megalopoli da venti milioni di abitanti. Il Paese delle culture millenarie, delle dinastie imperiali e del Partito Comunista. Un mondo a sé. Un mondo da scoprire. Noi abbiamo avuto l'occasione di conoscerne una piccola, piccolissima parte: quella a quattro ruote. Il tutto grazie a un invito ricevuto dagli organizzatori del primo YQ Island Concours d'Elegance (16-18 settembre), che hanno voluto un rappresentante italiano come membro della giuria. Senza pensarci due volte ci siamo imbarcati alla volta

di Pechino, già sapendo che avremmo trovato un ambiente completamente diverso (automobilisticamente parlando) da quello occidentale. La Cina, infatti, nonostante abbia ben 300 costruttori di automobili, non ha mai voluto sentir parlare di auto storiche: oggetti "fuorilegge", banditi dalla circolazione e quindi difficilmente collezionabili. Almeno fino ad ora.

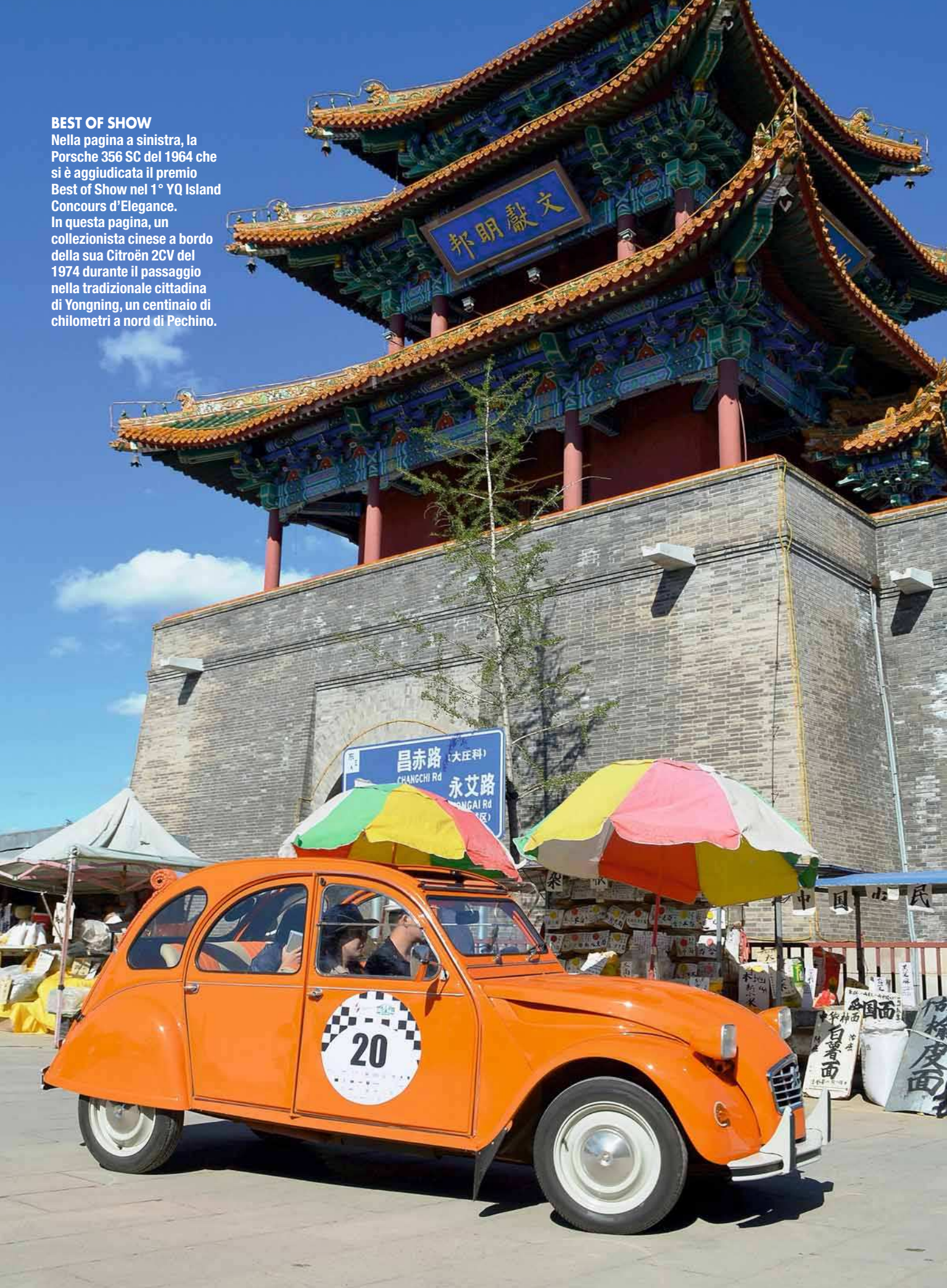
Già, perché da qualche anno a questa parte le cose hanno iniziato a cambiare. Se le auto con più di 15 anni di anzianità continuano a non poter circolare (in alcune città questo limite è ulteriormente ridotto a 10 anni), per le auto storiche si fanno delle eccezioni: queste, infatti, possono viaggia-

re durante gli eventi ad esse dedicati, come nel caso dell'YQ Island Concours d'Elegance e del Great Wall Rally, epilogo dinamico della kermesse allestita all'interno dello Yan Qi Island Hotel, una sfarzosa struttura a circa 50 km a nord di Pechino che nel 2015 ha ospitato i capi di stato di tutto il mondo per il summit dell'APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation).

Se nel resto del mondo (Europa e USA in particolare) la cultura dell'auto storica si è sviluppata sempre di più dagli anni '50 a oggi, all'ombra della Grande Muraglia si stanno muovendo i primi passi da appena un lustro, forse meno. Oltre al divieto di circolazione per i veicoli più datati, bisogna ri-

BEST OF SHOW

Nella pagina a sinistra, la Porsche 356 SC del 1964 che si è aggiudicata il premio Best of Show nel 1° YQ Island Concours d'Elegance. In questa pagina, un collezionista cinese a bordo della sua Citroën 2CV del 1974 durante il passaggio nella tradizionale cittadina di Yongning, un centinaio di chilometri a nord di Pechino.





cordare che in Cina, fino agli anni '70, non era neppure consentito il possesso di auto personali. Altro che collezionare macchine d'epoca... Una situazione quasi irrealistica, vista con gli occhi di un italiano abituato ad avere un museo nazionale dell'auto -il Mauto di Torino- inaugurato nel 1939, o a frequentare club e associazioni nate negli anni '60, come l'ASI che ha appena celebrato i 50 anni di attività.

Garantisce ASI

Un ente simile al nostro Automotoclub Storico Italiano è stato fondato in Cina soltanto un anno fa. Si tratta della Federation of Classic Car China, che proprio con l'ASI ha recentemente siglato una partnership per collaborare allo sviluppo di questo settore nell'immensa Repubblica Popolare. La FCCC è partita con il piede giusto per gettare le basi di un progetto culturale, sociale ed economico di grande importanza. Ce lo ha spiegato Tan Bo, "de-

SEGRETARIO
Sopra, Xiaoming Hou di fianco alla sua Alfa Romeo SZ del 1990. Hou è il segretario di Classic Cars China Association. Sotto, il nostro inviato-giurato Luca Gastaldi insieme a Phoenix Mao, responsabile di Audi China.



puty chairman" della Federazione cinese, durante l'YQ Island Concours d'Elegance: "Fin dalla nostra fondazione -ci ha detto- abbiamo iniziato a collaborare con il ministero della cultura per promuovere in forma ufficiale il motorismo storico.

È un settore che avrà un grande sviluppo, ma deve essere gestito con determinati criteri che dobbiamo impostare bene sin da subito. Abbiamo strutturato la nostra Federazione in modo da lavorare in settori specifici: dalle relazioni con l'estero, all'area tecnica per garantire al governo la sicurezza e il buon funzionamento delle vetture d'epoca che arriveranno in Cina. In Italia avete un know-how di grande valore, per questo abbiamo siglato una partnership con l'ASI: le vetture che arriveranno in Cina dotate di certificazione ASI, per i successivi due anni non avranno bisogno di ulteriori controlli da parte nostra. Sarà una garanzia per poter circolare sulle nostre strade. La stessa cosa varrà per quelle tedesche che avranno passato i controlli del TÜV".

Viste le premesse, potrebbero aprirsi nuovi, interessanti scenari per i numerosi specialisti già attivi in Italia che abbiano il co-



FRECCIA ROSSA

Qui sopra e a destra, l'ammiraglia di stato Hong Qi, che in italiano si traduce "freccia rossa": vero orgoglio nazionale sin dagli anni Cinquanta. È un'imponente limousine - l'esemplare fotografato è del 1972 - spinta da motore americano 8 cilindri a V di 5.650 cc abbinato ad un cambio automatico a tre rapporti.



BORGWARD

A sinistra, un'immagine del Classic Car Museum di Pechino fondato da Wenyou Lou e aperto al pubblico nel 2011: ospita un centinaio di vetture che ripercorrono la storia dell'industria automobilistica cinese. A fianco, una Borgward Isabella H 1500 del 1961 nelle prove di regolarità sul piccolo circuito di Baoshan.

raggio di lanciarsi sulla via della seta alla caccia di nuove opportunità. Nella terra di Mao Ze Dong ci sarà bisogno di restauratori, meccanici, carrozzieri, esperti di storia dell'auto e altre figure professionali qualificate.

Per ciò che abbiamo potuto vedere durante l'YQ Island Concours d'Elegance, c'è molto da fare. L'evento, curato dall'editore Auto Bild China, ha tutte le carte in regola per svilupparsi alla grande: prima di tutto la location, poi la partecipazione diretta di Case automobilistiche come Volkswagen, Audi, Jaguar, Skoda, Aston Martin fino alle locali Borgward (marchio tedesco fondato nel 1919, ma ora di proprietà cinese) e Hong Qi, la mitica "freccia rossa" (questa la traduzione del nome) che dagli anni Cinquanta viene utilizzata come auto di stato e di rappresentanza.

Giudicare le auto storiche che hanno partecipato al concorso è stato quindi abbastanza semplice. Nessun esemplare particolar-

mente importante, giusto un gruppo di belle Borgward anni '60 arrivate dalla Germania, due Porsche 356 dello specialista francese Equipe Europe, una Skoda Felicia cabriolet restaurata e conservata in Cina, una rara Alfa Romeo SZ del 1990 (anche questa di collezionisti con gli occhi a mandorla, appassionati di auto italiane) e, tra le altre da citare, un paio di Citroën 2CV di altrettanti eccentrici "enthusiast" cinesi che hanno un debole per i prodotti francesi. Alla fine, l'ambito "Best of Show" è andato ad una Porsche 356 SC del 1964.

L'autista collezionista

Nonostante il pochissimo tempo a disposizione per il turismo, nel nostro viaggio in Cina abbiamo avuto l'opportunità di vedere qualche scorcio pechinese. Dalla celebre piazza Tienammen alla Città Proibita, fino al quartiere "798" interamente dedicato all'arte e alla creatività. Qui è tutto un fermento di piccole e grandi attività nel-

le quali il design la fa da padrone: stilisti di abbigliamento, gallerie d'arte, performance musicali... Una sarabanda di colori e rumori nella quale sguazzano migliaia di giovani. Ci siamo infilati nel museo UCCA (Ullens Center for Contemporary Art) e ci siamo rifocillati nel sushi bar Timezone 8.

Automobilisticamente parlando, abbiamo avuto l'occasione di visitare il museo di auto storiche di Wenyou Lou: un autista statale oggi in pensione, che già negli anni '60 iniziò a raccogliere le mitiche Hong Qi, le ammiraglie di stato che venivano dismesse a fine carriera: "Sono state il mio sogno fin da bambino -ci ha raccontato Lou al volante di una delle sue "freccie rosse"- per questo decisi di fare l'autista: in quegli anni era l'unico modo per ottenere la patente e guidare un'automobile". Nel suo museo sono conservati un centinaio di veicoli: anche trattori, camion (anch'essi made in China) e alcuni modelli stranieri (perfino un rottame di Fiat 126).

Un secolo alla bavarese

A Monza BMW ha festeggiato il secolo di vita con le sue auto e i suoi campioni. Un evento sensazionale, capace di richiamare una quantità di pubblico rara in autodromo di questi tempi

DI EUGENIO MOSCA





ATMOSFERA
Tante auto da corsa,
tanto pubblico: la
manifestazione per i
100 anni della Casa di
Monaco ha riportato
all'Autodromo Nazionale
Monza l'atmosfera delle
grandi occasioni.

Ah, i favolosi anni '80 e '90. Sì, proprio quelli. Non abbiamo sbagliato. Perché, per noi appassionati italiani di corse in automobile, i dieci anni a cavallo di quel ventennio hanno un sapore intenso, avendo rappresentato il massimo fulgore della nostra scuola con la nutrita "pattuglia tricolore" di piloti in F1. Ma non solo, perché i nostri facevano spesso la voce grossa anche, se non soprattutto, nei massimi campionati per vetture Sport e Turismo. Roba che pare preistoria, quando sono sei anni che non abbiamo un pilota in F1.

Parata di campioni

Perciò non possiamo che essere grati a BMW per averci fatto rivivere uno spaccato di quel favoloso periodo riportando in pista, a Monza in occasione del "100 Next Festival", alcuni dei piloti che in quegli anni ci hanno reso orgogliosi. In ordine sparso: Riccardo Patrese, Bruno Giacomelli, Pierluigi Martini, Siegfried Stohr, Roberto Ravaglia. Ma anche altri campioni, stranieri, che hanno fatto parte della storia sportiva BMW allietando gli appassionati con le loro imprese, come Johnny Cecotto, Marc Surer, Steve Soper. Per non parlare del fenomenale Alessandro Zanardi: ormai scarseggiano le parole per commentare il suo coraggio e le sue gesta.

Passato, presente e futuro

A Monza non si è parlato ovviamente di soli piloti, anzi: per festeggiare i cento anni di attività, a cui si univano i cinquant'anni della filiale italiana, la Casa bavarese ha portato a Monza uno stuolo di vetture, alcune molto rare altre addirittura uniche, provenienti dal Museo di Monaco, che ripercorrono la storia industriale e sportiva BMW. Tra queste, in esposizione: HH 49 Formel 2 Rennwagen del 1949; BMW 700 RS del 1961; Brabham-BMW BT7 Rekordwagen del 1965; BMW 2002 TI da rally del 1969; Dornier BMW F2 del 1970; BMW M3 da rally del 1986; Benetton-BMW B186 turbo del 1986; BMW M3 GTR del 1993; BMW 320i STW ex-Winkelhock del 1995; BMW X5 Le Mans del 2000; Williams-BMW FW26 del 2004; BMW M3 GTR del 2004; BMW 120d VLN del 2006. Mentre un nutrito gruppo di altre vetture è andato in pista per la parata di domenica dispensando emozioni al numeroso pubblico: BMW 328 del 1937; BMW 328 Touring Coupè del 1939; BMW 328 Mille Miglia Roadster del 1940; Brabham-BMW BT52 turbo del 1983; March-BMW 782 del 1978; BMW M1 Procar; BMW V12 LMR del 1999; McLaren BMW F1 GTR Le Mans del 1997; Chevron-BMW B21 del 1972; BMW 3.0 CSL Rennsport-Coupè del 1973; BMW 2002 Gr. 2 del 1976; BMW M3 Gr. A 2.5 DTM del 1992; BMW 320 e 320si WTCC ex-Zanardi del 2005 e 2006; BMW M3 GT2 del 2011; BMW Z4 GT3 del 2012. Tutte radunate in un recinto che si è trasformato in una sorta di santuario, meta del pellegrinaggio di tutti gli appassionati accorsi a Monza nella tre giorni del Next 100 Festival. E sono stati in tanti. Le cifre ufficiali



PARATA DI STELLE

Tra i più attesi e applauditi a Monza c'è stato Riccardo Patrese, che è tornato al volante della Brabham BT52 con cui disputò il mondiale di F1 del 1983. Sopra, a sinistra la BMW 328 Roadster Mille Miglia: vinse l'edizione del 1940; a destra, la Dornier-BMW F2 del 1970. Nella pagina a fianco, sopra Pierluigi Martini ha ritrovato la V12 LMR con cui vinse la 24 Ore di Le Mans 1999; sotto, a sinistra l'auto di Le Mans '97, la F1-GTR; a destra, un gruppo di piloti: si riconoscono Bruno Giacomelli, Riccardo Patrese (secondo e quarto da sinistra), Johnny Cecotto, Steve Soper (secondo e quarto da destra), Roberto Ravaglia, Siegfried Stohr e Marc Surer (accosciati, da sinistra).

ciali parlano di 40.000 persone accreditate (1,6 milioni quelle raggiunte sui social) per poter ammirare la storia BMW, ma anche toccare con mano il presente e il futuro della Casa bavarese, potendo provare (4.000 i test drive effettuati) gli attuali modelli della gamma dotati sia di propulsore termico sia elettrico, che per l'occasione ha radunato i propri tre marchi, BMW (anche BMW Motorrad), Mini e Rolls-Royce.

Su di giri

E l'atmosfera si è riscaldata nel primo pomeriggio di domenica quando una miriade di appassionati, richiamati dal rombo dei

motori che i meccanici BMW stavano scaldando, ha letteralmente stretto d'assedio il magico recinto dove i campioni stavano prendendo posto in quelli che una volta erano stati i loro sedili ufficiali, per poi trasferirsi sulle tribune da dove hanno ripetutamente applaudito i protagonisti della parata. Alcuni dei quali non si sono certo risparmiati, cominciando a tirare sempre più il regime dei giri motori e accorciando le staccate. Tra questi, Riccardo Patrese, che ha ritrovato la Brabham BMW BT52 Turbo con cui nel 1993 aveva stampato la pole position proprio a Monza: "È la mia macchina. Con il mio sedile. Appena sono salito è stato come

tornare a casa. Dopo tanti anni sono tornato a vivere le stesse sensazioni. Due giri per adattarmi e poi full power -ammette il padovano appena sfilatosi dall'abitacolo-. E la macchina si è comportata molto bene. Certo le gomme sono diverse da quelle che usavamo allora, ma il motore spinge di brutto e anche la frenata è perfetta. Tanto che mi sono potuto godere dagli specchietti le fiammate in scalata".

Gli fa rima Pierluigi Martini, che ha spremuto a dovere la BMW V12 LMR con cui vinse la 24 di Le Mans 1999, passando ad ogni giro sempre più veloce sul traguardo e spingendo più avanti la staccata alla prima va-



riante: “È una macchina eccezionale. Con una velocità pazzesca e molto divertente da guidare, senza fatica. Nelle curve veloci mi sono trovato subito molto bene, mentre ci sarebbe voluto qualche giro ancora per trovare i punti giusti di frenata”.

Bruno Giacomelli, che ha ritrovato la sua March 782 dei record, non ha smentito la fama di pilota meticoloso: “Non avevo mai girato a Monza con una F2 e su questa pista la difficoltà maggiore è trovare i giusti punti di staccata, perciò non basta qualche giro. Ma è stata una sensazione fantastica, perché la macchina ha funzionato benissimo, così come il cambio e il mo-

tore. Certo, se dovessimo fare una gara ci sarebbe da sistemare qualcosa come messa a punto, ma dettagli. D'altronde nessuna macchina da corsa è perfetta, però con questa siamo arrivati davvero a un ottimo livello, come confermano i risultati ottenuti: nel '78 vinsi l'europeo con otto vittorie su dodici gare, più un secondo e un terzo posto. E fui anche sfortunato, altrimenti avrei davvero potuto vincerle tutte. Quindi è una soddisfazione particolare, perché posso dire che questa macchina è una mia creatura, avendone curato lo sviluppo”.

Siegfried Stohr ha fatto un salto indietro

nel tempo pilotando, non senza un pizzico di apprensione, un pezzo praticamente unico come la BMW 328 Touring Coupé del '39: “Devo ammettere che ero piuttosto teso, perché partendo davanti sapevo che sarebbero arrivati alle mie spalle dei missili. E poi la macchina è decisamente impegnativa da condurre, perché in rettilineo e in frenata si comporta bene, mentre in curva ha poca gomma a terra e necessita di attenzione”.

Finale pirotecnico con l'inglese Steve Soper, che ha mandato in visibilio il pubblico delle tribune esibendosi in fumanti “tondi” con la McLaren BMW F1 GTR.



Veicoli di comunicazione

Pochi sanno che i locali dell'ex-Fiera di Roma custodiscono una perla nascosta. Un viaggio nella storia d'Italia che oggi serve soprattutto a parlare ai giovanissimi

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

Lo diciamo con piacere e un pizzico di orgoglio patriottico: il Museo delle Auto della Polizia di Stato è un'autentica sorpresa. Abituati come siamo alle polemiche sui fondi e risorse destinati alle Forze dell'Ordine, non ci aspettavamo una collezione tanto completa e ben tenuta. L'esposizione sorprende infatti per la vastità dei mezzi presenti e per il loro perfetto stato di conservazione ed efficienza. Tra auto, moto e mezzi speciali ci sono circa sessanta veicoli, anche se non è sem-

pre possibile vederli tutti perché molti vengono "prestati" temporaneamente ad altre strutture, eventi istituzionali, manifestazioni e produzioni cinematografiche.

Dopoguerra

La stragrande maggioranza di essi appartiene al periodo storico compreso tra la fine della seconda guerra mondiale e i giorni nostri, ovvero il periodo in cui la motorizzazione delle Forze dell'Ordine ha vissuto la sua fase di maggior sviluppo, di pari passo con la

motorizzazione dell'Italia. In realtà, le prime vetture del dopoguerra altro non erano che normali auto civili, caratterizzate al massimo dalle scritte sulle porte. In seguito, col debutto della celebre Alfa Romeo 1900 Pantera e con alcuni veicoli fuoristrada, sono nati i primi allestimenti specifici.

Il percorso espositivo è organizzato in sale, divise intuitivamente per "fasi cromatiche": dai primi veicoli color sabbia dell'immediato dopoguerra, ai mezzi amaranto dei primi anni '50, a quelli in divisa verde militare dei '60, alle mitiche volanti bianche e azzurre che dagli anni '70 ci portano ai mezzi dei giorni nostri. Non mancano veicoli particolari come le moto con sidecar, gli uffici mobili, i cingolati da neve, le berline di rappresentanza o le famose Moto Guzzi della Squadra Acrobatica. A margine, una zona espositiva con belle vetrine ricche di strumenti di tutte le epoche, dalle bande chiodate agli apparecchi radio, alle divise storiche e tutte



GAMMA COLORI

A sinistra, una carrellata di auto in servizio alla Polizia negli anni '70, quando era ancora un corpo militare come testimonia il colore verde. Sopra, una Fiat 1900 sabbia degli anni '50; sotto, la livrea di oggi su una... Smart.



le principali dotazioni d'ordinanza delle varie epoche.

Prima i bambini

Per la nostra visita guidata troviamo ad accoglierci il responsabile del Museo, Commissario Giuseppe Carlesi, in carica da maggio 2016, e l'Assistente Capo Franco Tommaso, veterano della struttura e specializzato, tra le altre cose, nell'intrattenimento dei più piccoli.

«Proprio i bambini -ci spiega il Commissario Carlesi- rivestono un ruolo fondamentale tra il pubblico del Museo. Sono i nostri visitatori più importanti, quelli a cui dedichiamo maggior attenzione. Spesso, collaborando attivamente con le scuole, andiamo a prenderli direttamente con un nostro bus in livrea: a loro piace tantissimo e a noi permette di trasmettere un'idea di Polizia "amica", un concetto molto importante da diffondere, soprat-

tutto nei quartieri più disagiati. Il Museo diventa così un pretesto per entrare in contatto diretto con la gente con meno severità rispetto alle consuete attività di pattuglia e di pronto intervento».

«Grazie al Museo -interviene Tommaso- non ci si ferma all'aspetto prettamente istituzionale, ma assieme a bambini e genitori si fa un viaggio nel tempo fatto di persone, non solo di divise. Raccontiamo loro come i colleghi hanno vissuto ogni singolo mezzo e quali erano i problemi che la Polizia ha dovuto affrontare nel tempo. Per noi è un'occasione per raccontare tutto quello che i media di oggi non dicono, e quanto la Polizia possa realmente aiutare i cittadini. Si parte con le auto e si finisce a parlare di cyber bullismo, di violenza sui ragazzi, di femminicidio. Il Museo per noi è un mezzo formidabile di comunicazione con le nuove generazioni».

Dal Portello a Maranello

Il pubblico del Museo non è fatto di soli bambini. Girando tra le sale chiediamo al Commissario Carlesi quali siano i mezzi da lui ritenuti più interessanti: «Anche se sono qui da poco -racconta- sono già legato a tutti i mezzi presenti. Ognuno di essi ha una sua storia propria e mille altre da raccontare, visto che hanno tutti prestato servizio. Tra tutti ovviamente ce ne sono alcuni che hanno rivestito un ruolo particolare per la Polizia italiana: le Alfa Matta e le Jeep Willis hanno rimesso in piedi l'Italia; sulle strade urbane per prima si è distinta la Fiat 1100 "Mussone", mentre per le arterie più veloci si "inventò" la Pantera. Effettivamente le forme sinuose dell'Alfa 1900, nera con quei fanali gialli, nella notte davano proprio l'idea di trovarsi davanti a un grosso felino! Con la Giulia poi, protagonista tra l'altro di tutto il filone po-



lizesco del cinema degli anni di piombo, nacque un nuovo concetto di "Pronto Intervento", che rinnovò la vecchia idea di Polizia come guardia di città. Storicamente infatti la Polizia è sempre stata più presente nei grandi centri urbani mentre i Carabinieri seguivano più da vicino i piccoli centri. La Giulia 1600 ha davvero fatto la storia della Polizia, assieme alle successive Giulietta e Alfetta; la storia recente della Polizia è la storia delle Alfa Romeo, da sempre vetture potenti e affidabili. Con le Alfa la Polizia ha giocato una lunga partita coi malviventi, in cui si alzava sempre l'asticella: più potenti erano le "Pantera", più i delinquenti erano costretti ad adeguarsi; il problema era che loro giocavano senza regole, e stargli dietro era sempre più impegnativo. Per questo motivo nacquero le vetture "da inseguimento" come le Alfa 2000 e 2600 Sprint, per cui

gli agenti erano inviati a scuola di pilotaggio presso il circuito di Anagni, dove imparavano la guida veloce e le tecniche di speronamento, necessarie prima dell'avvento delle tecnologie moderne, con cui oggi ci si coordina per creare una rete attorno all'inseguito».

Un autentico mito di quegli anni è la Ferrari 250 GTE del famoso Maresciallo Spatafora, celebre perché quando c'era in giro lui era difficile farla franca. Attorno a Spatafora e alla sua vettura girano diverse leggende. Si dice che durante una visita improvvisa alla Questura di Roma, all'inizio degli anni Sessanta, al personale radunato sull'attenti in cortile l'allora Capo della Polizia Angelo Vicari chiese di cosa avessero bisogno per essere più efficienti nella lotta al crimine. In un imbarazzato silenzio generale, si levò una voce: "Servirebbero mezzi più veloci ed efficienti". "Ad esempio cosa?" chiese il Prefetto. "Una Ferrari!" rispose spaval-

do l'agente. Dopo qualche mese, nell'incredulità generale, la Ferrari arrivò davvero. Il maresciallo Spatafora fu tra i selezionati per andare a Maranello a imparare come guidarla, e si racconta che fece una gran bella figura, al punto da essere notato dallo stesso Enzo Ferrari, che tra il serio e il provocatorio gli chiese se fosse interessato a cambiare attività ed entrare nella sua Scuderia. La risposta di Spatafora fu memorabile: "Preferisco fare il poliziotto a Roma, correre è troppo pericoloso".

La famosa Ferrari 250 GTE targata Polizia 29444, unico esemplare al mondo, oggi appartiene a un privato del nord Italia, ma fa parte dell'esposizione permanente del Museo. Come tutte le altre vetture, è seguita dagli specialisti in divisa che si occupano dei restauri, della manutenzione e della conservazione di tutta la collezione, buona parte della quale ha anche ricevuto l'agognata "Targa Oro" conferita dall'Asi.



PANTERA

Nella pagina a fianco, la prima "Pantera": l'Alfa Romeo 1900; nella foto piccola, il dettaglio delle catene poste davanti alle ruote anteriori per riparo dalle pallottole. In alto, a sinistra un dettaglio del marchio... felino; a destra alcuni apparati radio in una apposita vetrinetta. Qui sopra, con una Fiat 600 amaranto il commissario Giuseppe Carlesi che ci ha accompagnati nella visita in qualità di responsabile del museo.

CONTATTI

Il Museo delle Auto della Polizia di Stato è aperto dal lunedì al sabato dalle 9.00 alle 13.00, ma effettua aperture straordinarie su prenotazione per gruppi di almeno 20 persone. L'indirizzo è Via Arcadia 20, Roma (zona EUR, ex-Fiera di Roma).

Il biglietto d'ingresso intero costa 3 euro, 1,50 euro il ridotto.

Per informazioni, chiamare il tel. 06.5141861 o scrivere a museoautopolizia@interno.it. Sul sito www.poliziadistato.it c'è una sezione dedicata al Museo, che a breve si arricchirà anche di una gallery di foto.



MITICA

La Ferrari 250 GT del maresciallo Spatafora è il fiore all'occhiello del Museo della Polizia. Negli anni '60 era una sorta di creatura mitologica.





A PEDALI?
L'espressione la dice lunga sullo stato mentale del soggetto al momento dell'acquisto... Che sia un'auto a pedali?

Mi son fatto la Lamborghini!

In totale delirio il nostro, lasciato libero di agire, acquista un'utilitaria scassata pensando sia la supercar dei suoi sogni di bambino



DI ROBERTO CORNO*

Ecco, ci risiamo...
"Te lo avevamo detto, lo sapevamo che sarebbe successo di nuovo!"

"Sì, bella forza... siete degli indovini!" (certo, non ci voleva molto a capirlo; lo sapete che sono un "malato", come molti di voi, peraltro).

"Ma questa volta è diversa, c'è un motivo profondo, una giustificazione seria!"

"Come al solito!"

"No, non come al solito..."

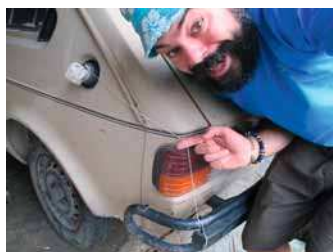
Questa volta il motivo del colloquio immaginario da teatro greco è più profondo e si perde nella notte dei tempi.

Tutti, fin da piccoli, hanno il loro mezzo preferito: c'è chi stravede per i mezzi dei Pompieri, chi per le ambulanze, chi per i mezzi militari o per le Ferrari. E non c'è un motivo, è una cosa che ti piace e basta.

Quei mezzi ti trasmettono un fascino irresistibile ed ogni volta che anche soltanto ci pensi percepisci una forza misteriosa che ti attrae in quella direzione manco fossi una maledetta falena pronta a friggersi su un proiettore al GP notturno di F1 a Singapore.

Ecco, a me è successo esattamente così ed è ormai da tempo immemorabile che sono fissato con un'auto pazzesca, elegante e selvaggia, dotata di ogni comfort ma minimale, nel contempo supercar e fuori-

*ROBERTO CORNO È NATO A TORINO NEL 1974. INGEGNERE MECCANICO, HA UN'OSSESSIONE PER LE VETERANE. SOPRATTUTTO QUELLE AGGREDITE DALLA "RUST" (RUGGINE). SPIRITO BRITANNICO INGABBIATO NELLA REALTÀ ITALIANA, SI È ISCRITTO AL VINTAGE SPORTS-CAR CLUB IN INGHILTERRA



CARTONE
L'oggetto dei sogni di bambino si è tramutato in realtà. Ma il nostro sarà cresciuto? A giudicare dal marchio Lamborghini di cartone che ha attaccato al volante, si direbbe di no...



strada... anzi, la madre di tutti i fuoristrada! E ovviamente, come è giusto che sia per le auto da sogno, rarissima ed irraggiungibile.

Come avrete sicuramente capito, sto parlando nientepopodimeno che... della sublime e fantasmagorica Fiat 127 Rustica!

Auto esotica, o meglio coloniale (tanto è vero che era proposta soltanto nel colore beige coloniale) e rara, anzi introvabile (5000 esemplari prodotti). Uscì nel 1979 come "auto da campagna" e fu commercializzata fino al 1981.

Da allora sono innamorato di cotanta beltà. Già a sei anni ero fissato con i fuoristrada e quando vidi per la prima volta la sfavillante Rustica nuova di un nostro conoscente che faceva il giardiniere me ne invaghii perdutamente! D'altronde, come resisterle? È in realtà una Fiat 147, prodotta quindi in Brasile, versione "da campagna" con allestimento spartano e caratteristiche fuoristradistiche. Motore 1050 cc da 50 CV accoppiato al cambio più robusto del "128", con le prime tre marce più corte per migliorarne lo spunto nel "brutto". Le sospensioni sono anch'esse rinforzate con sospensioni anteriori tipo Tropic (quanto fascino esotico in una sola parola!) e balestra posteriore trilama anziché monolama. E se non vi bastano le caratteristiche tecniche, per farvi innamorare, passiamo a quelle estetiche: fanali anteriori e posteriori riparati da una griglia in metallo montata su paraurti tubolari, sedili dedicati con struttura in tubi tipo sedia a sdraio poco imbottiti e rivestiti in simil pelle marò (insomma tipo quelli della Panda ma prima che uscisse la Panda), la famosa vernice coloniale, cerchi neri con gomme tassellate. Unico optional, il portapacchi.

Comunque la Rustica pare più rara di una Ferrari GTO così dopo anni di infruttuose ricerche, un mattino (precisamente alle 7.33 del 26 maggio 2016) appena sveglio e proprio mentre sono impegnato in una "seduta di meditazione" ricevo un WhatsApp da un amico di Genova, noto manigoldo e cacciatore di ruggine: è lui, è l'annuncio della vita!

Pare proprio che a Gabicce Mare sia in vendita per 750 Euro una polverosa Fiat 127 Rustica funzionante e addirittura revisionata!

Dalla Norvegia a Gabicce

Non perdo tempo, non posso perdere tempo e tosto abbandonati famiglia e lavoro, lesto come un ghepardo contatto il venditore.

La giornata trascorre in fibrillazione: ...e se fosse un falso?...e se arrivasse un collezionista nipponico che me la soffia sotto il naso?...e se il venditore colto da rimorso ci ripensasse? Non ho assolutamente tempo per andarla a vedere e così son costretto ad interrompere le vacanze dei miei genitori per inviare mio padre in avanscoperta. L'esame è positivo e mio padre stranamente entusiasta, solo che le vacanze estive incombono e così senza indugio divento il sincero e rurale proprietario di una per ora virtuale Fiat 127 Rustica del 1980! Poi, la lunga attesa: per quasi tre mesi la sogno ogni notte e poi finalmente, al ritorno dalla Norvegia, fresco come una rosa faccio finalmente la sua conoscenza. Inutile dire che è stupenda, essenziale e animalesca, ancora più bella di quanto potessi immaginare: sì è vero, è parecchio arrugginita, però è partita al primo colpo!

E per finire apriamo una parentesi: descritta così sembra una macchina dura ed essenziale, Rustica appunto ma in realtà c'è una chicca che non tutti conoscono... la Rustica è in realtà una supercar sotto mentite spoglie! Infatti era allestita negli stabilimenti Lamborghini, dove venivano anche prodotti i paraurti grigliati e i portapacchi! Altro che LM 002...

ATMOSFERE VERDIANE PER IL RADUNO NAZIONALE DELL'MG CAR CLUB NELLE TERRE PARMENSI

L'MG Car Club d'Italia ha organizzato dal 2 al 4 settembre il suo Raduno nazionale ("Arie di Parma in MG") sulle strade che uniscono luoghi caratteristici dell'omonima provincia. Cinquantasei equipaggi hanno guidato le proprie auto tra pianura e colline con inevitabili quanto piacevoli pause eno-gastronomiche. Venerdì la prima tappa con partenza da Ponte Taro ha portato i partecipanti, costeggiando i vigneti di Maiatico e lo splendido castello di Torrechiara, fino a Langhirano, località rinomata per la produzione

e la stagionatura del Prosciutto di Parma. Sabato la carovana di auto inglesi ha proseguito il giro tra la Via Emilia e il fiume Po, nel cuore della "bassa" che profuma di culatelli, attraversando il centro storico di paesi quali Fontanellato, Busseto, Roccabianca e Fontanelle. Di notevole interesse la visita a Villa S. Agata nel piacentino, residenza del Maestro Giuseppe Verdi, al Museo Guareschi di Roncole Verdi, luogo natio della saga di Don Camillo e Peppone, al Museo Casa Barezzi di Busseto.

Domenica, dopo aver reso omaggio al parmigiano reggiano, momento sportivo sulla strada della "Parma-Poggio di Berceto" per concludere in bellezza la tre giorni di motori, cucina, musica, cinema e del buon vivere emiliano-romagnolo in ottima compagnia.

www.mgcarclubitalia.org



STELLE SUL LISTON: BEST OF SHOW ALL'ALFA ROMEO 2500 TOURING CABRIOLET DI CORRADO LOPRESTO

Incredibile successo di pubblico per il 6° Concorso d'Eleganza organizzato da RIVS - Registro Italiano Veicoli Storici sabato 15 ottobre. Stelle sul Liston "A Riveder le Stelle" ha visto trionfare l'Alfa Romeo 2500 di Corrado Lopresto (in foto). In centro storico a Padova hanno sfilato alcune delle più belle auto da tutta Italia, che hanno incantato il pubblico presente. Pubblico che ha premiato anche la Fiat 1100 Stabilimenti Farina di Lorenzo Somnavilla (2° posto) e la Corvette C1 di Michelangelo Poncina (3° posto). Gli altri premi, assegnati da RIVS, sono andati alla Lamborghini Miura S di Andrea Nicoletto (Eleganza e Passione), alla Essex Super Six di Silvano Borghonovo (Eccellenza e Memoria), alla Lancia Augusta Stabilimenti Farina di Francesco Paganelli (migliore vettura italiana anni '30-'50), alla Maserati Mexico di Piero Galtarossa (migliore vettura italiana anni '60-'70). Gli sponsor hanno poi premiato la Jaguar E-Type di Monica Merotto Ghedini (menzione

speciale Autoserenissima) e la Lancia Aprilia Pininfarina di Giorgio Serreli (menzione speciale Mediolanum).

Novità assoluta dell'edizione 2016, il Trofeo Giovani, che hanno esposto alcune young-timer. Infine, un tocco d'eleganza femminile con i riconoscimenti assegnati agli equipaggi di donne: Elena Maggiore, Luisa e Monica Merotto, Rosita Corato-Roberta Vodolo e Giusy D'Agostino-Sonia Stona.

www.stellesulliston.it



PASSIONE GIULIA, DOVE NASCONO LE BERLINE DI OGGI

Il 23 e 24 settembre scorsi lo stabilimento di Cassino (FR) è stato teatro di due eventi distinti, ma che hanno avuto come comune denominatore la "Giulia". Un modello, un mito Alfa Romeo che ancora oggi conquista la passione degli appassionati di tutto il mondo. A distanza di quasi 60 anni dalla prima Giulia prodotta, oggi ancora Cassino trova la conferma del DNA Alfa Romeo, storia e passione ancora oggi vivono Alfa Romeo.

Il Registro Italiano Giulia, il Registro di modello unico al mondo e il Cassino Classic Car per primi si sono dati appuntamento per una visita guidata dello stabilimento. La massima professionalità e modernità ed innovazione della struttura confermano la qualità sempre portata in primo piano dall'Alfa Romeo.

Con il massimo ringraziamento ad FCA per aver riportato l'Italia e l'Alfa Romeo ai primi posti in fatto di qualità, innovazione e sportività. Le auto del Registro Giulia insieme al Cassino Classic sono state esposte al pubblico (30 vetture) lungo i viali dell'impianto produttivo in occasione del "Family Day", evento, che ha visto transitare in stabilimento circa 16.000 persone. Per il successo dell'evento il Registro ringrazia "FCA Heritage" per la disponibilità dello stabilimento "Cassino Plant".

www.registrogiulia.info



CONCORSO E PROVA DI REGOLARITÀ PER I 50 ANNI DELLA COZZI AUTO

L'1-2 ottobre si sono svolti i festeggiamenti del 50° anniversario di attività della Cozzi Giulio Auto di Canegrate (MI), culminati in un concorso di eleganza, tenutosi nell'ampio giardino presso la ditta stessa. Le 50 autovetture iscritte al Concorso, dalle Balilla anni '30 alle Ferrari dei giorni nostri hanno sfilato in serata davanti a un numeroso pubblico. Sono state premiate le auto più belle di ogni marca: Alfa Romeo Giulia Spider 1.6 del 1963 (Osvaldo Aghemo, in foto); Fiat più 1400 del 1956 (Gianfranco Lamperti); Lancia Thema 8.32 del 1988 (Gianni Venturini); Ferrari F430 Scuderia del 2009 (Pietro Polara). Premio speciale per l'equipaggio a tema a Luigi Bracciani e moglie a bordo di una Fiat Balilla 508 (4 marce) del 1934.

Il mattino della domenica la manifestazione si è conclusa con il "Raduno 50° Cozzi Giulio Auto", evento con prova di regolarità ad orientamento, nei dintorni di Canegrate.

www.cozzigiulioauto.com



LANCIA FULVIA CLUB: PRIMO RADUNO CON SODANO E TESSERAMENTO 2017

Nell'aprile del 2015 un gruppo di appassionati della Lancia Fulvia si riunisce a Torino e costituisce il Lancia Fulvia club, sodalizio dedicato alla popolare vettura torinese. Il piccolo club, presieduto da Piero Vanzetti, ottiene da Fiat Auto e dal Lancia Club il riconoscimento come club di modello Lancia riconosciuto ed autorizzato. Il piccolo gruppo di appassionati, oltre che dal presidente Vanzetti, è composto dal suo vice Giorgio Onori, che si occupa degli aspetti logistici, da Luca Delle Piane, segretario, e dai consiglieri Remigio Camilla, Livio Riccardi e Roberto Ratto, noto preparatore savonese, tutti soggetti molto vicini al mondo "Fulvia" in Italia. Dopo un avvio in sordina, il Lancia Fulvia Club ha organizzato tra le colline delle Langhe (CN) il primo raduno nazionale l'1-2 ottobre scorsi, con 43 equipaggi, tutti su Fulvia. Dopo la visita alle cantine di Barolo, tanti chilometri guidati nelle splendide strade delle Langhe per finire con un gioioso pranzo con più di 80 commensali, tra cui Piero Sodano, rallyman ligure. Per l'immediato futuro, previsto un ricco sito internet in grado di essere un riferimento definitivo per gli appassionati del modello, e in primavera un altro raduno nazionale, questa volta nel centro Italia. Già aperto il tesseramento 2017 al costo di soli 50 euro. Per informazioni: fulviaclublancia@gmail.com.



NSU E NOSTALGIA PER I SOCI DEL CLUB ITALIANO

L'Incontro di Amicizia dell'NSU Club Italia si è svolto dal 23 al 25 settembre a Padova, città dove risiedeva la Compagnia Italiana Automobili (CIA), importatrice per l'Italia dei veicoli NSU. Al mattino del sabato i radunisti si sono diretti a Luvigliano di Torreglia dove hanno visitato Villa dei Vescovi, monumento nazionale di proprietà del FAI. Dopo aver pranzato a Teolo in un ristorante tipico della zona, il gruppo è rientrato a Ponte San Nicolò dove alla sera, dopo la cena, si è tenuta una riunione per ricordare Italo Ruzza, ex ispettore tecnico della CIA scomparso nel febbraio 2015. Alla riunione hanno partecipato alcuni ex dipendenti della CIA che con le loro testimonianze hanno ripercorso alcuni momenti salienti della vita della NSU italiana, dove addirittura per due anni esisteva una catena di montaggio della Prinz 4. Alla domenica i partecipanti al raduno hanno visitato l'Orto Botanico di Padova, che è il più antico orto botanico situato sul suo luogo d'origine esistente al mondo, oggi patrimonio dell'UNESCO. Al termine del pranzo che si è svolto in un lussuoso ristorante di Prato della Valle i radunisti hanno fatto ritorno alle loro abitazioni. www.nsuclubitalia.org



DÉESSE TIME 2016: L'INCONTRO INTERNAZIONALE ALL'INSEGNA DELL'ELEGANZA

Per la prima volta, sono stati i colori e i toni di Settembre, l'11 per l'esattezza, nel bellissimo parco dell'ottocentesca Villa Arnò ad Albinea (RE, in foto) ad accendere il successo del 19° Incontro Internazionale dedicato alle Citroën DS: il Déesse Time. Dopo l'esposizione delle auto, l'incontro ha avuto il suo seguito con il tradizionale pranzo, concluso con la bellissima torta griffata, la cui affascinante e seducente grafica ha fatto da filo conduttore al gadget donato ai partecipanti, progettato da Cesare Di Liborio, riservato a ogni capo equipaggio. L'organizzazione, curata da Gianni Marchetti, ringrazia il Dottor Carlo Arnò per l'ospitalità e tutti i vari sostenitori che hanno contribuito al buon esito della manifestazione. Appuntamento al 14 maggio 2017 per la ventesima edizione! www.ladeessere.it



CROMATURE DEL PASSATO

RIPRISTINO VECCHIE CROMATURE BY CROMATURA METALFLASH

Riportiamo le tue vecchie cromature come una volta, scromatura e snichelatura elettrolitica, decappaggio, nichelatura opaca, ramatura, nichel lucido e cromo, sabbatura, pulitura e lucidatura di qualsiasi metallo ripariamo il tuo vecchio serbatoio ammaccato

PREVENTIVI ANCHE ONLINE • RITIRIAMO IN TUTTA ITALIA CON NOSTRO CORRIERE

CROMATURA METALFLASH di Ennio Pesce e Gianni Meneghin
via Enrico Barone 11 - 31030 Dosson di Casier (TV) - tel. 0422 633301 - 335 5317242 - 328 6744153
www.cromaturametalflash.com - pul.meneghin@gmail.com



INTERNI AUTO MAIELI

VERA PASSIONE, PER APPASSIONATI VERI



INTERNI AUTO MAIELI

MANTOVA ITALY

TEL 0376 695105

FAX + 39 0376 695300

www.interniautomaieli.com

maieli@inwind.it

Maneggiare con cura

“Alleggerite” di serie non ce ne sono molte in giro, e le quotazioni sono parecchio alte. È bene quindi ripassare i motivi e le peculiarità che le hanno rese tanto desiderate, per evitare... incauti acquisti

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO ALBERTO CERVETTI
E ARCHIVIO CENTRO DOCUMENTAZIONE ALFA ROMEO ARESE

Ci si permetta per una volta una considerazione personale: siamo stati molto sollevati, intimamente, quando ci è stato comunicato che l'incarico per questo servizio riguardava le sole versioni stradali dell'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA; ciò ha evitato, infatti, che rischiasimo di annegare nel mare delle svariate centinaia di gare e decine di trofei che queste auto hanno conquistato: un lavoro immenso.

Questa premessa anche per inquadrare subito l'importanza storica di questi modelli e per giustificare i valo-



ri elevatissimi a cui ormai sono scambiati quando, raramente, accade. Già Alfa Romeo è uno dei marchi beniamini del collezionismo mondiale, vi aggiungiamo una linea di rara gradevolezza, una qualità di guida insuperabile ed infine il palmarès cui abbiamo accennato ed ecco che la "frittata" è fatta: l'auto diventa oggi, come vedremo, inaccessibile ai comuni mortali. E se poi, in futuro, Marchionne decidesse per una versione coupé "GTA" della nuova Giulia, ecco che le quotazioni della vecchia potrebbero prendere ulteriore slancio verso l'alto. E d'altro canto, non sono pochi i casi di falsi, sem-

pre a causa delle quotazioni raggiunte da queste auto. Mettendo insieme le due cose, abbiamo pensato che possa essere utile mettere dei "paletti", sia per aiutare i collezionisti dell'ultima ora, sia per tentare di limitare la diffusione dei falsi stessi. E poi, parlare della GTA ogni tanto, fa bene.

Quando, nel 1963, la Giulia Sprint GT prende il posto della progenitrice Giulia Sprint, allestita ancora sulla carrozzeria della Giulietta Sprint, si presenta in piena armonia con la sua denominazione: una piccola Gran Turismo con 2 posti più 2, non comodissimi ma utili in

ARESE
La Giulia Sprint GTA di fronte al Centro Direzionale Alfa Romeo di Arese, sede del rinnovato Museo. La macchina è proprio quella esposta all'interno, che la Casa milanese ci ha prestato per la realizzazione di questo servizio.



EQUILIBRIO

Mettersi al volante di una GTA rinnova sempre il gusto della guida. È assai difficile trovare una macchina, di 50 anni fa, altrettanto equilibrata. Ed è il segreto delle sue tante vittorie: anche con una potenza quasi raddoppiata nelle versioni da competizione, questo equilibrio resta intatto.

caso di necessità, molto brillante ma anche piuttosto confortevole; non molto curata nelle finiture, come era normale per le Alfa Romeo di quegli anni, era tuttavia ben accessoriata, decentemente insonorizzata e quindi non leggerissima (940 kg a vuoto).

Il modello che, in quel periodo, la Casa del Portello propone ai clienti sportivi è la Giulia TI Super, spoglia fin quasi al limite dell'accettabile per l'uso su strada, ma, equipaggiata come è del potente motore a due carburatori della Giulia Sprint Speciale da 112 CV, dannatamente veloce. Non abbastanza però con rivali del cali-

bro di Ford Cortina Lotus e BMW 1800 TISA, soprattutto se pilotate da Sir John Whitmore la prima e Hubert Hahne la seconda.

Si finisce spesso dietro e non va bene per nulla; la dirigenza Alfa Romeo decide così di affidare all'Autodelta di Settimo Milanese, che ormai è diventata il suo reparto corse, la preparazione di una versione più corsaiola della Sprint GT affidando sul fatto che, più bassa e compatta della TI Super, sarebbe più prestante. Cosa che non manca di verificarsi anche oltre le più rosee aspettative; quando l'Alfa Romeo Giulia Sprint

GTA debutta al Salone di Ginevra del 1965 pesa 115 kg meno dei già ammirevoli 910 della berlina TI Super e addirittura 145 meno della Sprint GT da cui deriva.

Elektron

La cura dimagrante la porta ad essere molto meno rifinita della sorella ma, forse proprio per questo, ancora più elegante già allora; oggi poi questo suo essere ridotta ai minimi termini le dona un fascino irresistibile fatto anche di dettagli deliziosi come i cerchi ruota Campagnolo in elektron, le maniglie delle porte costituite da un semplice archetto con pulsante separato, i sedili anatomici ed alleggeriti ed il volante a tre razze con corona in legno preso dalla Giulia TZ (Tubolare Zagato). Ma non sono certo queste minuzie, e neppure l'eliminazione totale della vernice antirombo, a portare al risultato record, in termini di alleggerimento, che abbiamo citato: il segreto sta nella riprogettazione dell'intera scocca, e non solo dei lamierati delle sovrastrutture, in un materiale speciale, il Peraluman, costituito da una lega di alluminio combinato con piccole percentuali di zinco e manganese.

Il motore, dal canto suo, riceve una cura molto più efficace di quanto appare dalle dichiarazioni della Casa: doppia accensione, carburatori Weber doppio corpo da 45 mm (invece dei 40 mm della Sprint GT), nuovi condotti di immissione e scarico e valvole di diametro maggiorato; difficile credere che il risultato di cotanto sforzo siano soli 9 CV in più (115 contro 106) rispetto alla GT normale, pur se l'obiettivo dei tecnici Alfa Romeo era l'ottenimento di un motore capace di rispondere al meglio alle successive elaborazioni per uso agonistico.

A questo punto è chiaro che la questione della competitività con le concorrenti citate più sopra non si pone nemmeno; se solo si riuscisse ad omologarla nelle Turismo, però. Cosa che è meno facile del previsto poiché le dimensioni dell'abitacolo risultano appena troppo ridotte; per superare l'ostacolo si pensa allora di sostituire la panchetta imbottita posteriore, presa in un primo momento dalla Sprint GT, con una specie di asse di plastica che lascia sì lo spazio per due passeggeri, secondo regolamento, ma ne rende impossibile l'uso senza la compromissione delle vertebre lombari. Sugli esemplari in vendita, poi, il divanetto imbottito diventa uno degli innumerevoli optional imposti cui ci ha abituati la storia commerciale dell'Alfa Romeo, in modo che anche lo sportivissimo padre di famiglia che l'avesse acquistata solo per andarci in giro (un soggetto

“particolare” ma comunque esistente) potrebbe accomodarvi i suoi figlioli.

A questo punto un cenno alle gare non può essere eluso: la Giulia GTA vince tre titoli europei Turismo consecutivi e in quel lasso di tempo viene lanciata, nel 1966, l'Alfa Romeo Giulia Gt Junior con il motore di 1,3 litri da 90 CV di provenienza Giulietta Sprint Veloce.

Subito dopo ne viene approntato un'esemplare con motore elaborato dall'Autodelta con circa 140 CV che si dimostra un vero asso pigliatutto: dopo una falsa partenza alla Trento-Bondone, vince la categoria in tutte le rimanenti gare in salita del Campionato Italiano cui partecipa. Non ci vuole altro per indurre i capi dell'Alfa Romeo a deliberare, nel Giugno 1968, la GTA 1300



Junior che perde il nome “Giulia” ma guadagna un motore tutto nuovo, di identica cubatura ma con lo stesso alesaggio del 1.600 e quindi a corsa corta. Il trattamento della carrozzeria presenta una serie di novità ben visibili rispetto alla 1.6: in primo luogo l'allargamento dei passaggi ruota rispetto a quelli delle versioni normali non riguarda più soltanto gli anteriori ma anche i posteriori, i cerchi rimangono da 14” ma sono quelli, in acciaio, delle Junior Z e infine le viene applicata una serie di adesivi di rara bruttezza: si tratta di un gigantesco biscione visconteo sul cofano

motore davanti al pilota, un enorme quadrifoglio dove c'era quello piccolo e verde su triangolo bianco (molto più pertinente), una striscia bianca, alta cinque o sei cm, in corrispondenza del diedro sulle fiancate ma solo a partire dal bordo anteriore della porta e, infine, la scritta “GTA 1300 Junior” sul cofano bagagli.

Subito, la “baby” appare un po' meno spartana della sorella, soprattutto all'interno dove, tra le altre cose, ricompare il finto legno sulla plancia e la cuffia in finta pelle alla leva del cambio, ma anche meccanicamente vista la presenza del servofreno; ma è solo perché, in contemporanea, l'Alfa Romeo mette in commercio la vera “bestia”: la versione elaborata dall'Autodelta con motore da 145 CV e 210 km/h di velocità massima, chiaramente destinata alle competizioni ma omologata per l'uso stradale. Senza paraurti e con le ruote in elektron della 1600, trova qualche cliente che decide, sborsando un milioncino di Lire in più rispetto alla GTA Junior di base, di divertirsi su strada a dare la paga a macchine ben più blasonate. D'altronde l'Alfa Romeo ne sconsiglia soltanto l'uso cittadino; fuori porta è festa grande: con un “motorino” che sfiora gli 8.000 giri e la enorme agilità conferitole dal peso piuma, sono guai seri anche per le Porsche 911.



NON MOLLA
In alto, la GTA in curva rolla ma non molla di un centimetro: la tenuta di strada è ottima. Sopra, uno degli elementi di riconoscimento delle GTA: i rivetti presenti nei gocciolatoi del tetto (in alto) e sul bordo dei passaruota.

PERCHÉ COMPRARLE

Qui, può anche dispiacere dirlo, ma la prima motivazione ci pare quella finanziaria: il mercato delle auto da collezione si è recentemente assestato facendo giustizia di certe stranezze viste nelle aste e nelle fiere del 2014 e 2015 tagliando severamente (e giustamente) le quotazioni di certi modelli; queste, invece, pur essendosi apprezzate sensibilmente nel periodo citato, in quest'ultimo frangente non danno segni di cedimento anche perché la loro presenza sul mercato è pressoché virtuale. Chi le ha se le tiene avendo capito che, bolla speculativa o meno del mercato delle auto da collezione, un'Alfa Romeo GTA rappresenterà sempre uno tra i quattro o cinque migliori "asset" al mondo su cui investire del denaro.

Vi è poi, e ci mancherebbe, la motivazione passionale che pone le Alfa Romeo GTA ai vertici della desiderabilità anche sotto questo profilo; chiunque l'abbia guidata in strada, ma ancor più in corsa, la descrive come una delle esperienze più piacevoli della propria carriera; e si parla di personaggi che hanno guidato tutto il guidabile. Così si è espresso, per esempio, Mario Casoni (velocissimo pilota gentleman da noi intervistato nel numero di Marzo 2015) in risposta a specifica domanda: "Era una macchina perfetta per la sua categoria: veloce, stabile, ottimi freni e non si rompeva mai; certo è che la perdita di potenza della 1,3 rispetto alla 1,6 appariva meno che proporzionale alla diminuzione della cilindrata: in ogni caso alla 6 Ore del Nürburgring (del 1969,

nda) io e Teodoro (Zeccoli, nda) vincemmo la categoria fino a 1.300, anche se non molto facilmente dato il nugolo di Mini Cooper S con cui dovemmo misurarci". Crediamo che la stessa cosa avrebbero potuto dichiarare tutti gli altri suoi maggiori interpreti: Andrea de Adamich, Spartaco Dini, Nanni Galli e via discorrendo. Si immagini, quindi, il normale appassionato quanta soddisfazione potrebbe ricavare dal pilotare una di queste vetture la domenica mattina presto andando fuori città oppure partecipando, con la dovuta circospezione, a qualche giornata in pista insieme con gli amici.

Da ultimo il grande piacere, intimo ma anche visivo, di osservare nel proprio box questa "belvetta", una delle più belle realizzazioni di Giorgetto Giugiaro, che sonnecchia in attesa di accompagnarvi in qualche occasione che potrà essere senz'altro tra le più prestigiose ed appassionanti del mondo. Esclusa ovviamente la Mille Miglia, per ragioni anagrafiche, il giorno dopo che avrete acquistato una GTA potrete spedire presso le rispettive Organizzazioni i tagliandi di iscrizione: saranno felici di avervi con loro.

PERCHÉ NON COMPRARLE

Un perché non comprarle non ci viene in mente; anche la mancanza del denaro necessario non ci pare un ostacolo dirimente in quanto, trovandone una di sicura provenienza, ed essendo nelle condizioni di poter accendere un mutuo, noi consigliamo di farlo. Piuttosto accenniamo a "come" non comprare una GTA: l'invito è a non fidarsi delle proprie indubbie



NIENTE DECORI

Nelle foto qui sopra, alcuni elementi distintivi della Giulia GTA. In alto a sinistra, il dettaglio del faro anteriore: si notano anche la griglia supplementare sotto quella principale e l'assenza di decorazioni cromate su quest'ultima; lo scudetto Alfa Romeo centrale (qui nascosto) è più piccolo che sulle GT Sprint. In alto a destra, il fanalino posteriore uguale per tutte le versioni. Sopra, a sinistra la minuscola maniglia apri porta e il pannello interno, anch'esso ridotto all'osso.

capacità nel mondo del lavoro e degli affari; sicuramente siete una persona di successo poiché, altrimenti, non sareste nelle condizioni di valutare questo acquisto ma, ecco, se siete alle prime armi in questo campo non fidatevi del vostro collaudato intuito e, soprattutto, non siate supponenti: il rischio di portarsi a casa una Giulia Sprint GT camuffata al prezzo di una GTA è reale e la sorpresa è di quelle in grado di togliervi l'appetito almeno per un giorno o due. Dopo di che, ci sentiamo di sconsigliarla anche ai neofiti del collezionismo: è vero che le GTA, come dice anche Mario Casoni, non si rompono mai ma sono sempre dei purosangue e il sapere come scaldarle, come usare il cambio finché è freddo, a chi affidarle a colpo sicuro per la manutenzione sono cose che è meglio avere già acquisito prima di accingersi ad accudirne una.



ANATOMICI

Sopra, la plancia dominata dalla ricca strumentazione e dal volante in legno e alluminio. I sedili sono anatomici ed alleggeriti (a sinistra); dietro c'è una panchetta rivestita e appena imbottita. Qui sotto, la pedaliera in comune con le altre Alfa.



COSA GUARDARE

Confessiamo che ci trema un po' la tastiera nell'affrontare questo argomento e, soprattutto per evitare incompletezze potenzialmente disastrose, evitiamo di stilarvi un elenco di controlli a particolari che, pur tuttavia, sappiamo essere di vitale importanza.

A meno che, quindi, non siate amico di famiglia del primo o, al massimo, secondo proprietario che la possiede da almeno trent'anni, il consiglio è quello di rivolgersi ad uno specialista indipendente che conosce bene queste vetture per avere partecipato al loro sviluppo o per averci lavorato sopra a lungo; non possiamo né vogliamo citarne alcuno ma nell'ambiente sono conosciuti, pur non essendo tantissimi, e, informandosi, si può arrivare a loro. Sono gli unici che possono verificare quei particolari su accennati e verificarne la correttezza con cognizione di causa.

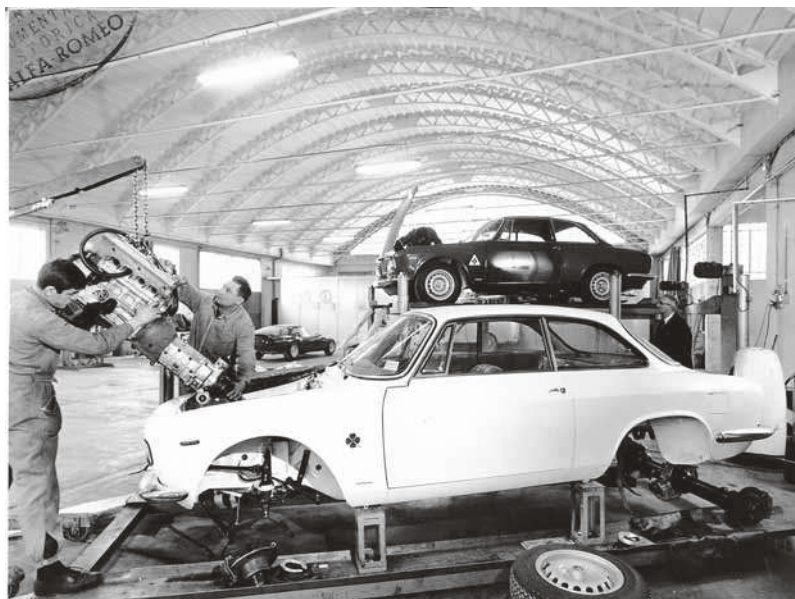
Prima di coinvolgerli, però, vi sono un paio di azioni che potrete mettere in atto autonomamente prima ancora di affrontare la spesa della "perizia": in primo luogo, quando, in presenza di difformità evidenti dalla configurazione standard della vettura, sentiate parlare di "esemplari sperimentali", "serie intermedie" o altre amenità varie, potrete anche togliere il disturbo senza perdere altro tempo; in secondo luogo potrete esaminare la documentazione che accompagna il veicolo, in particolare l'estratto cronologico (e non la visura) che attesti l'identità di quel numero di telaio fin dalla nascita e le eventuali Certificazioni d'Identità dell'A.S.I. o del R.I.A.R.: ambedue documenti in grado di spazzare via molte diffidenze. Nel caso di esemplari con passato sportivo sono imprescindibili anche le immagini dell'epoca che ne attestino la correttezza storica della configurazione agonistica e della livrea in quel momento presente sull'auto e la sua storia completa senza interruzioni. Se, da tutto questo insieme di verifiche preventive,

non emergono problemi evidenti, si può pensare di avere di fronte una vettura con una buona base di autenticità e quindi procedere all'esame dal vivo con l'esperto. Da ultimo ci sembra opportuno ricordare agli appassionati, specialmente ai più giovani, che le Giulia Sprint GTA erano già molto ambite ai tempi della prima grande bolla speculativa sulle auto da collezione di ventinque anni fa; già allora, quindi, tutte quelle recuperabili furono recuperate. Molto improbabile quindi, per non dire aprioristicamente non credibile, che vi siano ritrovamenti recenti in un "fienile" o chissà dove: lo si tenga presente perché magari qualche telaio andato distrutto anni fa potrebbe essere "risorto" ad opera di qualche 'stregone' dei giorni nostri.

I numeri, per la 1.6, sono compresi tra AR*613001 e AR*613997 per il Tipo 105.32 con guida a sinistra e tra AR*752501 e AR*753778 per il Tipo 105.34 con guida a destra. Per la 1.3 Tipo 105.59 i numeri di telaio sono compresi tra AR*775001 e AR*776167 tutti con guida a sinistra.

SETTIMO

A destra, la Giulia GTA in azione sulla pista del Museo Alfa Romeo Arese; si nota la voluminosa coppa dell'olio. Qui sotto e in basso a sinistra, l'allestimento di GTA di serie e da competizione nell'officina Autodelta di Settimo Milanese. Nelle altre due immagini in bianco/nero, al centro, due GTA alla Coppa Intereuropa 1965 a Monza; le GTA hanno vinto moltissimo anche in America, nella Classe 2 delle gare USAC: a destra, Vic Provenzano in bella azione nel 1970, con i segni di un'aspra battaglia sulla sua Alfa.







Scheda tecnica

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA (TIPO 105.32)

Motore Tipo AR00502/A Quattro cilindri in linea anteriore longitudinale Alesaggio 78 mm Corsa 82 mm Cilindrata 1.570 cc Rapporto di compressione 9,7:1 Potenza 115 CV a 6.000 giri Coppia 14,5 kgm a 3.000 giri Distribuzione bialbero a camme in testa comandati da catena Alimentazione a due carburatori Weber 45 DCOE 14 Lubrificazione forzata carte umido Capacità carter olio 6,5 litri Raffreddamento ad acqua circolazione forzata Impianto elettrico a 12 Volt Dinamo 300 Watt Batteria 40 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco comando meccanico Cambio manuale a cinque velocità Rapporti del cambio I 3,304; II 1,988; III 1,355; IV 1; V 0,791; RM: 3,01:1 Rapporto al ponte 9/41 Pneumatici 16x14 Cerchi in elektron 6x14 **Corpo vettura** Scocca portante Carrozzeria coupé due porte Sospensioni anteriori indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori a ponte rigido, molle elicoidali, bracci longitudinali di spinta e reazione, stabilizzatore a croce Freni a disco sulle quattro ruote, comando idraulico, servofreno a richiesta Sterzo a circolazione di sfere o a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 46 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.350 Carreggiata anteriore 1.324 Carreggiata posteriore 1.274 Lunghezza 4.080 Larghezza 1.580 Altezza 1.310 Peso a vuoto 795 kg **Prestazioni** Velocità massima 190,2 km/h Consumo medio carburante 13,6 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 8,8 sec Accelerazione 0-1.000 m 30,14 sec Ripresa 1.000 m da 40 km/h in V 37 sec

COME PERSONALIZZARLE

Ma siete impazziti?! Chi ha reagito così ha ragione e infatti avevamo pensato, in un primo tempo, di saltare questa sezione a piè pari ma poi ci siamo resi conto che esiste un modo di approcciarsi a queste macchine che può essere del tutto personale e abbiamo deciso di rendere partecipi i lettori del nostro. La questione saliente, e che può essere controversa, riguarda gli esemplari che hanno avuto un passato agonistico documentato ma di secondo piano oppure fuori dal periodo d'uso, cioè in quella vera sciagura per la storia dell'automobile che sono le "gare storiche".

Personalizzarli potrebbe anche dire riportarli alla configurazione stradale, cosa che noi faremmo di corsa per recuperare la purezza originaria. Naturalmente, è appena il caso di sottolinearlo, queste considerazioni non riguardano gli esemplari Autodelta ufficiali o anche macchine "private" che abbiano avuto storie agonistiche di rilievo con piloti di primo piano (come la ex-Scuderia Monzeglio che trovate nelle pagine seguenti, ndr); in questi casi, la personalizzazione si sostanzia nella ricerca accurata dell'allestimento avuto in gara o, ancor meglio, in quella gara specifica magari vinta. Approfittiamo di questa sezione per ricordare che le GTA, di ambo le cilindrate, sono nate in colore rosso o bianco con gli adesivi della 1300, rispettivamente, bianchi con macchina rossa e verdi oppure rossi con macchina bianca.

QUANTO PAGARLE

Per gli esemplari stradali si parla, indicativamente, di 220.000 Euro per la 1.6 (488 esemplari costruiti) e 170.000 per la 1.3 (1.228). Per quelli con passato sportivo importante e documentato le quotazioni sono ancora superiori e non vi sono riferimenti se non i risultati d'asta che parlano di qualche decina di migliaia di Euro aggiuntivi. Viceversa, le preparazioni più recenti per partecipare alle gare storiche portano ad un deprezzamento dalla quotazione base di entità analoga. Non si hanno notizie, infine, di passaggi di mano di vetture ufficiali, quelle cinque o sei targate in origine UD (dalla sede originaria di Autodelta), ma che immaginiamo si debbano giustamente valutare come le gemme rare che sono.

Ora che abbiamo espresso le valutazioni correnti appare chiaro che ogni cautela è necessaria prima dell'acquisto. Cosa dite? L'abbiamo già detto? Bene: *repetita iuvant*. D'altra parte, è proprio per questo che abbiamo deciso di dedicare alle GTA una guida all'acquisto!



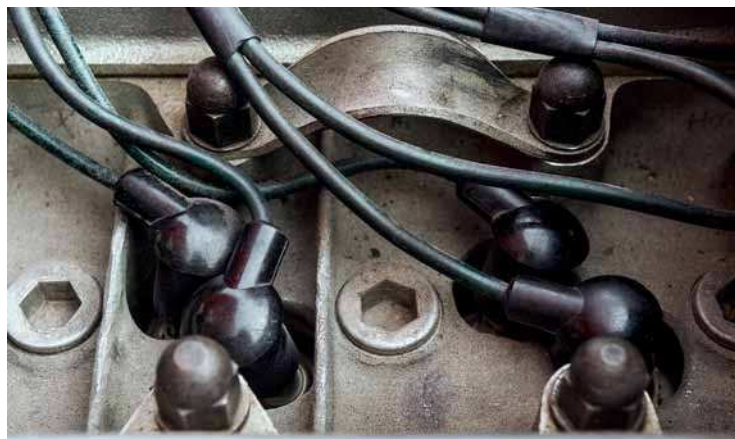
ALFA ROMEO GTA 1300 JUNIOR (AUTODELTA)

Come Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, tranne:

Motore Tipo AR00559 Corsa 67,5 mm Cilindrata 1.290 cc Rapporto di compressione 9(11):1 Potenza 96 (145) CV a 6.000 (7.800) giri Coppia 12,1 (14) kgm a 5.000 (6.500) giri Batteria (24) Ah **Trasmissione** Rapporti del cambio (I 2,54; II 1,70; III 1,26; IV 1; V 0,86; RM 3,01) **Corpo vettura** Servofreno Dimensioni e Peso Lunghezza (3.880) mm Peso a vuoto (820) kg **Prestazioni** Velocità massima 175 (210) km/h Accelerazione 0-100 km/h 10 (8) sec Accelerazione 0-1.000 m 32,9 (29,3) sec Ripresa 1.000 m da 40 km/h in V 39,5 sec (possibile solo da 80 km/h)

CANDELE

Sopra, due viste del bialbero 1.6; sotto, a destra il collettore di aspirazione nasconde in parte il doppio corpo Weber da 45 mm; a sinistra, il dettaglio delle doppie candele di accensione. Nella pagina a fianco, una bella curva in pista e il dettaglio dei rivetti nel cofano motore.



Un Pozzo di ricordi



**Luigi e la Scuderia Monzeglio vincono l'Italiano Turismo 1971
Con questa macchina, ritrovata da due fratelli romani 40 anni dopo**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO



ESORDIO ROSSO
In apertura, la GTA Junior ex-Scuderia Monzeglio oggi, conservata da due collezionisti romani. In bianco/nero, la stessa auto a Castione della Presolana (BG), il 15 settembre 1968, prima di assumere la livrea gialla della scuderia.



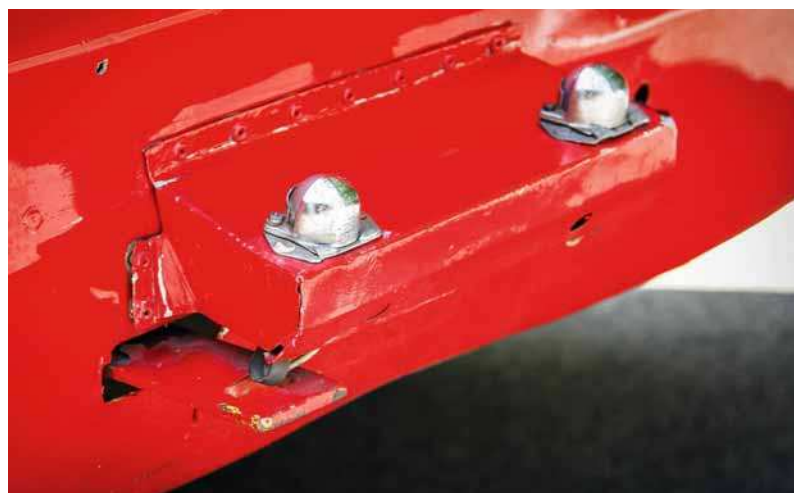
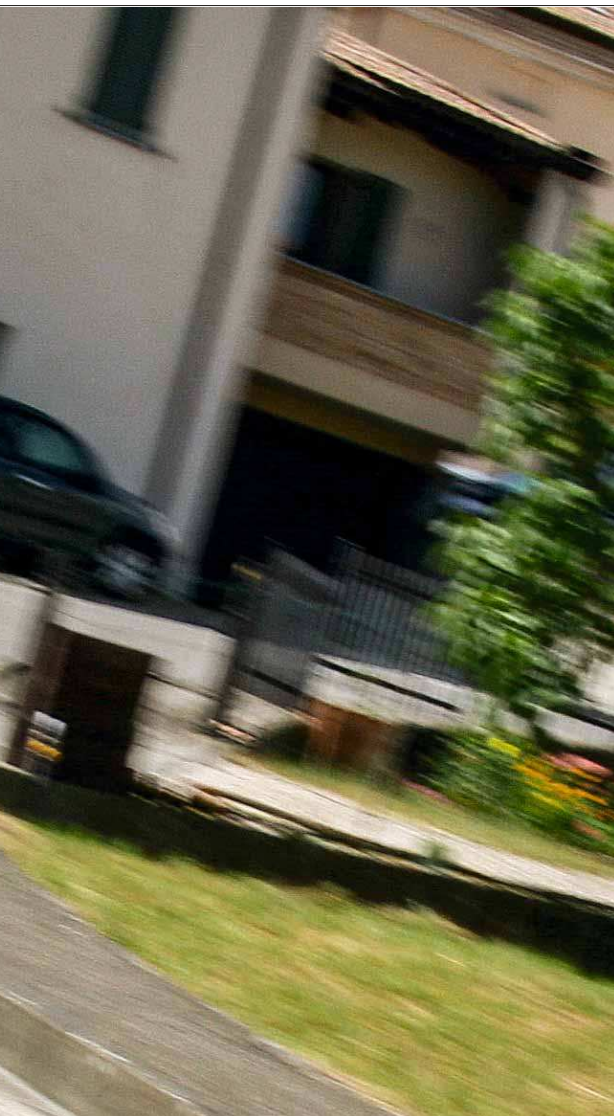


Prima metà anni '60: il piemontese Renato Monzeglio è un imprenditore in carriera, ha esperienza nel mondo dei motori e una concessionaria Lancia. La sua passione sono le corse, per cui non appena si fa ora di chiudere le serrande dell'attività, si precipita in pista. Nelle corse debutta proprio in quegli anni, acquistando una Stanguellini F. Junior da affidare ai migliori piloti emergenti disponibili; sono i tempi in cui, tra gli altri, stringe amicizia con Luigi Pozzo, che inizia a correre con le Lancia Appia Zagato e Fulvia HF; automobili scelte proprio in virtù dei rapporti di Monzeglio con la casa di Chivasso. A metà decennio, al mandato di concessionario Lancia succede quello Alfa Romeo, per cui anche le auto da corsa cambiano bandiera, e le vetture di Monzeglio contribuiscono alla straordinaria stagione di successi della nuova Giulia GTA 1600. L'impegno sempre crescente e gli ottimi risultati conseguiti nel 1969 portano Renato a fondare, assieme al socio Monferrini, la Monzeglio Squadra Corse i cui colori, scelti dallo stesso Monferrini, sono

giallo e marrone. La scuderia colleziona ottimi risultati sportivi, da un 1° posto di classe alla Targa Florio del 1970 con un prototipo 1300 cc, alla Coppa Csai nella classe fino a 1600 Gr. 4 con una GTA e con una 2000 GTAm Gr. 2 nel 1971; la vittoria più celebre è però l'assoluta nel campionato italiano Turismo Gr. 2 con Luigi Pozzo alla guida di una GTA 1300. È la vettura di queste pagine.

FRATELLI
Sopra, la GTA sui tornanti della Vernasca Silver Flag 2016. Sotto, i proprietari fratelli Gabriele e Carlo De Bonis Ricasoli posano con la vettura e il meccanico Paolo Centazzo.





SOTTO IL "VESTITO" ... GIALLO

In alto, sotto la classica livrea rossa, recuperata a fine anni Settanta, emergono in più punti tracce del giallo del "periodo" Monzeglio. Qui sopra, il supporto rivettato alla carrozzeria per sostenere le luci targa; in basso, la fiancata con la caratteristica banda bianca e le maniglie semplificate. Si noti la rivettatura sui parafranghi maggiorati: questi ultimi, che rendono giunonica la GTA, furono adottati all'epoca.



Campione italiano

Classe 1938, Luigi Pozzo, torinese di San Mauro, inizia a correre nel 1964 ottenendo i primi successi al volante di una Simca Abarth. In breve si fa notare da Monzeglio che, come abbiamo visto, lo assolda per condurre le sue Lancia. Pozzo sa come ricambiare la fiducia accordatagli: inanella da subito una bella serie di successi nelle gare in salita, talvolta dando la "paga" anche a gente del calibro dei fratelli Facetti; vince anche una Castell'Arquato-Vernasca, alla cui rievocazione quest'anno abbiamo ritrovato la sua vettura. È un perfezionista: di indole riservata, spesso cura di persona la messa a punto della sua macchina e una volta uscito dai circuiti fila diretto in officina a mettere a frutto le esperienze di gara. Celebre è la complicata sequenza da lui ideata per rodare le gomme della sua GTA 1300: 100 km su asfalto, qualche km su sterrato, infine altri 50 km su asfalto insistendo nelle curve per arrotondare i fianchi.

Col passaggio da Lancia ad Alfa, infatti, Pozzo si ritrova a correre su GTA 1600 prima e 1300 Junior poi,



con conseguente aumento di potenza rispetto alla precedente Fulvia. L'adattamento alle nuove vetture non influenza il tenore dei risultati, e nel biennio 1969-70 il pilota piemontese colleziona diversi primi posti tra Italia, Francia e Svizzera; a farne le spese, alla Trento-Bondone del 1970, anche il celebre "Riccardone", mentre Pozzo stabilisce il record del tracciato. Sceso dalla GTA, Pozzo vince pure un paio di gare su un prototipo 1300 a iniezione realizzato da ancora da Monzeglio con meccanica Alfa su telaio Simonetti.

L'anno d'oro è però il 1971: con la GTA 1300 è primo assoluto del Gr. 2 all'Ampus, secondo alla 4 Ore di Monza, primo all'Acì Verona a Monza, primo di classe e secondo assoluto al trofeo AutoSprint a Imola, do-





AMARCORD

Sopra e a lato, l'abitacolo della GTA della Scuderia Monzeglio come appare oggi: sedili, cinture e volante sono stati sostituiti rispetto a quando ci correva Luigi Pozzo. In alto nella pagina fianco, lo stesso Pozzo ha ritrovato il "suo" abitacolo dopo oltre quarant'anni, alla Coppa Intereuropa 2015 a Monza.



«La Monzeglio era un gigante»

Luigi Pozzo è ancora un grande appassionato di corse e motori, e mantiene intatto lo spirito combattivo e perfezionista degli anni d'oro della carriera. Lo abbiamo raggiunto per una breve intervista, nella quale ci ha travolti coi suoi ricordi perfettamente nitidi e col trasporto di chi sembra aver vinto il campionato da pochi giorni. Era il 1972. «All'epoca -racconta- correvo già da diversi anni. Avevamo iniziato con le Lancia e ho corso tanti anni con Monzeglio perché eravamo parenti e avevamo ottimi rapporti. Addirittura, arrivai secondo alle selezioni dell'Autodelta, dietro a "Riccardone", e quando Chiti mi chiamò rifiutai l'ingaggio. Rimase esterrefatto. Gli spiegai che da Monzeglio ero trattato con affetto e rispetto, mentre da ufficiale sarei stato "il secondo", e al primo errore mi avrebbero sbattuto fuori».

► Quando si rese conto che poteva puntare al titolo italiano?

«Subito. In quegli anni si correva in due classi, fino a 1600 e oltre 1600. La classe superiore era appannaggio delle nostre GTAm e delle Opel Commodore, favorite dalla generosa cubatura del motore 3000. La prima fu a Imola. Uscii tra i primi, con l'asfalto umido e minaccia di pioggia. Mentre gli altri si attardavano ai box a montare le gomme da bagnato, io tirai dritto con le slick: feci tre giri, sufficienti per la pole e il record sul circuito. Con la piccola 1300 avevo messo in riga tutti».

► Beh, la fama della GTA 1300 è ben meritata.

«La 1300 era una macchina eccezionalmente competitiva. In proporzione era anche migliore della 1600, che andava un po' più forte sul lungo, ma era meno agile. Più pesante, frenava meno della 1300. All'epoca Monzeglio era un colosso, era l'unico concessionario ufficiale Alfa Romeo del Piemonte, e vendeva circa duemila auto all'anno. Questo in Alfa aveva un peso notevole. Perciò, quando uscì la GTA Junior, pretendemmo le prime due vetture destinate al Piemonte. Fummo accontentati».

► Ma anche il pilota avrà avuto i suoi meriti...

«Sono sempre stato uno estremamente meticoloso. Ho sempre cercato di non lasciare nulla al caso e di fare le cose nel miglior modo possibile. Ho corso tanto in Italia ma anche in Francia e Svizzera, e prima di ogni gara avevo l'abitudine di andare sul posto almeno una settimana prima a studiare e provare i tracciati. Mi piaceva partecipare alla messa a punto delle vetture, degli assetti, con una particolare predilezione per gli pneumatici. Anni dopo, nella mia San Mauro, ai piedi della basilica di Superga, ho aperto una mia officina di gommista, dove curavo le Osella dei clienti e dove ancora mi diverto a sistemare le vetture degli amici. Finito con le corse, per anni ho girato l'Europa facendomi valere coi colori della Scuderia del Portello, visitando paesi e circuiti che non avevo mai visto all'epoca. Sono stati anni bellissimi».

► Un suo piccolo vanto?

«In tanti anni di attività, non ho mai distrutto una macchina. Si può correre e vincere evitando i rischi inutili. Se non me la sento di fare qualcosa, soprattutto ora che gli anni iniziano a pesare, semplicemente non la faccio».

► Che effetto le ha fatto ritrovare la "sua" GTA a Monza?

«Ero in giro per i paddock con mio fratello, quando mi sono fermato, impietrito. Gli ho detto che una macchina montava la targa della mia GTA. Lui mi ha preso in giro: "Dopo tanti anni, come fai a ricordare la targa?". Gli ho risposto che con quella macchina ero diventato campione italiano, non potevo dimenticarla. L'ho trovata diversa, rimaneggiata in alcune parti negli anni di corse dopo la Monzeglio. All'epoca ce l'aveva chiesta un ragazzo svizzero, che successivamente l'aveva svenduta in Germania. Dopodiché, il buio. Sono ancora sorpreso di come i nuovi proprietari l'abbiano recuperata, con tanto di targhe e libretto italiano originale. E sono contento che sia finita in mano a loro: oltre a essere dei signori sono veri appassionati».



ve si mette alle spalle anche le ben più potenti Alfa GTAm; è ancora secondo alla Samano-Sassotetto, di nuovo primo alla Trento-Bondone, dove migliora di ben 22 secondi il suo stesso record dell'anno precedente, primo alla Coppa Carri e, su GTA 1600, terzo alla Coppa Intereuropa a Monza.

Al Trofeo Bruno Deserti di Imola registra il miglior tempo in prova, battendo ancora le GTAm e le persino le Opel Commodore 3000; in gara è primo nella classe 1300 dove stabilisce il record sul giro. A fine anno il titolo italiano è suo.

Proiettile

La vettura campione dai documenti risulta acquistata nel 1968 dallo stesso Pozzo, per poterla gestire separatamente dalle attività "ordinarie" della Monzeglio. Con la successiva fondazione della Squadra Corse viene intestata a questa e ne acquisisce gli inconfondibili colori giallo paglierino con due grossi scacchi marroni sul tetto. Come tutte le vetture dalla intensa attività agonistica, la GTA 1300 vive un'evoluzione costante. Le foto dell'epoca ci aiutano a ricostruirne la sequenza, che la vede nascere

TENUTA DI STRADA
Sopra, la vettura delle nostre foto coi colori della Scuderia Monzeglio in gara alla Coppa dell'Automobile Club di Torino (disputata all'Autodromo di Monza) nel 1971; in basso, alla stessa gara nell'edizione dell'anno precedente. Il rollio non pregiudicava la tenuta di strada.





VESTE STRETTO

In questa pagina, la GTA Junior vista di prospetto. L'aspetto è talmente muscoloso che l'appellativo di "Junior" le calza assai stretto. Nonostante il motore di cilindrata ridotta, la "Junior" fu perfino più competitiva della 1600 in chiave assoluta. Questo grazie al peso ridottissimo (inferiore a 800 kg a vuoto) e alla potenza esuberante in rapporto alla cilindrata (vicina ai 190 CV al massimo dello sviluppo).





nel caratteristico rosso Alfa, passare alla livrea giallo/marrone, guadagnare quindi nuove porte e parafranghi allargati tipo "silhouette", prima di ritornare nuovamente rossa una volta alienata dalla scuderia, verso la fine degli anni '70.

Interamente preparata dal responsabile tecnico della Squadra Corse, l'esperto Riccardo Michi di

provenienza Conrero, capace di 164 CV a 8600 giri (ma in grado di toccare i 9000), la GTA di Pozzo monta un motore equipaggiato con pistoni Borgo, bielle modificate, albero a camme di disegno Monzeglio al pari di valvole e molle e del cambio Colotti a innesti frontali, progettato anch'esso dai tecnici della scuderia e tuttora presente sulla vettura. Albero motore, bielle e volano sono quelli di serie rilavorati; completano il quadro l'accensione elettronica, l'iniezione Lucas, la pompa benzina maggiorata, gli ammortizzatori Koni, le molle e le barre Fram regolabili davanti e dietro, dove è montato il famoso "slittone" messo a punto da Autodelta (oggi non più presente). Grazie a speciali perni a sfera sugli attacchi inferiori dei mozzi anteriori, è possibile gestire il camber anteriore in base ai tracciati, mentre lo sterzo mantiene la riduzione di serie; al retrotreno su tutti gli attacchi sono montate speciali boccole in plastica per rendere le reazioni più dirette e precise in rollio e beccheggio. Per preservare la sicurezza, le sospensioni non subiscono alcun tipo di alleggerimento. I cerchi, misura 9x13", calzano gomme ribassate 4.00 x 10.50 - 13, del tipo usato in F2, che Monzeglio stesso acquista in Inghilterra dove si reca appositamente via strada, date le diffi-

SENZA CURVE
Sopra, ancora la vettura in azione alla Vernasca Silver Flag 2016. A sinistra, il vano baule completamente svuotato e col bocchettone del rifornimento modificato senza curve; sul bordo del cofano spiccano altre tracce della livrea "Squadra Corse Monzeglio". Nella foto in basso, solo una leggera rete metallica separa il vano dall'abitacolo.

coltà di reperimento in Italia. Per essere una “milite”, la macchina è un proiettile: la velocità massima cronometrata in pista è di ben 212 km/h, a un regime di oltre 8500 giri al minuto, con coppia conica 10/41. Il peso è inferiore agli 800 kg.

Sulle tracce

Dopo l'esperienza con Monzeglio, la GTA di Pozzo passa di mano, riacquista la sua iniziale livrea rossa pur mantenendo i parafanghi allargati, e prosegue l'attività sportiva ancora per qualche anno, senza peraltro ottenere risultati rilevanti, dopodiché viene fermata. Notizie frammentarie parlano di successivi passaggi di proprietà tra Italia, Svizzera e Germania; nel frattempo i fratelli Carlo e Gabriele De Bonis Ricasoli, collezionisti romani, affascinati dal passato glorioso dell'esemplare, si mettono sulle sue tracce. La scovano circa una decina di anni fa nel deposito di uno storico concessionario Alfa Romeo della capitale: non più marciante da diversi anni, la vecchia GTA si presenta integra e originale, per quanto possa esserlo una vettura che si è guadagnata il pane sui campi di gara; al momento del ritrovamento calza ancora i vecchi cerchi a “ragno” con tanto di gomme ribassate Avon originali dell'epoca, che i De Bonis custodiscono religiosamente e che hanno sostituito con altri più attuali da usare senza patemi nelle manifestazioni.

Cerchi a parte, i nuovi proprietari intraprendono un attento lavoro di restauro, puntando a salvare tutto il salvabile e, dove necessario, sostituendo con fondi di magazzino originali dell'epoca. La vernice, visuta, è ancora quella applicata a fine anni '70, sotto la quale s'intravede tuttora il giallo della livrea Monzeglio.

Una volta restaurata, la macchina partecipa a un paio di edizioni della Vernasca Silver Flag, dove riceve anche un riconoscimento, e alla Coppa Intereuropa 2015 a Monza dove, per pura coincidenza, ritrova il suo leggendario pilota: commosso dall'improvvisa valanga di ricordi, nonostante qualche inevitabile acciaccio dovuto all'età, Luigi Pozzo dopo quarant'anni si cala nuovamente nell'abitacolo per ritrovare lo stesso sedile e lo stesso volante che ha guidato alla vittoria del campionato italiano 1971. Nonostante l'indole schiva e riservata, Pozzo accetta inoltre di autografare la vettura e invita i nuovi proprietari nella sua officina a Torino, dove apre il suo “reliquiario” e mostra loro la tuta e il casco coi colori della scuderia coi quali vinse “il” campionato. I fratelli De Bonis, da oltre trent'anni appassionati di vetture con una storia da raccontare, ammettono oggi che ricongiungere Luigi Pozzo con la sua vettura è stato uno dei momenti più emozionanti della loro “carriera” di collezionisti.

Scheda tecnica ALFA ROMEO GTA JUNIOR (SERIE)

Motore 4 cilindri in linea, anteriore longitudinale, doppia accensione, alesaggio e corsa 78 x 67,5 mm, cilindrata 1.290 cc, 2 valvole per cilindro, doppio albero a camme in testa, alimentazione 2 carburatori Weber 45 DCOE/14 Potenza 110 CV SAE a 6.000 giri Coppia 13,3 kgm SAE a 5000 giri/min, rapporto di compressione 9:1 **Trasmissione** Frizione monodisco a secco con parastrappi, cambio a leva centrale a 5 rapporti + RM, trazione posteriore con differenziale autobloccante Pneumatici 155 x 15” **Corpo vettura** Scocca autoportante in acciaio con porte e cofani in Peraluman 25 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali oscillanti, molle, barra e ammortizzatori idraulici telescopici; posteriori a ponte rigido, triangoli superiori, puntoni, molle e ammortizzatori idraulici telescopici Sterzo a vite e rullo Freni a disco sulle 4 ruote con comando idraulico, servofreno a depressione e limitatore di frenata al retrotreno **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.350 Carreggiate ant/post 1.320/1.270 Lunghezza 4.080 Larghezza 1.580 Altezza 1.315 Peso a vuoto 760 kg



SENZA FILTRO
Sopra, in bella vista i cornetti di aspirazione dei voraci carburatori Weber da 45. A lato, il libretto del 1971 che riporta come intestataria la Monzeglio & C. S.p.A. Il primo intestatario nel 1968 era stato proprio Luigi Pozzo.

Gara bagnata...

...gara fortunata?

Si e no: la pioggia ci ha disturbati non poco

Ma la gara a Monza è stata comunque sufficiente a toccare con mano le qualità che hanno resa famosa questa automobile mitica

DI EUGENIO MOSCA - FOTO ROBERTO REGGIORI

TRAFFICO

Nell'altra pagina: Federico Buratti (n. 21) cerca di districarsi nel traffico della Prima Variante dell'Autodromo Nazionale Monza dopo la partenza. La gara Alfa Revival Cup si è disputata nel Giugno scorso, nell'ambito della Coppa Intereuropa.

La GTA 1600 è un'autentica icona nella storia sportiva Alfa Romeo, perciò per appassionati come noi, anche piuttosto sensibili al fascino del Biscione, è una bella emozione poterne guidare una in pista. E non per qualche giro, così tanto per fare, ma in gara! Nella gara Alfa Revival, alla Coppa Intereuropa del giugno scorso. Il tutto grazie alla fiducia (incoscienza?) di Federico Buratti, nonché dell'organizzatore Tommaso Gelmini e di Enrico Spaggiari e Davide Riparbelli della RS Historics che gestisce la vettura. Fiducia che dobbiamo ripagare, se non altro per il fatto di trovarsi nella mischia con una vettura di tale valore storico, e pure economico.

Colpo di fulmine

Appena arrivati nel box restiamo rapiti dal suo fascino e, come per una miss mozzafiato che ti lascia a bocca aperta, le giriamo intorno un paio di volte con discrezione ammirandola in ogni particolare. È uno spettacolo, fasciata nel suo splendido abito in Peraluman rosso fiammante che ne accentua le linee sportive ed eleganti, tutt'ora attuali, impreziosite dai bellissimi cerchi Campagnolo in magnesio con pneumatici Dunlop Racing. Di fronte incrocio il suo sguardo ammiccante e deciso, roba da far salire l'ansia da prestazione. E allora, punto nell'orgoglio, azzardo e le apro una portiera, mi calo con delicatezza nel sedile racing d'epoca, afferro con decisione l'impugnatura del volante sportivo a tre razze ed ecco la magia: sembriamo fatti l'uno per l'altra! La posizione di guida è perfetta.

Rinforzi essenziali

Lasciamo però da parte lo sguardo innamorato per analizzare in modo concreto la vettura che andremo a guidare. La Giulia Sprint GTA 1600 del nostro servizio è una prima serie, nata come stradale nel 1965 e preparata per le gare di auto storiche negli anni '80. L'allora proprietario ha però optato per una preparazione da corsa non esasperata, come evidenziano le pannellature laterali e il cielo, in modo da poter riportare senza troppi problemi la vettura in configurazione stradale. Inoltre, va sottolineato che nello specifico la "nostra" GTA è inserita nella categoria definita "Periodo F" (vetture costruite fino al 1965), perciò non può usare evoluzioni apportate negli anni successivi alle GTA da corsa, tra cui il famoso "slittone" al ponte posteriore, che serve per limitarne lo scuotimento rendendo più preciso l'assetto e migliorando la trazione; parimenti, deve rispettare determina-





te dimensioni dei condotti di aspirazione e montare pneumatici Dunlop Racing, peraltro obbligatori nelle gare internazionali, che, pur rendendole giustizia in termini estetici, sono assai meno competitivi di semi-slick ammessi nell'Alfa Revival Cup. La scocca è stata irrigidita soltanto con la gabbia di sicurezza imbullonata in sei punti, tralasciando altri lavori di solito eseguiti nelle preparazioni racing più esasperate; quindi, niente fazzoletti di rinforzo saldati negli accoppiamenti dei lamierati né inserimento di tubi nei fascioni laterali collegati ai punti di attacco della gabbia. I bracci delle sospensioni sono di serie, al pari dei fuselli porta mozzo, ma alcuni dei silent-block di ancoraggio sono stati sostituiti da boccole rigide in alluminio, per rendere più preciso l'assetto e le regolazioni. Gli ammortizzatori sono Koni Racing d'epoca, regolabili in estensione, con molle di carico maggiore; maggiorata è anche la barra antirollio anteriore, mentre la posteriore è fissata su una traversa a sua volta irrigidita. L'impianto frenante ha una pompa sola, ma è permesso il montaggio di un ripartitore di frenata; i freni sono a disco sulle quattro ruote con pinze Dunlop a due pompanti all'anteriore e pompante singolo al posteriore.





VACANZE-STUDIO

RS Historics nasce nel 2014 dalla volontà di due amici, Davide Riparbelli e Enrico Spaggiari (nella foto con la camicia blu, Spaggiari a sinistra e Riparbelli a destra, insieme al proprietario dell'auto e all'autore dell'articolo), accomunati dalla passione per le auto storiche da corsa, di mettere a frutto le rispettive esperienze maturate nella patria del motorsport, l'Inghilterra, creando in Italia una struttura in grado di soddisfare le esigenze di collezionisti e piloti con un pacchetto completo di servizi che va dal restauro alla preparazione, al trasporto fino all'assistenza sulle piste. Per Riparbelli la scintilla scatta a soli 12 anni, quando in pista a Monza conosce Simon Hadfield. Per i successivi dieci anni Davide passerà un mese ogni estate in Inghilterra, presso il team di Hadfield, trasferendosi lì, al termine del liceo, per un periodo di quattro anni in cui avrà modo di imparare tutti i segreti della tecnica.

Anche Spaggiari matura la propria esperienza in Inghilterra: a 16 anni busca alla porta del Classic Team Lotus e, alternando lavoro e studio, si laurea in ingegneria meccanica presso l'Università di Parma. Dal 2006 veste anche la tuta di pilota, correndo sulle piste di tutta Europa con vetture Turismo, GT e monoposto, con cui vince nel 2011 il Campionato Europeo Historic Grand Prix Cars Association per le F1 pre-1966. Esperienza di pilotaggio che ora mette a frutto anche per eseguire i collaudi. La struttura di Albiate (MB), oltre a gestire la GTA del nostro servizio, si sta occupando attualmente del restauro di tre F1 molto diverse tra loro (De Tomaso-Alfa Romeo 1500 cc; Lotus 21 ex-Jim Clark; Alfa Romeo 182 ex-De Cesaris) e una Lotus F3, seguendo in pista anche una Mini Cooper e una Ford Mustang con cui corre lo stesso Spaggiari.

www.rshistorics.com



TACHIMETRO

In alto: la "nostra" GTA in azione. A sinistra: alcuni elementi indicano la preparazione "soft" della macchina: la leva del freno a mano, il sedile d'epoca, la gabbia a sei punti imbullonata e la pannellatura alla porta. Sopra: il bel volante con razze forate e il cruscotto con strumentazione di serie, compreso il tachimetro.



BRILLANTE

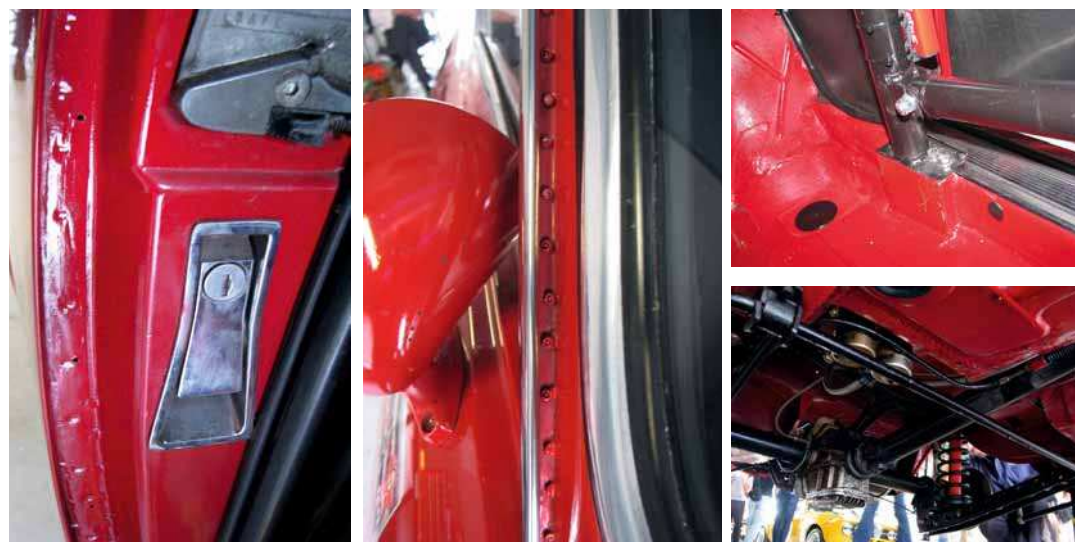
Sopra: in uscita dalla Prima Variante il rollio della GTA è contenuto e il quattro cilindri bialbero milanese si fa apprezzare per la brillantezza in accelerazione.

Chiapparini

Il motore della GTA del nostro servizio è stato preparato nel 1989 da Renato Chiapparini, uno dei più apprezzati preparatori di GTA, secondo le specifiche del Gr. 2. Il pilota e tecnico milanese è intervenuto alleggerendo e bilanciando albero motore e bielle, mentre valvole e pistoni sono stati sostituiti, questi ultimi stampati e con disegno del cielo modificato per ottenere maggiore compressione in combinazione con la camera di scoppio modificata per ospitare valvole di dimensione maggiore grazie alla doppia accensione, così come gli alberi a camme più spinti e valvole di disegno diverso. La lubrificazione è ottimizzata con l'adozione di un sottocoppa più grande e pompa olio maggiorata con pescante più lungo. Nella parte alta del motore si è lavorato sui condotti di aspirazione e scarico sia ampliando il diametro fino alla dimensione massima riportata in fiche sia lu-

cidandoli e ottimizzando l'andamento e l'accoppiamento con i collettori. Quelli di scarico sono di tipo singolo in acciaio, con schema quattro-due-uno che converge nel terminale singolo con uscita laterale a sinistra. I due carburatori doppio corpo Weber DCOE45 hanno i diffusori modificati.

In questa configurazione il quattro cilindri bialbero milanese, con i coperchi degli assi a camme color oro come "firma" di Chiapparini, eroga 165 CV a 7.500 giri. Dopo una serie di gare in inizio anni Novanta il motore era stato sottoposto a una leggera revisione, poi la vettura è rimasta ferma per anni fino all'acquisto, nel 2012, da parte dell'attuale proprietario. Il cambio è originale come da regolamento, a cinque rapporti più retromarcia, anche se il regolamento consentirebbe di modificare la rapportatura. Negli anni furono realizzate almeno tre versioni di cambio, tra cui il famoso "Nanni", suggerito da Galli con la prima



RIVETTI
Sopra, da sinistra: il battente della porta e il gocciolatoio con i caratteristici rivetti delle GTA; la piastra anteriore destra di fissaggio della gabbia di sicurezza e, in primo piano, la barra antirollio, sopra cui si notano le pompe elettriche della benzina; più indietro, nella stessa foto, la scatola del differenziale con il supporto triangolare dello stesso, sostituito poi dal famoso "slittone". A sinistra, in senso orario: la sospensione anteriore a quadrilateri sovrapposti: in primo piano la pinza freno Dunlop a due pompanti e la barra antirollio, poi l'ammortizzatore Koni; il ponte posteriore rigido con puntoni longitudinali forati; la coppa dell'olio, in lega leggera e maggiorata; la scatola del cambio originale con il tirante della frizione.

marcia più lunga e le altre ravvicinate. La "nostra" GTA, invece, al pari di molte altre, usa i rapporti al ponte omologati (9/41; 9/43; 8/41; 8/43; 7/41; 7/43) per adeguare la trasmissione ai vari tracciati. Il differenziale di serie è autobloccante meccanico regolabile nel precarico.

Cambio dolce

Siamo al momento faticoso: contatto, azionando lo stacca batteria, pigiamo il pulsante di avviamento e l'inconfondibile voce, rauca ai bassi regimi, del bialbero Alfa, accentuata dall'aspirazione libera, risuona nel box. Dentro la prima e, rilasciando la frizione, modulabilissima, ci avviamo agevolmente in pit-lane per andare in pista. In accelerazione il quattro cilindri milanese si fa subito apprezzare per la brillantezza ed erogazione della potenza, con una buona spinta già a partire dai 4.000 giri e un allungo rapido e co-

stante fino ai 7.500, dopo i quali conviene passare di rapporto, con il sound che diventa sempre più musicale al salire dei giri e sempre più presente per l'uscita dello scarico sotto la porta sinistra. Il cambio è dolce e preciso come sempre.

Spendiamo il primo giro per conoscere le reazioni della vettura: oltre alla risposta di motore e cambio, la sensibilità della sterzo, buona, l'assetto, che pur muovendosi un po' assicura una buona precisione in ingresso di curva, con il posteriore che scivola in modo più che controllabile -per non dire piacevole- in accelerazione, e la frenata, precisa e con un buon mordente. Ma proprio in frenata avvertiamo una strana vibrazione, che nel successivo passaggio sul rettilineo principale, quando lanciamo la

Con Carlo Facetti.





GTA al massimo per vedere quanto è generoso il suo motore, ci procura un piccolo brivido. Quasi all'altezza della Torre Pirelli di Monza, infatti, un lieve ma ben percettibile scarto verso destra ci avvisa che è successo qualcosa nell'anteriore della vettura. Quindi molliamo subito e rientriamo lentamente ai box, dove il team riscontra il cedimento del silent-block di ancoraggio del tirante superiore al montante. Prove finite dopo nemmeno due giri. Peccato, perché non potremo sfruttare il già poco tempo a disposizione (mezz'ora da dividersi in due) per familiarizzare con una vettura per noi nuova. Va ancora peggio quando scopriamo che il ricambio disponibile non si adatta alla perfezione... ma con un abile lavoro di ricostruzione Davide ricompono la boccola in gomma giusto per poter effettuare i giri di qualifica. Quanto basta, in effetti, per piazzare il secondo tempo di catego-



ria. Tutto sommato non male, anche perché al termine dell'unico giro tirato (ma con un orecchio... teso) la boccola cede di nuovo. Per la gara si montano due belle boccole nuove di alluminio, ma a preoccupare questa volta sono i nuvoloni neri sopra il circuito. Quando parte Buratti, infatti, cominciano a cadere alcune gocce di pioggia. Una situazione delicata, per l'asfalto che diventa infido soprattutto per chi, come noi, monta pneumatici Dunlop ben poco efficienti sul bagnato. Giusto il tempo di effettuare il cambio pilota e, quando ripartiamo, goccioloni esplodono sul parabrezza annunciando nulla di buono. Al secondo passaggio, mentre usciamo dal Curvone notiamo in lontananza la classica nube chiara che segna una scroscio di pioggia. Stiamo abbottonati, fuori traiettoria, alla staccata della variante della Roggia dalla quale usciamo con un bel traverso. La pioggia aumenta ancora in prossimità delle Lesmo, con il pilota che mi precede che va in sabbia "segnalandoci" il pericolo. Percorriamo la curva tutta all'esterno e usciamo dalla Lesmo 2 sotto una fitta grandinata. Un altro concorrente in evidente difficoltà rallenta, così guadagniamo una posizione poco prima che compiano, come ci aspettavamo, i cartelli della Safety Car. In queste condizioni critiche percorriamo un altro giro, con difficoltà a tenere la macchina dritta anche in rettilineo e badando a evitare le enormi pozze che si sono formate. Arrivati al Serraglio troviamo due auto di traverso nella discesa che porta al sottopassaggio della Sopraelevata. A quel punto l'inevitabile bandiera rossa mette fine alla giostra, con il proprietario dell'auto che ci corre incontro nel parco chiuso, felice per il podio conquistato ma, crediamo, soprattutto per avergli riportato la macchina intatta. La premiazione si terrà in sala stampa, causa inagibilità del podio per la grandine depositata...

Scheda tecnica

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA 1600 GR. 2

Motore Ciclo Otto 4 cilindri in linea, anteriore longitudinale Alesaggio e corsa 78 x 82 mm Cilindrata 1.570 cc Distribuzione bialbero in testa, 2 valvole (maggiorate e raffreddate al sodio) per cilindro, doppia accensione Alimentazione a carburatori, due doppio corpo Weber DCOE45 Potenza 165 CV a 7.500 giri **Trasmissione** Trazione posteriore Cambio manuale a 5 rapporti + RM Frizione monodisco, in materiale sinterizzato, ad azionamento meccanico Differenziale (vari rapporti al ponte omologati) con autobloccante meccanico Cerchi da 14" Campagnolo in magnesio Pneumatici Dunlop Racing anteriori 5.50 M14, posteriori 5.50 M14 **Corpo vettura** Scocca portante in acciaio rinforzata con gabbia di sicurezza imbullonata Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, ancoraggio bracci tramite silent-block: anteriori a quadrilateri sovrapposti, ammortizzatori idraulici Koni regolabili in estensione, molle elicoidali separate, barra antirollio; posteriori a ponte rigido, con molla e ammortizzatore sui bracci longitudinali, braccio superiore di controllo scuotimento Freni a disco sulle quattro ruote, anteriori da 265 x 11 mm con pinze Dunlop a due pompanti, posteriori da 246 mm x 9,5 mm con pinza a pompante singolo Pastiglie Ferodo racing Capacità serbatoio (di sicurezza) 50 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.350 Lunghezza 4.080 Larghezza 1.580 Altezza 1.310 (dati vettura di serie) Peso 760 kg (in fiche)



NAVIGAZIONE

Nell'altra pagina: scambio di impressioni con Federico Buratti che ci cede il volante durante le prove.

A sinistra: eccoci in piena... navigazione, cercando di tenere in pista la GTA prima della bandiera rossa. A destra: i due carburatori doppio corpo Weber DCOE45 con i cornetti di aspirazione. Sopra, il quattro cilindri 1.6 Alfa Romeo con le doppie candele e i collettori di scarico singoli.





A dispetto dell'età



CON FACETTI

Nel tondo, Gian Luigi Picchi oggi. In alto, il pilota romano posa per alcune foto ufficiali accanto alla GTA di Jarama '71. Nella pagina seguente, Picchi/Facetti a Brno nel 1972.

**Selezionato da Autodelta,
nel 1970 ha 22 anni
e in squadra ufficiale
temono la sua irruenza
Un anno dopo invece
è Campione europeo**

DI MICHELE DI MAURO

Nella seconda metà degli anni '60 Picchi è la classica "giovane promessa", un ragaz-zotto che in macchina va davvero forte e spesso si lascia dietro anche i colleghi più famosi ed esperti. Dopo i successi in F3 nel 1969 come pilota ufficiale Tecno, a soli 22 anni è convocato in Autodelta, dove non tarda a farsi notare. Nonostante i timori per la giovane età, Picchi dimostrerà di non essere uno sprovveduto.

► **Gian Luigi, il meglio l'hai dato con la GTA Junior. Come andava?**

Quando vinsi il campionato, nel '71, la GTA Junior era un prodotto maturo. Con 178 CV (vettura ufficiale, ndr) praticamente girava come la 1600, rispetto alla quale era più leggera e agile. Sul lungo era più lenta anche di 20 km/h rispetto alle GTAm e alle velocissime Capri 3000, ma sul misto era imbattibile in termini assoluti. Fino all'avvento delle Escort, che avevano 170 CV per meno di 800 kg, non ce n'era per nessuno. All'epoca spingemmo per fare una Junior con motore duemila, ma l'Alfa si oppose, e l'Autodelta era imbrigliata dalla casa madre e dai suoi dirigenti, che allora non avevano ben chiaro il potere delle corse sulle vendite dei modelli di serie.

► **Eppure già con la 1300 davate filo da torcere alle 2000?**

Il grosso problema in quegli anni non era tanto il gap di cilindrata e potenza, quanto le gomme. Le macchine più potenti pattinavano, le GTAm 2000 necessitavano di "manico" per gestire oltre 230 CV. La Junior era meno potente, ma alla fine più veloce e facile da portare al limite, in staccata come nell'economia della gara. Basti pensare che con Facetti riuscimmo a fare il 5° assoluto sul vecchio Nürburgring. Le evoluzioni di Capri e BMW 3.0 la resero obsoleta, ma nel periodo di massimo fulgore la GTA junior era una vettura da assoluto, nonostante il progetto fosse già vecchio di 5 o 6 anni.

► **Perché la GTAm in proporzione non fu altrettanto efficace?**

Come ho detto, la GTAm era più pesante e molto più potente, perciò difficile da portare al limite. In più era penalizzata dall'iniezione Spica che andava male, ma essendo prodotta da un'azienda del gruppo non se ne poteva fare a meno. Il risultato era un "vuoto" proprio quando entrava in coppia, poco sopra i 4000 giri. Poi andava fino ai 7200, questo era più o meno l'arco di utilizzo. Per il resto la meccanica Alfa era indistruttibile, bastava restare nei parametri indicati dai motoristi.

► **Nessun tallone d'Achille?**

Il cambio. Facevamo lunghi rodaggi prima della gara per verificarne il funzionamento. Bisognava essere dolci nelle scalate per essere sicuri di arrivare alla fine. Le scuderie private, come Monzeglio, spesso lo modificavano o sostituivano del tutto. Quello a innesti frontali fatto da loro era più rapido e robusto di quello di serie.

► **Che effetto ti fa riprendere oggi il volante di una GTA?**

Le auto sono sempre quelle, ma la differenza dei materiali si sente eccome. La differenza enorme è data dalle gomme: allora se aprivi troppo pattinavi, se aprivi poco... restavi fermo. Oggi si va sui binari, e la



CAMPIONE ANCHE IN F3

1963 - Campione italiano karting a squadre

1965 - Campione europeo karting, componente squadra nazionale

1966 - Vice campione italiano K250

1968 - Campione italiano F850, pilota ufficiale De Sanctis

1969 - Campione italiano F3, pilota ufficiale Tecno

1970 - Vice campione europeo Turismo divisione 2, pilota ufficiale Autodelta

1971 - Campione europeo Turismo divisione 1, pilota ufficiale Autodelta

frenata è molto più efficace. All'epoca la guida nel Turismo era un compromesso tra una macchina da corsa e un modello di serie. Per questo noi specialisti in genere andavamo meglio di quelli "prestati" dalla F1. A loro questa cosa bruciava, per cercare di riprenderci strapazzavano le macchine e le rompevano.

► **Come stavi in Autodelta?**

Fu un rapporto strano. Dopo che vinsi le selezioni nel 1970 non mi richiamarono subito. Gli altri avevano 25 o 26 anni, io soltanto 22, perciò i tecnici temevano che fossi irruente e dunque facile all'incidente. Temevano che morissi in gara, rovinando l'immagine dell'Alfa Romeo e quindi cercavano di rallentarmi nei passaggi di categoria. Ma già l'anno dopo arrivò il titolo europeo in 1. divisione. Nel '72 vinsi altre 3 gare poi nel 1973 nacque il mio primo figlio e rimandai indietro il

contratto già firmato. La mia carriera finì lì, scelsi la famiglia. Chiti mi chiamò e mi disse che era dispiaciuto, ma contento per me: forse non ragionai da professionista, ma i miei amici poi sono morti tutti...

► **Che ricordi hai di quel campionato?**

La mia GTA ufficiale era un'arma da guerra. Alla 4 Ore a Monza in verifica c'erano circa 100 auto e vinsi. La seconda gara fu a Salisburgo, poco più che una formalità. La terza Brno, cittadino di circa 5 km terrificanti, col pubblico assiepato lungo la strada come nei rally e una variante in mezzo alle case. In qualifica la feci in pieno, ne uscii che tremavo. Ma feci il miglior tempo. In gara andavo fortissimo davanti anche a Jochen Mass con la Escort ufficiale. Poi un pneumatico si sgonfiò, mi superarono Uberti, la nostra seconda guida, e Mass, i quali poi ebbero un incidente. Io cambiai la gomma, ripresi Fischhaber in testa e vinsi. A Zandvoort partii dalla seconda posizione in mezzo a due GTA della fortissima squadra olandese, i cui piloti volevano soltanto fare bella figura in casa. Alla curva Tarzan mi speronarono, persi diverse posizioni ma pian piano recuperai e li ripresi. Con calma mi incollai dietro al secondo: lui stava con gli occhi fissi sullo specchietto, si innervosì, scalò male e ruppe il cambio. Allora mi incollai al primo. Alla curva prima dei box, per paura di essere speronato, staccò in ritardo e volò dritto nel terrapieno.

► **Dove la macchina non bastava, serviva la strategia...**

Già. Però va detto che le auto private avevano qualcosa in meno rispetto alle nostre. In ogni caso, già in testa a metà campionato, avevo ancora qualcosa da dimostrare. La quinta gara era al Paul Ricard, si correva in coppia, 6 ore il sabato e 6 la domenica. Come copilota mi fu assegnato Guy Chasseuil, un forte rallista che arrivò al circuito accompagnato dal presidente di Alfa Romeo France. Chasseuil fece il suo dovere di correre con regolarità e di riportare la macchina intera. Cosa che non successe nella gara dopo, al Nürburgring, dove il motore cedette mentre girava De Adamich. Anche a Spa, dove corsi con Zeccoli, ci ritirammo. Furono le uniche gare che non vinsi. Infine a Jarama andai fortissimo. Alle sei di mattino ero nono assoluto, davanti a me c'erano soltanto le Capri 3000.

ANTEGUERRA CEIRANO 150 S



VELOCITÀ

La Ceirano 150S,
protagonista dell'articolo,
ripresa in velocità.
L'elegante 1500 a valvole
in testa sfiorava i 110
km/h, una velocità più
che rilevante negli anni
Venti del secolo scorso.



Il tesoro della porta accanto



**Assomiglia (volutamente)
a una Lambda, è quasi
altrettanto raffinata ma
costava molto meno**

**La vorticosa vicenda della
famiglia torinese, il cui marchio
confluì alla fine in Fiat**

**Un esemplare ritrovato sepolto
in un magazzino**



TELESCOPICI
Sopra, il frontale elegante con gli ammortizzatori anteriori idraulici e telescopici, grossa novità per l'epoca. Sotto, una pubblicità di un concessionario Ceirano, il Garage Vittoria di Bassano.



Una parte affascinante delle auto d'antan è la loro storia. Tutte l'hanno, spesso banale o insignificante, qualcuna -rara- ne ha una speciale. La Ceirano 150 S di questo articolo può raccontare una vicenda nella quale ogni collezionista vorrebbe imbattersi. La vettura, con telaio n° 3067, fu costruita nel 1928 dalla S.C.A.T. (Società Ceirano Automobili Torino), per essere venduta a Trieste lo stesso anno, con targa TS 8063 a nome di un allora noto assicuratore della città.

La storia fa ora un salto di oltre cinquant'anni. Fra i primi collezionisti italiani c'erano gli amici triestini Gianfranco Rinaldi e Enrico Cuttini, che nel 1982 avevano avuto una "soffiata" che nei pressi di Villa Economo, sul colle di San Vito, c'era una vecchia auto in un magazzino non meglio identificato. Nulla di più stimolante per degli appassionati, che cercarono subito di saperne di più. Rinaldi, che quasi ogni giorno rientrando

dall'ufficio passava davanti a Villa Economo, già trasformata in un complesso residenziale di pregio, vide una sera, lungo via Conti a circa 50 metri dalla Villa, la porta di un magazzino aperta e un signore che stava uscendo. Subito chiese notizie, ricevendo delle risposte caute. Rinaldi si presentò e lo stesso fece il distinto signore, assicuratore di una famiglia di assicuratori fin dal primo '900, facendosi promettere che gli avrebbe mostrato la vettura.

Cosa che avvenne dopo qualche giorno: l'auto apparve, polverosa ma intatta, dietro casse e masserizie varie. Si trattava di una Ceirano 150 berlina, con freni anteriori e ruote a raggi, dunque un tipo S, il più interessante della serie. La trattativa, discreta e garbata, andò a buon fine soltanto quando l'erede visitò la bella collezione Rinaldi-Cuttini, convincendosi che la sua Ceirano sarebbe finita in buone mani, riacquistando vita e dignità. L'auto era stata accantonata prima del-



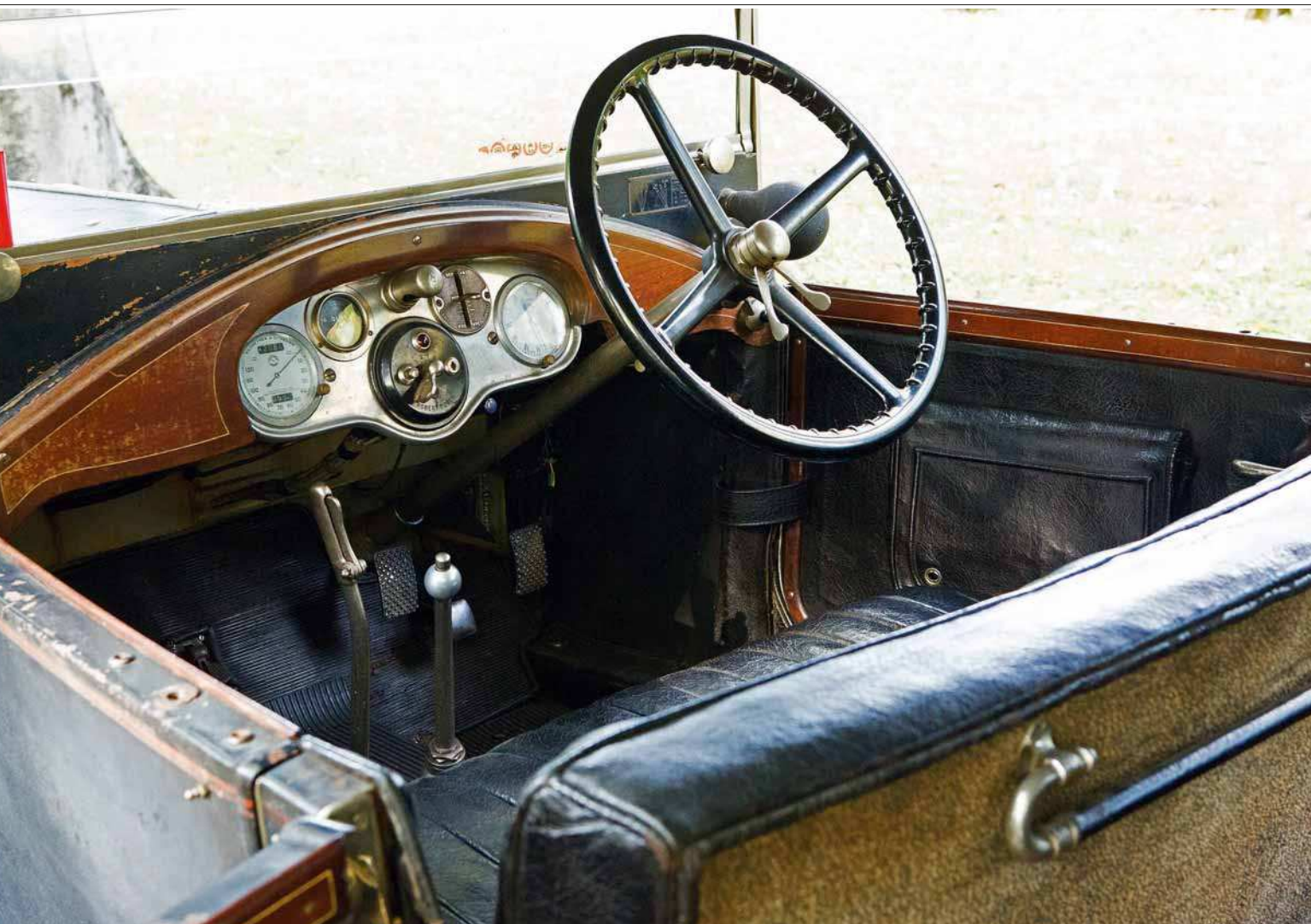
la guerra, per l'acquisto di un modello nuovo, e rimase così abbandonata nel magazzino polveroso, però asciutto e lontano dalla salsedine, sempre presente a Trieste. Nel frattempo si fecero delle piacevoli scoperte, come l'ultimo bollo di circolazione ancora fissato al parabrezza che, seppure ingiallito, recava la data del 1938. Ancor più interessante fu la sorpresa che non si trattava di una berlina, bensì di una torpedo dotata di "ballon smontabile", una sorta di enorme e rarissimo hard-top in grado di trasformare la vettura aperta in una confortevole berlina. Iniziò un meticoloso restauro meccanico, mentre la carrozzeria fu saggiamente conservata, senza cadere nelle tentazioni di riverniciare tutto a nuovo. Fu la parte più difficile, aiutati anche da altri due appassionati, Ermanno Birri e Vittorio Klum. Quest'ultimo trovò una "colla" speciale usata nelle imbarcazioni, che riuscì a fissare il colore della carrozzeria che andava scrostandosi al minimo toc-

co. Gli interni in pelle assorbirono intanto chili di profumata crema per le mani. Dopo svariati anni, e un uso moderato, l'auto cambiò proprietà fra amici, entrando nei primi anni Novanta nella collezione del trevigiano Umberto Fraccaro Genovese, che la conserva intatta ancor oggi. Un ritrovamento eccezionale, che dimostra come a volte il "tesoro" si possa nascondere anche nella porta accanto.

LAMBDA

La vista posteriore e, sotto, il bauletto di modesta capienza che si apre con l'ultima parte della carrozzeria, come sulla Lancia Lambda. Notare sul retro della capota il piccolo occhio in vetro.





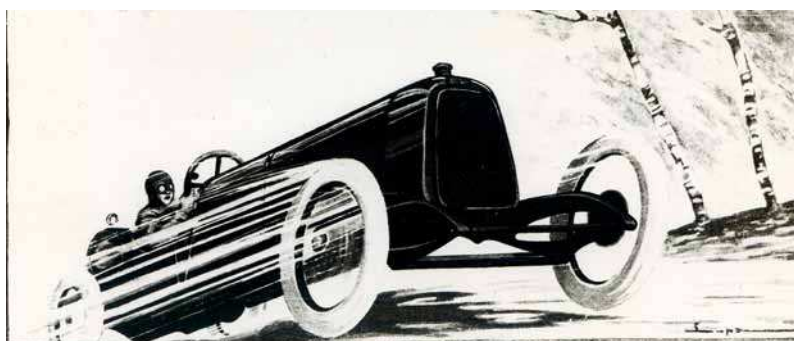
Famiglia ciclonica

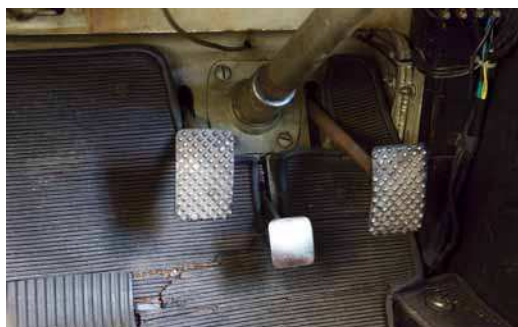
Comprendere pienamente l'attività industriale dei fratelli Ceirano sarebbe come voler analizzare un ciclone dall'interno. Giovanni Battista, Giovanni, Matteo, Giovanni figlio di Giovanni ma detto Ernesto, dettero vita a marche, ora scomparse ma dai nomi prestigiosi, in un intreccio vorticoso di società, fabbriche e officine, in accordo o disaccordo tra di loro o con altri soci. Dalla fine dell'800 agli anni Trenta, essi occuparono la scena torinese e nazionale dell'auto con le loro imprese, spesso con una logica nota solo a loro. Il più attivo fu il secondogenito Giovanni (1865-1948) che entrò in società con il fratello maggiore Giovanni Battista nel luglio 1903, costituendo la "G.G. F.lli Ceirano", ma già nel novembre dello stesso anno Giovanni abbandonava l'impresa, per creare l'anno dopo la "Ceirano Giovanni Junior", aggiungendo il suffisso junior per non ingenerare confusione nella clientela con il quasi omonimo fratello. Ma la nuova azienda fu costretta, già nell'aprile del 1905, a cambiare denominazione divenendo semplicemente "Junior-Fabbrica Torinese Automobili" per l'uscita repentina di Giovanni

Ceirano, il quale nel luglio del 1906 fondò la "SCAT - Società Ceirano Automobili Torino", con stabilimento in Via Madama Cristina. L'ottima organizzazione tecnica e la sana situazione finanziaria, permisero alla neonata SCAT di superare la grave crisi economica e borsistica del 1907, forte dei propri modelli quattro cilindri 12HP e 16HP che verranno prodotti sino al 1909 in oltre 500 unità. Dal 1910 molte altre versioni arricchiranno l'offerta, con motorizzazioni dai 2,7 ai 6,3 litri di cilindrata.

FUTURISTA

Sopra, il posto di guida: le levette sul volante di grande diametro servono per regolare l'anticipo e per acceleratore a mano. Al centro del pavimento la leva del cambio, con bottone per l'inserimento della retromarcia, a lato il freno a mano. Sotto, una pubblicità futurista della Ceirano.





Intensa in quegli anni è anche l'attività sportiva, che vede spesso alla guida delle SCAT il figlio di Giovanni junior, Giovanni detto Ernesto. Egli si aggiudicò la targa Florio nel 1911 e 1914, oltre alla Parma-Poggio di Berceto, una lunga e rinomatissima corsa in salita. Nel 1914 la fabbrica cambiò sede, passando nei più ampi locali di Corso Francia, dove erano occupati ormai ben 600 dipendenti.

L'anno dopo, con l'entrata in guerra dell'Italia, la produzione si concentrò ovviamente sui veicoli militari e la SCAT si attrezzò per produrre anche motori d'aviazione su licenza Hispano-Suiza.

Porte girevoli

Nel 1917 Giovanni Ceirano cedette la maggioranza del pacchetto azionario ad un gruppo francese, per abbandonare del tutto la SCAT nel 1918.

Il 24 novembre 1919, Giovanni Ceirano con il figlio detto Ernesto, fondò la nuova azienda "Ceirano Giovanni Fabbrica di Automobili" i cui stabilimenti sorgevano in un terreno di proprietà del Ceirano, adiacente alla fabbrica della SCAT! Nonostante la vecchia azien-

PELLE ORIGINALE

In alto, gli strumenti: da sinistra tachimetro, pressione olio, luce illuminazione cruscotto, regolatore di miscela benzina/aria, orologio con carica a quattro giorni; al centro c'è il quadretto Bosch con il bottone per la messa in moto, la spia del contatto magnetico, la chiave di accensione e la levetta che comanda le luci. Sopra, l'interno in pelle nera originale. A destra, dall'alto: una maniglia porta; la pedaliera con acceleratore al centro; il porta documenti all'interno della porta; il complesso ma preciso pantografo della capote; la ruota a raggi da 18", con pneumatici a tallone.





“BLÙ ELETTRICO”
Una vista laterale dell'elegante torpedò. Il corpo vettura, con la vernice conservata che oggi sembra di un nero incerto, era in realtà blu brillante, definito dalla Casa “Blù elettrico”. Alla luce del sole si intravede ancora oggi qualche sprazzo del colore d'origine. Sotto la targhetta identificativa originale, una piccola opera d'arte in bronzo con lettere a rilievo, che indica Tipo S, Chassis 3067, HP 35.



da tentasse di intralciare l'avvio, la nuova Ceirano incontrò subito i favori della clientela con i suoi modelli C1, CS4 Sport e CS2 H corsa, con cilindrata comprese fra 2,3 e 2,9 litri, mentre il figlio Ernesto contribuì alla fama dell'azienda vincendo la massacrante Coppa delle Alpi nel 1922 con il tipo CS4 Sport.

Intanto il mai domo Giovanni Ceirano meditava, forse da lungo tempo, una nuova e ardita operazione industriale, riuscendo nell'agosto del 1923 a riacquistare la maggioranza del pacchetto azionario della SCAT e nel dicembre dello stesso anno mise in liquidazione la “Ceirano Giovanni”, cedendo però il marchio alla vecchia ditta nuovamente sua. Così le vetture conserveranno il caratteristico emblema Ceirano sul radiatore, con l'aggiunta di due ali avvolgenti, anche se verranno costruite dalla SCAT. È intuibile come questo complicato intreccio non possa nascere dal caso, ma deve essere stato ben meditato da parecchio tempo.

Nel 1924 furono lanciate sul mercato la 150N, 1,5 litri e valvole laterali per 95 km/h, e la 150 S, stessa vettura ma con valvole in testa e 105 km/h, puntando tutto su un unico modello di media cilindrata, area molto affollata, ma staccandosi da ogni altra produzione

per la raffinatezza delle soluzioni. Caratteristica di queste vetture erano gli ammortizzatori Palf idraulici e telescopici, con gli anteriori in bella mostra all'esterno, quasi a voler ricordare le sospensioni indipendenti e telescopiche della Lancia Lambda, presentata un paio d'anni prima. Le vetture, raffinate ed aristocratiche, divennero note come “Ceiranine”, ma molto spesso furono chiamate anche “Lambdette”.

Purosangue

Oltre alle strane manovre economico-societarie, va dato atto a Giovanni jr. Ceirano di possedere un intuito formidabile, mettendo a segno comunque ogni volta un successo.

Anche l'unificazione di SCAT con la Ceirano fu ben pensata. Le due aziende assieme avevano un potenziale industriale fortissimo, così fu giusta anche la scelta che la SCAT producesse automobili con il nome “Ceirano”, un marchio che godeva di grande notorietà. Altrettanto saggia, dato il periodo, fu l'idea di puntare su un unico modello con cilindrata media di 1,5 litri, che dava prestazioni più che soddisfacenti con costi contenuti. All'epoca una 1.100 con 4 cilindri, considerata vetturina, pagava un bollo an-



PALF
In senso orario da sinistra: l'ammortizzatore anteriore teleidraulico ad olio di ricino marca PALF, uno per ruota, con riflessi innegabili su confort di marcia e tenuta di strada; il giunto in gomma che collega il magnete al motore; il tappo per l'eventuale messa in moto a manovella e infine l'assale anteriore con il tamburo del freno in evidenza, naturalmente a comando meccanico compensato e non ancora idraulico.



nuo di circolazione di 554 lire (quasi due mesi dello stipendio di un operaio specializzato!). Quello di una 1.500 -sempre a 4 cilindri- era a 688 lire annue, mentre la Itala 50, quattro cilindri e 2,8 litri, pagava ben 1.153 lire, per non parlare di una Fiat 519 di 3,5 litri, ma penalizzata anche per avere un motore a sei cilindri, che era gravata da un bollo di 2.817 lire, come dire quasi dieci mesi dello stipendio sopra citato. Perciò la scelta di 1,5 litri, con due versioni 150N a valvole laterali e freni solo alle ruote posteriori e 150S a valvole in testa e freni sulle quattro ruote, era certamente ottimale. Il prezzo di vendita della 150S di 31.200 lire si collocava concorrenziale con la maggiore avversaria, la Fiat 501 di pari cilindrata, che costava anch'essa 31.000 lire, ma era come voler paragonare un cavallo da corsa (Ceirano), con un mulo (Fiat 501).

Dunque la 150 S nacque bene, con un nome prestigioso sul radiatore, un prezzo interessante, prestazioni superiori, linea elegantissima dovuta a Candido Viberti, che si attrezzò per la produzione in serie direttamente all'interno della SCAT, volutamente creando un'evidente somiglianza con la Lancia Lambda, che costava però ben 43.000 lire pur proponen-

TRE FRATELLI, UN NIPOTE, DECINE DI MARCHE

I fratelli Ceirano erano originari di Cuneo, undici fratelli, figli di un orologiaio da campanili, di cui tre si dedicarono all'automobile, più un nipote. Ecco i loro nomi: Giovanni Battista (Cuneo 1860 - Bordighera 1912); Giovanni (Cuneo 1865 - La Cassa 1948); Matteo (Cuneo 1870 - Torino 1941); Giovanni detto Ernesto, figlio di Giovanni (Torino 1888 - 1956).

Costoro dettero vita alle più note auto dell'epoca, in un intreccio incredibile di società, fabbriche grandi e piccole. Crearono, assorbito, disfecero, ricomposero una sequela di Marche, che qui citiamo dimenticandone probabilmente qualcuna: Lanza, Welley, Ceirano G.B. & C., F.lli Ceirano, Matteo Ceirano & C., Ceirano & C, STAR Rapid, Ceirano Matteo-veicoli marca Itala, Itala Fabbrica Automobili, Ceirano Giovanni Junior, Junior Fabbrica Torinese Automobili, Ceirano-Ansaldi, SPA Società Piemontese Automobili, SCAT Società Ceirano Automobili Torino, SPA-Flag, Giovanni Ceirano Fabbrica Automobili S.A, SCAT-Ceirano, SCAT Marca Ceirano, FATA Automobili Aurea, FATA di Giovanni Ceirano & Figlio. Tutto questo, dal 1895 al 1945.

Scrisse di loro, nel 1966, Vittorio Mazzonis: *"Lavoratori tenaci, instancabili, estrosi e geniali, i Ceirano rimasero però sempre artigiani, anche quando si trovarono a capo di centinaia e centinaia di operai, perché così li portava la loro natura semplice, ingenua, quasi primitiva... facevano e disfacevano società, officine, fabbriche con una velocità impressionante, riuscendo sempre a trovare i capitali necessari, senza rendersi conto che quella loro incostanza non soltanto era utilissima per lo sviluppo e il progresso dell'automobile, ma vista e valutata a distanza di anni li avrebbe fatti apparire più che dei pionieri, i veri creatori... dell'industria automobilistica italiana".*



do un concentrato di innovazioni tecniche certamente maggiore. Il passo di metri 2,67 permetteva la costruzione di carrozzerie spaziose e comode per 4/5 passeggeri, mentre la potenza di 35 CV consentiva prestazioni brillanti con velocità di punta oltre 105 km/h, paragonabili a quelle della prestigiosa Alfa Romeo 1500 a sei cilindri, che costava però 45.000 lire. La 150S aggiungeva poi un tocco personale con i quattro ammortizzatori idraulici e telescopici, che diverranno d'uso corrente soltanto trent'anni dopo. Su strada, oggi, gli ammortizzatori idraulici, il cambio a quattro velocità, la frenatura integrale e i 35 CV fanno la differenza con le altre auto del periodo. Resta sempre lo sterzo morbido come il granito nelle manovre da fermo ed il cambio di grande precisione che però richiede preparazione e sensibilità, so-

prattutto se si vuole andare dalle marce superiori a quelle inferiori.

Ma la soddisfazione, dopo una gita su strade secondarie, è impagabile perché resta netta l'impressione -per chi abbia dimestichezza con le auto degli anni Venti- di aver guidato un'auto aristocratica.

Negli ultimi scorcì di vita, nel 1930/31, la 150 fu aggiornata nella versione "150 V V V", che disponeva di ruote anteriori indipendenti, ma ormai l'avventura era terminata, con la crisi del 1929 e l'assorbimento nel Consortium Fiat. Oggi, del modello 150 nelle varie versioni, ne sopravvivono ben pochi esemplari, che si possono contare sulle dita di due mani, nonostante sia stata prodotta in oltre 4.000 esemplari: di sicuro il modello di maggior successo tra tutte le auto costruite dalla prolifica famiglia Ceirano.

NERO A FUOCO
Sopra, la vista di tre quarti posteriore: i parafanghi. Anche questi hanno ancora il colore originale conservato, in questo caso in condizioni migliori perché in nero a fuoco, mentre il corpo vettura era dipinto a pennello con varie mani di colore, sino ad ottenere una finitura lucida e perfetta, ma non altrettanto duratura. Si ringrazia per la gentile collaborazione l'ing. Umberto Fraccaro Genovese.



ALCUNI RISULTATI SPORTIVI DELLA CEIRANO 150 S

La leggerezza, unita alla notevole tenuta di strada e alla brillantezza del motore, permisero a molti piloti privati di cogliere notevoli soddisfazioni nelle corse con questa vettura. Riportiamo di seguito alcune delle principali vittorie.

1925 1° di categoria alla salita delle Torricelle a Verona, 2° assoluto alla Coppa delle Cascine a Firenze, 1° categoria al Chilometro lanciato a Roma, alla Coppa Montenero a Livorno, alla Pontedecimo-Giovi, alla Roma-Rocca di Papa.

1926 L'anno si inaugura con un 1° assoluto alla Sorrento-Sant'Agata e alla Kniebis-Berg in Germania; poi 1° di categoria al Circuito Automobilistico di Alessandria, alla Coppa della Sila, al Circuito delle Cascine, alla Cuneo-Colle della Maddalena, alla Coppa Abruzzo, alla Pontedecimo-Giovi, alla Dornach-Gempen in Svizzera, alla Susa-Moncenisio, alla Scalata al Monte Pellegrino, alla Vermicino-Rocca di Papa, alla Spoleto-Rocca di Cerro e alla Corsa del Tolentino.

1927 Vittorie di categoria: Circuito del Pozzo di Verona, Brescia-Colle Sant'Eusebio, Cap d'Antibes-Bois de la Garoupe, Chilometro lanciato a Cremona, Circuit de Provence, Neuchatel-Chaumont.

IL ROMBANTE
Il motore a valvole in testa, lato scarico. Con un pedalino nell'abitacolo si poteva aprire il passaggio dei gas di scarico dalla marmitta, ottenendo un leggerissimo aumento di potenza, ma soprattutto un eccitante suono di scarico, congegno noto all'epoca come "il rombante". Sotto, il motore lato carburatore, con in primo piano la tromba bitonale.



SCHEDA TECNICA

CEIRANO 150 S (1928)

Motore Anteriore, 4 cilindri in linea, monoblocco con testa smontabile in ghisa, basamento in alluminio Alesaggio e corsa 65 x 110 mm, cilindrata 1.460 Rapporto di compressione 5,8:1 Potenza 35 CV a 3.200 giri Distribuzione un asse a camme nel basamento, valvole in testa, fasatura 8-46/45-5 Gioco a freddo punterie aspirazione e scarico 0,10 Alimentazione un carburatore Zenith 30 VEHZ Accensione a magnete A.T. Bosch Ordine di accensione 2-1-3-4 Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi Capacità coppa olio litri 4 Consumo normalizzato di olio 300 gr. ogni 100 km Raffreddamento Acqua con pompa centrifuga e radiatore anteriore a nido d'ape Impianto elettrico a 12 Volt **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione a dischi multipli in acciaio Cambio a quattro velocità + RM Ruote a raggi tipo Rudge Withworth Pneumatici a tallone 760 x 90 oppure 730 x 130 **Corpo vettura** Telaio in lamiera d'acciaio stampata, longheroni e traverse Carrozzeria standard Torpedo a 4/5 posti Sospensione anteriore con assale rigido e balestre longitudinali in acciaio marca Styria Sospensione posteriore ponte rigido con balestre longitudinali in acciaio marca Styria Freni: a tamburo con comando meccanico sulle quattro ruote a due ceppi sui tamburi anteriori, a quattro ceppi sui posteriori, due comandati dal pedale assieme agli anteriori, due comandati con leva a mano al centro del pavimento, Ammortizzatori sulle quattro ruote idraulici telescopici ad olio di ricino brevetto Palf Sterzo a vite senza fine con ruota elicoidale



irreversibile **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.670 Carreggiate ant. e post. 1.310 Lunghezza 3.610 Larghezza 1.590 Altezza (al parabrezza) 1.520 Peso dell'autotelaio 750 kg, peso vettura torpedo con accessori e ruota di scorta 975 kg **Prestazioni** Velocità massima oltre 105 km/h Prezzo Torpedo con 5 ruote gommate Lire 31.200 nel 1928



Markku Alén al Rally finlandese nel 1972



1000 Laghi a Roma

**Un collezionista salva
dalla pressa anonime
berline cariche di km
Ora gira per la capitale
con questa...**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO





Gianni Contini è un collezionista di auto storiche piuttosto atipico. Non è un regularista, non fa vita di club, non è uno speculatore da compra-e-rivendi, non ha particolari abilità meccaniche. Eppure vive il collezionismo in maniera molto seria, come una sorta di missione: quella di preservare le automobili dal passare del tempo, dall'inutilizzo e dall'abbandono. Le storiche blasonate non lo riguardano, è roba per gente che ha soldi da spendere e voglia di farsi guardare. Anche se su quest'ultimo punto, col senno di poi, potremmo avere qualcosa da ridire...

Chilometri e ricordi

Le vetture scelte solitamente da Gianni sono quelle che passano inosservate, che la maggior parte dei collezionisti snobba, il cui valore ufficiale raramente sfiora i diecimila euro. Non solo. Per Gianni, che è cresciuto conservando in garage la prima auto del papà, una Topolino del 1950, il valore di un'auto non è dato dallo stato di conservazione eccezionale ma dai chilometri percorsi, che secondo lui vengono ingiustamente penalizzati e che andrebbero invece esibiti come trofei: una macchina che non ha fatto chilometri non ha svolto il suo dovere, e non ha

storie da raccontare. Tutti noi siamo legati alle auto della nostra infanzia, sulle quali i nostri papà ci hanno portato a scuola, a giocare a pallone, in vacanza, qualche volta magari facendoci anche tenere il volante. Siamo legati alle macchine su cui abbiamo imparato a guidare e abbiamo preso la patente. Automobili che sono diventate a tutti gli effetti membri della famiglia, con i loro odori, i loro rumori, il loro carattere. Bene: un'auto che ha preso polvere in un garage, non ha fatto niente di tutto ciò. Non porta con sé alcuna storia, alcun ricordo, alcun sentimento. Per questo Gianni, quando può, "salva" e porta in garage vecchie berline e piccole utilitarie, nelle quali intravede ancora delle potenzialità. Negli anni ha posseduto di tutto, dalle classiche minuscole italiane come Fiat 500 e 600, alle berline come Fiat 125 e 1100, Lancia Appia e Alfa Romeo Giulia, Giulietta, Alfetta e 75, Mercedes 190, ma concedendosi ogni tanto anche qualche sportiva sfiziosa come Golf GTI prima serie, Polo Coupé GT, Fiat X1/9, o fuoristrada come la Range Rover V8, prima che diventasse di moda. Un amore particolare lo riserva però alla Volvo, azienda per la quale lavora come responsabile di zona nel settore post-vendita, e da cui è rimasto irrimediabilmente contagiato.

DETTAGLI

In queste pagine, la Volvo 142 dell'appassionato romano in azione nella sua brillante livrea replica. I dettagli sono curati e riprendono fedelmente quelli della vettura da corsa originale. L'abitacolo ha alcuni dettagli "corsaioli": volante a tre razze, trip e cronometri e la luce per il navigatore. Il contagiri sulla plancia è stato aggiunto.



Livigno

Dopo aver iniziato con una conservata e compassata Volvo 244 Giubileo del 1977, una frizzante 244 Turbo del 1983, una paciosa Amazon berlina del 1966 e un'infaticabile Super Polar del 1991 da uso quotidiano, Gianni decide di allargare la sua collezione di svedesi alla serie 140. Quando si imbatte nell'inserzione di una rara 142, prende subito il telefono. Le berline due porte sul nostro mercato non hanno mai funzionato come nei paesi nordici, e un'occasione come questa non capita spesso. Recuperare la vettura si rivela però più complicato del previsto: il proprietario risiede infatti a Livigno, in zona franca, e questo comporta un carico aggiuntivo di burocrazia tutta da scoprire. Inoltre, la macchina è ferma da molto tempo e sia la carrozzeria sia gli interni mostrano i segni del tempo e dell'uso, confermato dalla bellezza di 335.000 km indicati dallo strumento. Un valore in sé elevato, ci spiega Gianni, ma di tutto comodo per una vera Volvo, che proprio con la serie 140 è tra le prime al mondo a introdurre il contachilometri a sei cifre. Una volta comprese e sbrigate le pratiche di passaggio di proprietà e il suc-

cessivo trasporto, il Contini inaugura una lunga serie di notti trascorse navigando sui siti specializzati scandinavi. Scopre quindi l'importante passato di Volvo nel mondo dei rally e dei raid, come il massacrante East African Safari Rally, vinto nel 1965 con una PV 544. La 142, in particolare, è stata una sorta di "nave scuola" per una nutrita schiera di piloti scandinavi, i celebri "Flying Finns", tra cui il grande Markku Alén. L'asso dei rally corse dal 1971 al 1973 con una 142 preparata dall'importatore finlandese, affermandosi al 1000 Laghi, il Rallye "di casa", con un terzo posto nel 1972 e un secondo nel '73; fu l'inizio di una carriera lunga e vittoriosa, che in seguito portò il pilota scandinavo a correre anche con i nostri colori. Studiando le foto trovate in rete, Gianni si accorge che casualmente la sua 142 è allestita proprio come quella con cui Alén corse nel 1972: carrozzeria e interni sono dello stesso colore, dato che la vettura usata in gara era quasi di serie, tanto da conservare il sedile posteriore e l'autoradio! Più materiale Gianni mette insieme, più si fa strada in lui l'idea di replicare la vettura del 1000 Laghi 1972, targata AFB 4: un modo per coronare un suo

NORDICI
Sotto, la linea classica, quasi austera, della Volvo 142. La berlina svedese in Italia ebbe una discreta diffusione nella versione a 4 porte: quella a due era la preferita nei paesi nordici. A destra, una rara foto a colori della "vera" 142 da Rallye in azione negli anni Settanta.





"IMBUCATO" MA BENVENUTO

Venuto a sapere della presenza in Italia di Markku Alén (in occasione dell'evento che trovate su questo stesso numero, a pag. 120), il nostro Gianni è andato letteralmente in fibrillazione, combattuto tra il desiderio di mostrare la sua replica al campione e il timore di fare la figura dell'imbucato, con la sua Volvo "replica" tra alcune Lancia ex-ufficiali. Gli organizzatori hanno invece accolto con entusiasmo la sua proposta, suggerendo di coprire la vettura e svelarla soltanto all'ultimo minuto per fare una sorpresa al cordiale e affabile Markku. Il quale, una volta scoperta la macchina, è rimasto a bocca aperta: anche se in replica, non si aspettava proprio di ritrovare in Italia la Volvo dei suoi esordi scandinavi. Tra la curiosità dei presenti, si è poi intrattenuto con Gianni (nella foto), che gli ha mostrato tutta la documentazione storica in suo possesso; infine, vincendo la sua innata timidezza, si è fatto autografare uno sportello della Volvo!



desiderio di gioventù, quello di allestire una vettura in livrea da corsa, e un omaggio alla sua 142, alla quale concederebbe l'opportunità di iniziare una seconda vita.

Alta fedeltà

Dato l'allestimento quasi standard dell'esemplare originario, gli interventi da mettere in pratica per realizzare una replica "estetica" non sono troppo complessi. I più importanti riguardano una serie di ritocchi a carrozzeria e verniciatura, la ricostruzione e l'applicazione della livrea, la sostituzione dei sedili anteriori con delle repliche coerenti, un'attenta revisione della meccanica (al momento originale, tranne lo scarico) e il reperimento di tutti quegli accessori dell'epoca necessari su una vettura da gara: lampada leggi mappe, trip-master, volante sportivo, contagiri aggiuntivo. Come riferimenti si prendono alcune immagini dell'epoca, confrontate con le foto scattate da un amico imbattutosi for-

tuitamente nella vettura originale che, restaurata in maniera più o meno conservativa, è esposta periodicamente in musei scandinavi.

Gianni ci assicura che il risultato finale è fedele a quelle rare foto in cui Alén posa accanto alla vettura. La parte del lavoro più complicata è stata ricavare dimensioni e proporzioni di scritte e decals e riprodurre i colori esatti. Le uniche licenze riguardano il numero di gara adesivo -quello originale era di carta attaccato col nastro- e le ruote verniciate in nero, non presenti sulla vettura in questione ma diffuse su altri esemplari. A lavoro finito la 142 ha un impatto estetico notevole, ben più appariscente rispetto alla sua "prima vita". Le Volvo della serie 140 infatti sono vetture assai sobrie, solide, funzionali e votate a un uso prettamente familiare.

L'origine del mito

La gamma 140 debutta nel 1966 e segna un deciso passo avanti rispetto alla precedente serie 120, co-

FAMILIARE
Linee squadrate e luci verticali: il posteriore delle Volvo serie 140 (sotto) è familiare a molti che negli anni Settanta erano bambini. La linea della berlina svedese comunica grande solidità.



nosciuta anche come Amazon. Rispetto a quest'ultima, la nuova, contrassegnata dal codice di progetto P660, sarà più grande, per accogliere comodamente cinque persone, pur mantenendo inalterati peso e soprattutto fascia di prezzo. Proprio con la serie 140, Volvo introduce lo schema di denominazione dei modelli con la prima cifra che indica la serie di appartenenza, la seconda il numero dei cilindri e la terza il numero di porte.

Di conseguenza la gamma, nata con la "144" (berlina quattro porte, 1966), si articolerà nel tempo con la "142" (berlina due porte, 1967), "145" (station wagon, 1968), più le berline "164" e station wagon "165" (1969), mosse da un propulsore 6 cilindri di tre litri e riconoscibili per il frontale specifico e il passo allungato di 10 cm. Resta poco più di una curiosità invece la variante Express della 145, dal volume di carico aumentato grazie al tetto rialzato nella parte posteriore.

Come da tradizione Volvo, la serie 140 è all'avanzata

guardia nelle dotazioni di sicurezza, con un telaio a deformazione programmata e una scocca rinforzata anti-ribaltamento, impianto frenante a doppio circuito incrociato a quattro dischi e valvole di riduzione per impedire il blocco delle ruote, più il piantone dello sterzo collassabile, i poggiatesta e le cinture di sicurezza riavvolgibili con segnalatori di aggancio. Convenzionale invece la meccanica, con motore anteriore e trazione posteriore: inizialmente si tratta del quattro cilindri B18 da 1.8 litri della Amazon, 75 CV mono carburatore o 96 CV con doppio carburatore. Col modello 1969 debutta il motore B20 da 2 litri, con potenze di 88 CV e 100 CV secondo il tipo di alimentazione; due anni dopo arrivano le versioni a iniezione da 120 CV.

La produzione si chiude nel 1974, dopo 1.251.371 vetture prodotte, incoronando la serie 140 come la prima della Casa svedese ad aver superato il milione di esemplari; sulla base dell'esperienza fatta con la 140 nascerà la gloriosa 240, a listino per ben 19 anni e divenuta nell'immaginario collettivo "la Volvo" per antonomasia.

COERENTI
Sotto, a sinistra i cerchi ruota verniciati in nero: una licenza rispetto alla livrea dell'auto da corsa, ma coerente con l'uso sportivo dell'epoca. Il 4 cilindri di serie, a destra, è più affidabile che potente.

SCHEDA TECNICA

VOLVO 142

Motore Tipo B20A 4 cilindri in linea anteriore longitudinale, benzina aspirato Alesaggio e corsa 88,9 x 80 mm Cilindrata 1986 cc Distribuzione un albero a camme in testa, due valvole per cilindro Potenza 82 CV a 4700 giri Coppia 16,4 kgm a 3000 giri Rapporto di compressione 8,7:1 Alimentazione un carburatore Zenith-Stromberg 175 CD-25, pompa meccanica, raffreddamento a liquido **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio 4 marce + RM, rapporto finale 4,1 Pneumatici 165 SR 15 **Corpo vettura** Carrozzeria auto portante in acciaio, berlina 2 porte, 5 posti Sospensioni: ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali; anteriori ruote indipendenti, trapezi sovrapposti, barra antirollio; posteriori ponte De Dion, barra trasversale Panhard Freni a disco sulle quattro ruote, anteriori Ø 272 mm, posteriori Ø 295 mm; doppio circuito idraulico, servofreno Capacità serbatoio carburante 58 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2620 Carreggiate ant / post 1350 Lunghezza 4640 Larghezza 1730 Altezza 1440 **Prestazioni** Velocità massima 168 km/h



“• Fabbricata a ,” I-OSA

**Sostituì la 127, divenne a sua volta best-seller e avviò una stagione d'oro per Fiat
È stata la capostipite di un nuovo modo di intendere le utilitarie**

Anche con una comunicazione innovativa

DI DARIO MELLA - FOTO ENRICO SCHIAVI E ARCHIVIO CENTRO STORICO FIAT



È "sciccosa", "comodosa", "risparmiosa", "scattosa". Sono gli aggettivi che la Fiat s'inventa, di sana pianta, per la nuova Uno, la piccola destinata a dare un'erede alla 127 che nel 1982, a undici anni dalla presentazione, è ancora l'automobile più venduta in Italia.

Neologismi a parte, l'idea vincente è scegliere per la presentazione, nel gennaio del 1983, la base N.A.S.A. di Cape Canaveral in Florida, centro dell'ente spaziale americano. È come se la Uno sia lì per essere lanciata in un'ideale orbita di respiro internazionale, come si può intuire dai lusinghieri commenti della stampa che la definisce "rappresentante di una nuova classe di vetture" o "vera novità degli anni Ottanta".

In quest'ottica la collaborazione tra il Centro Stile Fiat e l'Italdesign si dimostra efficace. La mano di Giugiaro si vede in alcune soluzioni come il tergicristallo monorazza e l'ampio lunotto dai sottili montanti laterali, temi che richiamano motivi da lui già espressi con Golf e Panda. Qui, tuttavia, le forme abbandonano i tagli a spigolo: ne beneficia l'aerodinamica, uno dei punti sui quali si è lavorato e il cui esito è un ottimo Cx, compreso tra 0,33 e 0,36 in relazione ai diversi allestimenti della carrozzeria. Il valore più basso è raggiunto con la ES (Energy Saving), studiata per ridurre il consumo di carburante attraverso particolari soluzioni motoristiche e di disegno. In quegli anni c'è l'abitudine di affiancare ai modelli di maggiore diffu-

sione una versione studiata allo scopo, che, se ha un prezzo più alto, consente nel tempo di recuperare il maggiore esborso. La 45 ES si inserisce tra la "45" base e la "45 S" (Super), tutte con motorizzazione di 903 cc, con la differenza che la ES ha il cambio a cinque marce con quinta surmoltiplicata e accensione elettronica Marelli Digiplex con dispositivo "cut-off" che taglia l'alimentazione in rilascio. Il guadagno nel coefficiente di forma della carrozzeria è ottenuto con una guarnizione sigillante sotto il cofano (presente anche nella 45 S), con carenature ai parafanghi posteriori e con un particolare disegno dei copricerchi, soluzioni oggi divenute standard. La gamma Uno è completata dalla "55", "55 S" (1116 cc) e "70 S" (1301 cc), dove le sigle indicano la potenza in CV-DIN.

Premiata

Se i motori sono ampiamente collaudati poiché provengono dalla 127, per il resto le novità sono numerose. Per saldare la carrozzeria si riprende la soluzione del padiglione senza grondaie inaugurata con la Panda, ma anche nelle sospensioni c'è del nuovo. In particolare in



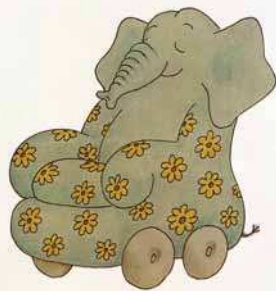
"SPAZIO" PER TUTTI

Un faccia a faccia tra la Fiat Uno I serie (rossa) e la II (bianca). Con la Uno l'auto entra stabilmente in una dimensione in cui lo spazio diviene valore portante. Quale migliore ambientazione di una base spaziale per visualizzare il messaggio?





Uno!



è comoda

ANTIRUGGINE
Sopra, una delle vignette pubblicitarie di Forattini. In alto, l'area di metallo del frontale esposta alla proiezione di brecciolino è limitata al sottile bordo del cofano: una garanzia contro la ruggine, frutto degli studi del Centro Ricerche Fiat.

quella posteriore a bracci interconnessi che riduce l'ingombro a vantaggio della capienza del bagagliaio. Davanti, il classico McPherson è interpretato in modo nuovo, dove l'angolo di conver-

genza delle ruote è pari a zero e la regolazione delle sospensioni avviene fuori linea prima del montaggio del gruppo sulla vettura.

Tra gli obiettivi iniziali vi è l'ottimizzazione dei componenti strutturali ottenuta grazie ai nuovi programmi di calcolo computerizzati che si stanno diffondendo. Il materiale è in tal modo meglio ottimizzato, aggiungendone dove è utile, in particolare per aumentare la rigidità torsionale della versione a cinque porte, e sottraendolo ove possibile. Alla fine ne risulta una scocca che, pur essendo un po' più grande rispetto a quella della 127, pesa sostanzialmente uguale. A

contenere il peso contribuisce il vetro impiegato per parabrezza e finestrini, di spessore ridotto di circa un millimetro per il primo e da un millimetro a un millimetro e mezzo per i secondi. Altri accorgimenti riguardano i punti di attacco delle sospensioni che sono più centrali rispetto alla 127, cosa che riduce il volume di alcuni scatolati.

L'accoglienza del mercato è semplicemente fantastica. La Uno piace: così tanto che, nell'anno della presentazione, se ne vendono 242.563 esemplari, contro 47.727 Renault 5 che è la prima tra le straniere sul nostro mercato. Fioccano i riconoscimenti: nel 1983 le nomina a "Vettura dell'Anno" al Salone di Marsiglia, in Irlanda e in Norvegia, nell'84 in Jugoslavia e in Danimarca e, dulcis in fundo, quello più importante di "Auto dell'Anno". In Spagna, sempre nell'84, la Uno è nominata vettura femminile dell'anno, nell'85 è in-



SATELLITI

La vivibilità della Uno viene dal facile accesso all'abitacolo (in alto), cosa non scontata nelle auto utilitarie, nella comodità dei sedili che non fanno rimpiangere una berlina media (al centro) e nella praticità della console centrale con posacenere mobile (sotto). Poi, novità assoluta, c'erano i "satelliti" dei comandi secondari al volante.



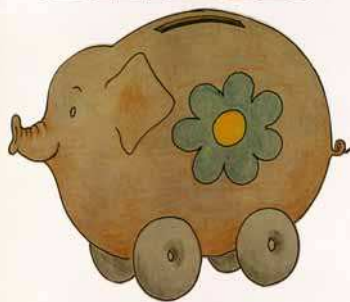
signita del riconoscimento di "Etoile de consommation" dalla rivista francese *Femme d'aujourd'hui* e di quello di vettura più intelligente dalla rivista tedesca *MOT* negli anni 1984 e 1985.

Per tutte le tasche

Perché tutto questo? Perché la Uno è pratica e ha un abitacolo spazioso, confortevole e ben arredato. Il bagagliaio ha una capienza media per il segmento, ma può essere ampliato abbattendo lo schienale posteriore, sdoppiato nelle versioni Super. Caratteristici sono i comandi racchiusi in due satelliti a lato del cruscotto, una soluzione di scuola Citroën interpretata in modo più funzionale e meno scenografico. La plancia riprende una forma simile alla vasca inaugurata con la Panda, dalla quale deriva il posacenere scorrevole. Ricca la scelta di accessori, tra i qua-



Uno!



è risparmiosa

TAGLIO

La Uno 45 S, sopra, evidenzia un assetto sottosterzante.

Il taglio laterale del portellone nel montante è un'idea di Giugiaro per ampliare il lunotto a vantaggio della visibilità. E rende più pulita e gradevole la linea complessiva.

li il check-control, gli alzacristalli elettrici anteriori, l'orologio digitale, il tetto apribile, i vetri atermici azzurrati e altri, raggruppati in pacchetti a scelta. La Uno poi è auto per tutte le tasche: dalla economica versione base con motore 900, alla Super, alla cinque porte 1100 per finire con la brillante 70 S. Potenza e peso sono in linea con la 127, dunque le nuove Uno non potevano che ripeterne la brillantezza, con una tenuta di strada sicura e una buona

stabilità anche sullo sconnesso.

Per quanto concerne la finizione, la versione base, targhetta a parte, si distingue per avere le colonnette di fissaggio ruota a vista con coprismozzo nero, mentre nella S c'è un copricerchio più grande. Le lampadine nei fari non si vedono, ma la S ha i proiettori con lampade alogene mentre nella versione base ci sono quelle tradizionali; altra differenza, visibile questa volta, è il trasparente degli indicatori di direzione color arancio nella 45 base, mentre nelle altre è bianco con lampadina arancione.

Maggiori sono invece le differenze nell'abitacolo, dal-

la plancia con cassetto chiuso nella S alla strumentazione più ricca che comprende contagiri e termometro acqua, mentre la base ha il tachimetro, l'indicatore livello benzina e il solo contachilometri totalizzatore, oltre alle consuete spie di servizio e allarme. Di rilievo per tutte è la regolazione del sedile di guida, dove, allo scorrere in senso longitudinale, corrisponde una variazione dell'inclinazione, così che tutti possono trovare la miglior posizione. La versione a cinque porte ha tre luci laterali, diverse maniglie porta e tutto ciò le dona un'aria più importante, avvicinandola al rango della sorella maggiore Ritmo.

All'allestimento S è affiancato, nel maggio '84, quello SX di un tono superiore, riconoscibile esternamente per la targhetta, i nuovi copricerchi integrali e per i cerchi in lega leggera a richiesta.

F.I.R.E.

In Fiat, tuttavia, non si dorme sugli allori e si studia come consolidare il successo di questa berlina che mantiene la leadership della casa torinese nel segmento B. Gli sviluppi hanno origine nello stabilimento di Termoli, dove si produce il nuovo motore di 999 cc detto F.I.R.E. che sta per Fully Integrated Roboti-

LE UNO DELL'ALTRO MONDO

Ne hanno fatte davvero tante, alcune delle quali allestite dagli importatori esteri e vendute su mercati specifici. Per questa ragione è difficile risalire a tutte e ci limiteremo a elencare le più conosciute.

La prima è l'economica 45 Sting a tre porte con motore di 903 cc. Presenta una filettatura rossa lungo la cintura con il logo Sting alla base del montante posteriore, mentre il trasparente degli indicatori di direzione anteriori è di colore arancio. La strumentazione è della versione S. La Sting riprende il ruolo di vettura d'ingresso che era proprio della precedente 45. Nelle diverse versioni sarà prodotta dal maggio '86 al gennaio '90. Nell'aprile 1988 arriva la Uno Smart su base 60 S a tre o cinque porte e resta in listino fino al settembre '89. Ha specchietti e calandra in tinta carrozzeria, scelta sulla base di tre colori metallizzati: blu marine, grigio e platino. I rivestimenti interni sono dedicati.

Un'altra serie speciale vede la luce nel '90 ed è la Rap Up. Disponibile nei colori bianco, nero, verde e blu, monta il motore 1.0 F.I.R.E. e all'estero anche l'1.4 i.e. L'ultima Rap Up lascia il listino nel dicembre '93. La caratterizzazione prevede il logo sulla carrozzeria, la colorazione dei paraurti in tinta vettura e un interno con tinte sul blu e verde con filetti neri. Ha inoltre il tettuccio apribile. La Up è la versione più rifinita, ma c'è anche una Rap (senza Up) più semplice con tetto apribile che esce di scena nell'ottobre '92.

Più particolare, con le sue barre portaoggetti sul tetto, è la 1.0 i.e Hobby dell'aprile '92 con motore F.I.R.E. di 999 cc. Resta in listino fino a gennaio '94.

Per i mercati esteri vengono approntate nel 1988 la Uno Targa, esportata in Francia, con selleria e rivestimenti appositi, vetri colorati, paraurti in tinta carrozzeria e filettatura lungo la fiancata all'altezza delle maniglie porta, poi la "Eleganza" e la "Formula" destinate all'Inghilterra, con paraurti in tinta carrozzeria la prima e della seconda serie l'altra. Al mercato tedesco furono riservate la Elba nel 1987, la Adria nel 1988, dalla particolare decorazione della fiancata e l'anno dopo la SG e la Scala. Altre furono la Primavera, l'Amica, sempre per il mercato tedesco, e la Estivale, la Cosy, la Start e Start Plus dall'estate del '94 all'autunno del '95 per quello francese. Altra serie speciale è la Suite, disponibile dalla primavera del 1992 alla fine del '93, ottenibile con rivestimenti in pelle, ci sono tra gli altri optional i cerchi in lega, il correttore assetto fari, le cinture di sicurezza anteriori regolabili in altezza, la vernice metallizzata e il tettuccio apribile, mentre il condizionatore d'aria, accanto a tanti altri accessori, è di serie.

Nella gamma Uno c'è anche una variante, prodotta in Brasile, che fu resa disponibile anche sul nostro mercato. È la CS a tre porte con motore di 1116 cc, non quello della Uno 60, bensì quello montato sulla Fiat 147. È una versione particolare, ha la sospensione posteriore con balestra e un assetto più alto, per le strade sudamericane; inoltre il suo cofano motore è diverso dalle altre. Non è questo il solo motore brasiliano presente nella gamma Uno: nella Start, per esempio, c'è anche il 994 cc da 48 CV-DIN.



PASSI AVANTI

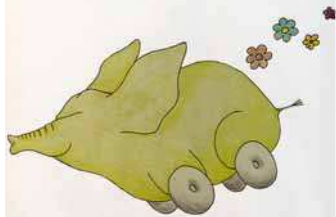
Sopra, alcuni dettagli della Uno. Dall'alto: il bordo cofano rialzato, il deflettore posteriore apribile, la regolazione del retrovisore esterno dall'abitacolo (altra dotazione "di lusso" e nuova per la categoria della Uno) e il vano bagagli con schienale ribaltabile. Il nuovo modello era un passo avanti notevolissimo rispetto alla 127 che sostituiva (e che nel 1982 era ancora la Fiat più venduta).



SPECIALI
Sopra, la Uno CS prodotta in Brasile. A sinistra, la Uno Formula per l'Inghilterra. Sotto, l'elegante ed esclusivo interno in pelle della Uno Suite.



Uno!



è scattosa



AERODINAMICO

La Uno 1.1 S i.e. nella foto sopra mostra le numerose differenze tra la seconda serie e la prima, come le aggiunte in plastica nera lungo i fianchi e sotto il parabrezza. Il frontale grazie ai gruppi ottici più sottili è abbassato, rendendo il cofano più spiovente e aerodinamico.

zed Engine, acronimo traducibile come “motore integralmente montato da robot”. Completamente ridisegnato, questo quattro cilindri in linea, che equipaggia le Uno 45 vendute a partire dal mese di giugno 1985, presenta un inferiore numero di componenti e ha la distribuzione monoalbero in testa, rispetto all'aste e bilancieri derivato dalla 127. È più leggero, più efficiente e, a parità di potenza con il precedente, ha un andamento di coppia motrice più favorevole. Montato inizialmente sull'Autobianchi Y 10, il nuovo F.I.R.E. diventerà il capostipite di una serie destinata, con nuove cilindrate, a motorizzare alcuni futuri modelli del gruppo Fiat. La Uno 45 F.I.R.E., disponibile in versione a tre e cinque porte negli allestimenti base, S e SL, si dimostra più brillante e veloce della precedente versione (la Casa dichiara una velocità massima di 145 orari) e più sobria nel consumo di benzi-

na anche grazie al cambio con quinta marcia surmoltiplicata. Intanto, nel 1985 la Uno ha già raggiunto il milione di esemplari prodotti. Le valide caratteristiche stradali della Uno invogliano a osare di più: nel 1985 è presentata la Uno turbo i.e., la piccola bomba sportiva della quale in questa sede non parleremo avendole dedicato un ampio servizio nel numero 53 della rivista. Nello stesso anno la gamma Uno è aggiornata: la 55 lascia il listino per essere sostituita dalla 60 S ed SL che, grazie a un carburatore doppio corpo, guadagna 3 CV e 5 km/h di velocità massima. Come la sorella minore, anche questa nuova Uno, che mantiene il motore di 1116 cc dimostra più carattere e ha consumi inferiori alla precedente 55. La differenza, carburatore a parte, la fanno l'accensione elettronica senza contatti (*breakerless*) e il dispositivo “cut-off”. Le soluzioni tecniche applicate inizialmente alla



TENDENZE

L'interno della Uno II serie (in alto) è rivisto e aggiornato, specie la plancia, con le tendenze più recenti. Qui sopra, il cruscotto e il volante a confronto diretto con quelli della prima serie, in piccolo. La console centrale presenta il posacenere fisso (a sinistra delle bocchette) e le manopole di climatizzazione al posto delle levette.

“ES”, che esce di listino, divengono ora standard per tutte le versioni. Novità ci sono anche per la “70”, a listino nella sola versione SL, che invece perde 2 CV. Accomodandosi al posto di guida di queste rinnovate Uno la prima cosa che si nota è il nuovo volante a quattro razze, ma è tutto l'interno ad essere stato migliorato con i nuovi rivestimenti della selleria e dei pannelli porta in tessuto tweed. Più agevole è ora l'azionamento degli alzacristalli i cui pulsanti sono stati spostati sui braccioli delle porte.

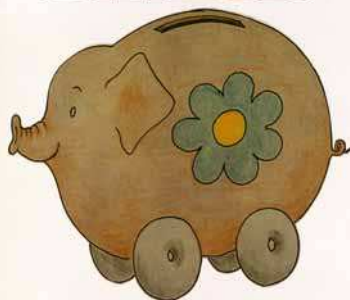
Ispirata alla Tipo

Passa qualche anno e la Uno, ancora leader in Europa nel segmento B, non sembra conoscere rallentamenti. Nuove sfidanti si affacciano, ma la best-seller torinese rinnova se stessa per affinare sempre più le proprie doti. Fra l'altro, nel corso della primavera del





Uno!



è risparmiosa

ISPIRAZIONE

La seconda serie della Uno è ispirata alla Tipo, in particolare nella risoluzione della zona targa e dei tergi con cerniera sul lunotto (in alto). Entrambe le Uno del servizio sono di Gianluca Mascagni di Vergato (BO).

1988 viene raggiunta la considerevole cifra di tre milioni di Uno prodotte, traguardo sottolineato da alcune modifiche di dettaglio come i nuovi tessuti nella versione base.

Al Salone di Francoforte nel settembre 1989 la Fiat presenta il restyling della Uno che si ispira alla Tipo, la nuova berlina media su cui il Lingotto punta nel segmento immediatamente superiore. Le novità sono numerose:

fari più sottili, paraurti diversamente sagomati e calandra più bassa, decorata con tre spessi profili in tinta carrozzeria rastremati verso l'avanti. Il cofano diventa così più spiovente e la lunghezza massima della vettura aumenta di 45 mm. Cambia la forma e la profondità della presa d'aria per l'abitacolo, ora in plastica nera, posta alla base del parabrezza. Sulla fiancata compare un profilo paracolpi in plastica nera e ci sono nuovi cerchi ruota, mentre il portellone è reso simile a quello della Tipo, con lunotto ampliato verso il basso e l'aggiunta sopra la targa di un inserto in plastica ne-

ra che contiene il pulsante di apertura del portellone. Cambia il punto di cerniera del tergilunotto, ora collocato sul vetro anziché sulla lamiera. I gruppi ottici sono modificati con un taglio smussato internamente e un diverso trasparente.

In questo restyling, abbandonata la soluzione dei satelliti, la plancia riprende una connotazione più tradizionale nella disposizione dei comandi secondari e nella collocazione del posacenere, ora fisso. Nella console centrale le levette di comando della climatizzazione sono sostituite da manopole e ci sono nuovi braccioli alle porte. Negli allestimenti più ricchi le porte sono rivestite con pannelli preformati e tessuti coordinati con la selleria.

Le versioni diventano via via più numerose e in grado di soddisfare qualunque esigenza: Uno 900, Uno Trend 3 e 5 porte, Uno 45 e 45 S, Uno 60 S e 60 SX, Uno 60 S Selecta, 70 S Selecta, Uno 70 i.e. SX, Uno Turbo i.e. Racing, Uno 1.3 D e DS, Uno 1.7 DS e Uno Turbo D formano la gamma nel 1991. La Trend, come la normale Uno, è una versione base con motori 903 e 1116, resa più attraente attraverso la caratterizzazione estetica che prevede il logo all'altez-

NERVATURE ANTIRUGGINE

La lotta alla corrosione nella Uno inizia da precise soluzioni progettuali, come, per esempio, lo spostamento delle nervature di irrigidimento nella parte interna del pianale anziché sulla faccia esterna. Con ciò si evita il ristagno di fango salino invernale che è tra le cause principali di formazione di ruggine ed è più agevole il lavaggio del fondo vettura. Altro accorgimento è la riduzione a soli 170 dei componenti in lamiera, contro i 267 della 127.

Fin qui il progetto: ora tocca ai trattamenti; le giunzioni tra le lamiere, prima della saldatura, sono protette con vernice a base di zinco e,

dopo la verniciatura, sigillate con PVC. I bordi delle porte e del cofano sono incollati e, dopo la verniciatura, anch'essi vengono sigillati con PVC. Un altro importante accorgimento è l'unione dei parafranghi con la fiancata tramite mollette con interposizione di piastrelle di zinco. Si ottiene in tal modo uno spazio di circa due millimetri utile che consente al trattamento di cataforesi di raggiungere parti altrimenti difficili da raggiungere. Il trattamento di fosfatazione della scocca avviene per immersione. A scocca verniciata, si applica a spruzzo al fondo vettura (passaruota e longheroni compresi) uno strato di PVC. L'ultimo passaggio è l'iniezione all'interno di tutti gli scatolati di uno speciale olio ceroso protettivo.



MAGGIOR CURA

Alcuni dettagli della Uno seconda serie confrontabili con la prima. Si vede, nel baule (a fianco), lo schienale posteriore sdoppiato. La differenza maggiore sta nella risoluzione della zona sottostante il parabrezza (sopra, a sinistra), con il grande inserto in plastica. Il pannello porta (sopra, a destra) è rifinito con maggior cura. Il finestrino posteriore a compasso e lo specchio retrovisore esterno sono invece pressoché identici.

VARIAZIONE CONTINUA

Nella primavera 1987 alla gamma Uno si aggiunge la versione "Selecta", con cambio automatico a variazione continua. Derivata dalla 60 S (le differenze sono l'assenza del "cut-off" e il rapporto finale più corto), è disponibile con carrozzeria a tre o cinque porte e si distingue alla vista per la targhetta identificativa.

Il cambio, chiamato CVT (Continuously Variable Transmission), prodotto in Olanda dalla ditta Van Doorne's Transmissie, non ha rapporti fissi perché funziona con due pulegge di diametro variabile collegate tra loro tramite una cinghia metallica trapezoidale; è in sostanza un variatore, come quello degli scooter moderni. Il numero di rapporti è quindi teoricamente infinito, dato che la posizione reciproca di pulegge e cinghia, variando con continuità, consente di assumere istante per istante la demoltiplicazione più idonea alle diverse condizioni di carico. Questo cambio, che non necessita di convertitore idraulico di coppia, è abbinato a due frizioni multidisco a bagno d'olio comandate idraulicamente: una serve per avviare la vettura, l'altra per innestare la retromarcia attraverso un ruotismo epicicloidale. La cinghia è lubrificata da un getto d'olio in pressione che funge anche da refrigerante e il calore è smaltito da un apposito radiatore.

Questo cambio pesa venti kg più di quello manuale, ma è più leggero di dieci rispetto al classico automatico con ruote dentate e convertitore di coppia. Le posizioni della leva sono: parcheggio (P), retromarcia (R), folle (N), marcia normale (D) e marcia lenta con più freno motore (L). L'unico difetto è l'impossibilità di avviare la vettura a spinta in caso di batteria scarica, come accade del resto, per tutt'altre ragioni, con le auto moderne.

La Selecta resta in listino anche nella seconda serie della Uno, con motorizzazioni di 1116 e 1372 cc, rispettivamente per la 60 S e la 70 S.



za dei cristalli posteriori e una filettatura che percorre la fiancata. Monta di serie, in versione 1100, il cambio a cinque marce che con la 900 è dato con supplemento di prezzo. Di specifico la Trend ha selleria rivestita con colori vivaci e inserti in finta pelle. La strumentazione è invece essenziale, con tachimetro, livello carburante e contachilometri totalizzatore. Mancano i braccioli ai fianchetti posteriori.

Nella S ci sono in più il termometro acqua e il contachilometri parziale, i braccioli anche dietro, le coppe ruota integrali di diverso disegno e l'orologio digitale nella consolle centrale. Dietro, lo schienale è ribaltabile separatamente. La selleria ha un rivestimento con motivo a quadrati. Ma la più ricca è la SX, con dotazioni da berlina media. Strumentazione con contagiri e check-control, chiusura porte centralizzata con telecomando, paraurti con parte inferiore verniciata in tinta carrozzeria e fendinebbia di serie. La selleria ha il centrale a righe variopinte, ci sono braccioli integrali alle porte e il vano bagagli è illumina-

to. A richiesta c'è la regolazione lombare del sedile di guida e il riscaldamento con controllo automatico della temperatura impostata. Tra Uno, Uno Trend, S e SX qualche lieve differenza si nota anche nel volante utilizzato, con lievi variazioni nel riquadro centrale e negli smussi delle razze. Anche i copri cerchi del tipo integrale sono diversi in ciascun allestimento.

GAMMA COLORI E ABBINAMENTI ALLA PRESENTAZIONE

	Uno 45	Uno 45	Uno 55 S
Tinta carrozzeria	Interno finta pelle	Interno tessuto	Interno tessuto
Bianco Corfù	grigio	blu/grigio	blu/grigio
Avorio	beige	blu/grigio	marrone/marrone
Avorio scuro	beige	blu/grigio	marrone/marrone
Azzurro	grigio	blu/grigio	grigio/grigio
Blu Lord	grigio	blu/grigio	grigio/grigio
Rosso Nearco	grigio	marrone	beige/marrone
Verde night	beige	marrone	beige/marrone
Nero	grigio	blu/grigio	grigio/grigio
Acqua marina metallizzato	-	-	marrone/marrone
Azzurro metallizzato	-	-	blu/grigio
Blu metallizzato	-	-	grigio/grigio
Grigio metallizzato	-	-	blu/grigio
Grigio quartz metallizzato	-	-	grigio/grigio
Marrone metallizzato	-	-	beige/marrone





LE CONCORRENTI DELLA UNO 45 S E 55 S ALLA PRESENTAZIONE

Modello	Motore/Trazione	Cilindrata cc	Potenza CV-DIN	Velocità (km/h)	Prezzo in Lire
Fiat Uno 45 S 3 porte	4 in linea ant/ant	903	45	140	8.400.000
Fiat Uno 45 ES 3 porte	4 in linea ant/ant	903	45	140	8.868.000
Fiat Uno 55 S 5 porte	4 in linea ant/ant	1116	55	150	9.090.000
Fiat 127 Special 900 3p	4 in linea ant/ant	903	45	135	7.680.000
Fiat 127 Super 1050 3p	4 in linea ant/ant	1049	50	140	8.424.000
1-Austin Metro 1000 L	4 in linea ant/ant	998	45	137	7.129.000
2-Citroën Visa 2 Super E	4 in linea ant/ant	1124	50	140	7.439.000
3-Ford Fiesta 900 Ghia	4 in linea ant/ant	957	45	137	8.671.000
4-Opel Corsa 1.0 3p	4 in linea ant/ant	993	45	140	6.918.000
5-Peugeot 104 GL	4 in linea ant/ant	954	45	128	6.936.000
6-Renault 5 TL 3 porte	4 in linea ant/ant	956	44	135	7.308.000
7-Talbot Samba GL	4 in linea ant/ant	954	45	135	7.249.000
8-VW Polo Mille CL	4 in linea ant/ant	1043	40	135	7.896.000

GASOLIO PRESTANTE

Favorita dalla forte differenza di prezzo tra gasolio a benzina, la quota di mercato delle vetture diesel, malgrado il superbollo, si fa consistente già ai tempi della Uno.

A pochi mesi di distanza dalla presentazione entra in listino la Uno a gasolio, dove la "D" della targhetta identificativa sta per Diesel. Monta il motore di 1301 cc da 45 CV derivato dalla 127 diesel e diviene subito popolare per la vivacità di comportamento (140 km/h di velocità massima) e per l'economia di gestione. È disponibile con carrozzeria a tre porte e, in versione S, con cinque. I clienti, però, chiedono più prestazioni e la Fiat li ascolta.

Nel maggio 1986 arriva la versione sovralimentata che, con 70 CV, non fa rimpiangere la brillantezza delle Uno a benzina, visto che raggiunge i 165 km/h. E consuma perfino meno della versione aspirata. La turbo-diesel, a 3 o 5 porte, riprende qualche particolare della turbo a benzina, come i codoli grigio scuro sui passaruota, i cerchi in lega leggera con marchio Abarth sul coprizzo e il logo sul volante, dove, con posizione e forma diversa rispetto alla sorella a benzina, compare la scritta in rosso "turboD". La scritta è ripetuta sulla calandra e ci sono di serie i fendinebbia.

Con la seconda serie la gamma a gasolio è ampliata con una versione aspirata di 1697 cc per 58 CV e 155 km/h, che affianca la 1301. La turbodiesel, ora con cilindrata di 1367 cc, guadagna 2 CV, migliora la coppia e la velocità massima. Rimarrà in produzione, assieme alla 1.3 e alla 1.7 D, fino alla fine del 1993.

Anche per le diesel ci sono le serie speciali, la Smart, la Eco 1.7 disponibile anche in versione S, la Eco Formula e la Start, tutte nel periodo che va da febbraio '89 a settembre 1995 quando le ultime serie speciali 1.7 a gasolio escono di scena.

Il Diesel 1301 cc da 45 CV montato anche sulla 127.



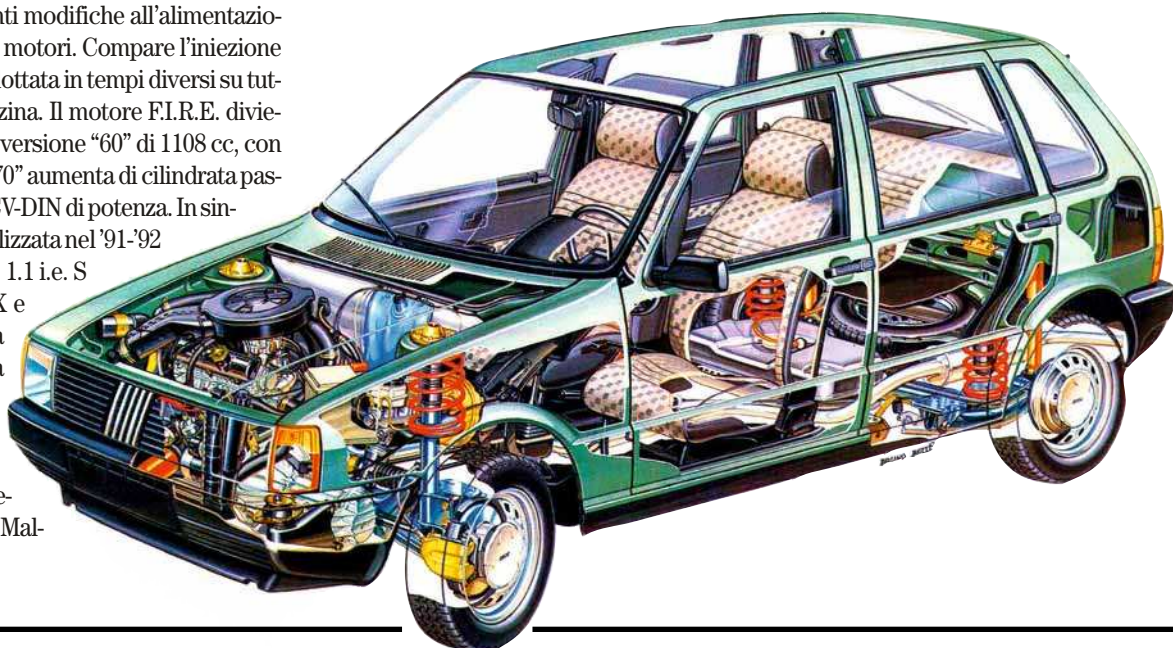
Il turbo-diesel da 70 CV montato a partire dal 1986.



Iniezione

Nel periodo a cavallo tra gli anni '80 e '90 i Costruttori si stanno attrezzando in vista delle nuove norme che prevedono, con tempi diversi nei differenti mercati, il montaggio di marmitte catalitiche, cosa che comporta una serie di importanti modifiche all'alimentazione e alle regolazioni dei motori. Compare l'iniezione elettronica che viene adottata in tempi diversi su tutta la gamma Uno a benzina. Il motore F.I.R.E. diviene disponibile anche in versione "60" di 1108 cc, con 57 CV-DIN, mentre la "70" aumenta di cilindrata passando a 1372 cc per 72 CV-DIN di potenza. In sintesi, la gamma Uno catalizzata nel '91-'92 comprende la 1.0 i.e., le 1.1 i.e. S e 1.4 i.e. S, la 1.5 i.e. SX e la Turbo i.e. Racing. La marmitta è catalitica a tre vie con sonda Lambda. Ma è già tempo di novità, che vedranno la luce nel 1993, con la presentazione della Punto. Mal-

grado cioè l'ultima Uno con il marchio Fiat esce di fabbrica nell'ottobre 1995: dopo questa data (versioni prodotte all'estero a parte) continuerà con il nome di Innocenti Mille, ma questa sarà tutta un'altra storia.



SCHEDE TECNICHE

FIAT UNO 45 (45 ES)

Motore Tipo motore: 146A.000 (146A1.000) Anteriore trasversale, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera Alesaggio e corsa 65 x 68 mm Cilindrata 903 cc Rapporto di compressione 9:1 (9,7:1) Velocità media del pistone (m/sec) 12,69 a 5600 giri Potenza 45 CV a 5600 giri Coppia 6,8 kgm a 3000 giri Distribuzione albero a camme nel basamento (catena), aste e bilancieri Alimentazione carburatore monocorpo verticale invertito Weber 32 ICEV 50/250 (32 ICEE-250 oppure Solex C 32 DISA/14 con cut-off), pompa carburante meccanica Accensione bobina e spinterogeno, anticipo automatico a depressione (elettronica Marelli Digiplex) Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi, capacità circuito 3,4 litri Raffreddamento forzato con pompa centrifuga, vaso di espansione, radiatore, elettroventilatore a innesto termostatico, capacità circuito 5 litri Impianto elettrico 12 V Alternatore 45 A Batteria 30 Ah **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco a secco a comando meccanico Cambio 4 marce + RM (5 marce) Rapporti: 1[^] 3,909 - 2[^] 2,055 - 3[^] 1,342 - 4[^] 0,964 - (5[^] 0,780) - RM 3,615 Differenziale e rapporto al ponte: coppia cilindrica elicoidale, 14/57 (15/58) Pneumatici 135 SR 13" **Corpo vettura** Carrozzeria berlina chiusa, due volumi, 5 posti, 3 porte Telaio autoportante in acciaio a struttura differenziata Sospensione anteriore ruote indipendenti Mc Pherson, montanti telescopici con molle elicoidali disassate rispetto agli ammortizzatori idraulici telescopici Sospensione posteriore bracci longitudinali interconnessi tramite barra trasversale, molle elicoidali, ammortizzatori a gas telescopici a doppio effetto separati dalle molle Freni disco anteriori, tamburo posteriori, doppio circuito frenante, freno a mano sulle ruote posteriori Sterzo a cremagliera con piantone di sicurezza Diametro di sterzata 9,40 metri Capacità serbatoio carburante 42 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.362 Carreggiate ant/post 1.340/1.300 Lunghezza 3.644 Larghezza 1.548 Altezza 1.432 Peso in ordine di marcia 700 kg **Prestazioni** Velocità massima 140 km/h

FIAT UNO 55

Come Fiat Uno 45, tranne:

Motore 138B.000 Cilindrata 1116 cc Alesaggio e corsa 80 x 55,5 mm Rapporto di compressione: 9,2 : 1 Velocità media del pistone (m/sec) 10,36 a 5600 giri Potenza 55 CV a 5600 giri Coppia 8,8 kgm a 2900 giri Distribu-

zione un albero a camme (cinghia) Alimentazione carburatore verticale invertito Weber 32 ICEV 51/250 o Solex 32 DISA/12 Raffreddamento capacità circuito 5,5 litri **Trasmissione** Cambio a richiesta a 5 marce + RM Rapporti al cambio 5[^] 0,780 Rapporto al ponte 15/56 Corpo vettura Tipo carrozzeria 3 o 5 porte Freni servofreno **Dimensioni e peso** Peso in ordine di marcia 730 kg ("S": 740 kg 3 porte, + 10 kg 5 porte) **Prestazioni** Velocità massima 150 km/h

FIAT UNO 70 (70 mod. '85-'89)

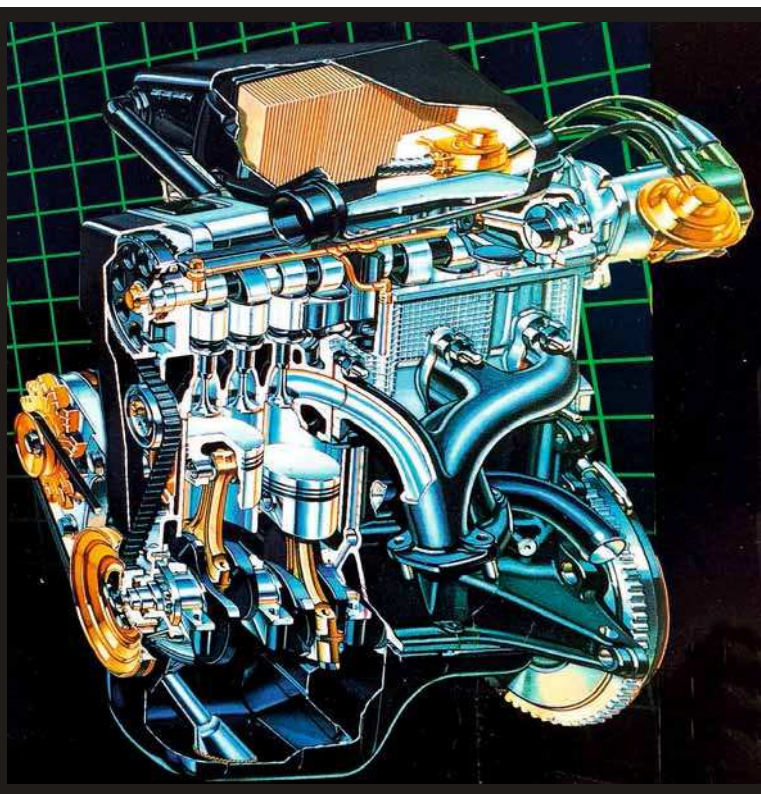
Come Fiat Uno 45, tranne:

Motore Tipo 138B2.000 (149A7.000) Cilindrata 1301 cc Alesaggio e corsa 86,4 x 55,5 mm Rapporto di compressione: 9,1:1 (9,5:1) Velocità media del pistone (m/sec): 10,55 a 5700 giri (10,73 a 5800 giri) Potenza 70 CV a 5700 giri (65 CV a 5800 giri) Coppia 10,2 kgm a 2900 giri (a 3000 giri) Distribuzione un albero a camme in testa mosso da cinghia dentata Alimentazione un carburatore a doppio corpo verticale invertito Weber 30-32 DMTR 90/250 oppure Solex 30-32 CIC/1 (Weber a doppio corpo verticale invertito 30-32 DMTE 12/250) Batteria 40 Ah **Trasmissione** Cambio a richiesta a 5 marce + RM Rapporti al cambio 5[^] 0,780 Differenziale e rapporto al ponte 15/56 Pneumatici 155/70 SR 13" Corpo vettura Carrozzeria 3 porte Freni servofreno **Dimensioni e peso** Peso in ordine di marcia 750 (770) kg; 5 porte + 10 kg **Prestazioni** Velocità massima 165 (155) km/h

FIAT UNO 45 F.I.R.E.

Come Fiat Uno 45, tranne:

Motore Tipo 156A2.000 Cilindrata 999 cc Alesaggio e corsa 70 x 64,9 mm Rapporto di compressione 9,8:1 Velocità media del pistone (m/sec) 10,82 a 5000 giri Potenza 45 CV a 5000 giri Coppia 8,2 kgm a 2750 giri Distribuzione un albero a camme in testa (cinghia) Alimentazione carburatore monocorpo Weber 32 TLF 4/250 Lubrificazione capacità circuito 3,75 litri Raffreddamento capacità circuito 4,6 litri **Trasmissione** Cambio 5 marce + RM Rapporti: 2[^] 2,056 - 3[^] 1,344 - 4[^] 0,978 - 5[^] 0,78 - RM 3,727 Differenziale e rapporto al ponte coppia cilindrica elicoidale, 15/56 **Corpo vettura** Carrozzeria 3 porte Freni servofreno **Dimensioni e peso** Peso 710 kg in ordine di marcia



SPRUTTAMENTO

Nella pagina a fianco, il disegno in trasparenza della Uno I serie: si nota lo sfruttamento dei volumi in favore dell'abitabilità. Qui a fianco, il motore FIRE. Sotto, il vano della 45 S e, in basso, quello della 1.1 S a iniezione.



FIAT UNO 60 SL

Come Fiat Uno 45, tranne:

Motore Tipo 146A4.000 Cilindrata 1116 cc Alesaggio e corsa 80 x 55,5 mm Rapporto di compressione 9,2:1 Velocità media del pistone (m/sec): 10,55 a 5700 giri Potenza 58 CV a 5700 giri Coppia 8,9 kgm a 3000 giri Distribuzione un albero a camme in testa (cinghia) Alimentazione un carburatore doppio corpo verticale invertito Weber 30/32 DMTE 10/150 oppure Solex C 30/32, dispositivo cut-off Accensione elettronica Marelli Digiplex Lubrificazione capacità circuito 4 litri Raffreddamento capacità circuito 6 litri Batteria 40 Ah **Trasmissione** Cambio 4 marce + RM (5 marce) Rapporti: 2[^] 2,056 - 3[^] 1,345 - 4[^] 0,978 - 5[^] 0,780 - RM 3,727 Differenziale e rapporto al ponte 15/58 Pneumatici 155/70 SR 13"

FIAT UNO 60 F.I.R.E.

Come Fiat Uno 45, tranne:

Motore Tipo 160A3.000 Cilindrata 1108 cc Alesaggio e corsa 70 x 72 mm Rapporto di compressione 9,6:1 Velocità media del pistone (m/sec): 13,2 a 5500 giri Potenza 57 CV a 5500 giri Coppia 9,1 kgm a 2900 giri Distribuzione un albero a camme in testa (cinghia) Alimentazione un carburatore doppio corpo Weber 32 TLF 4 Accensione elettronica Marelli Digiplex Batteria 40 Ah **Trasmissione** Cambio a 5 marce + RM Rapporti: 2[^] 2,056 - 3[^] 1,345 - 4[^] 0,978 - 5[^] 0,780 - RM 3,727 Differenziale e rapporto al ponte 15/56 Pneumatici 155/70 SR 13" **Corpo vettura** Freni servofreno **Dimensioni (in mm) e peso** Carreggiata ant 1.343 Lunghezza 3.689 Larghezza 1.558 Altezza 1.432 Peso in ordine di marcia 760 kg, 5 porte + 15 kg **Prestazioni** Velocità massima 155 km/h

FIAT UNO D (turbo D e 2[^] serie 1,7 D e turbo)

Come Fiat Uno 45, tranne:

Motore Fiat ciclo Diesel, 4 cilindri in linea, anteriore trasversale, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera Tipo motore: 127A5.000 (146B.000) (2[^] serie: 1.3 146B1.000, 1.7 146B2.000, turbo 146 B3.000) Cilindrata (cc) 1310 (1367) (1.7 2[^] serie 1.697) Alesaggio e corsa (mm) 76,1 x 71,5 (78 x 71,5) (1.7 2[^] serie 82,6 x 79,2) Rapporto di compressione 20:1 (1.7 2[^] serie 20,5:1) Velocità media del pistone (m/sec): 11,92 a 5000' (11,44

a 4800') (1.7 2[^] serie 58-4600', turbo 72-4800) (1.7 2[^] serie 12,14 a 4800' turbo 10,96 a 4600') Potenza (CV-giri): 45-5000 (70-4800) (1.7 2[^] serie 10,2-2900 turbo 13,3-2500) Coppia (kgm-giri): 7,6 (11,7)-3000 Distribuzione un albero a camme nel basamento (catena), aste e bilancieri Alimentazione iniezione indiretta con pompa rotativa (sovralimentazione mediante turbocompressore Garrett T2 e intercooler) Lubrificazione capacità circuito 4,35 litri Raffreddamento capacità circuito 8 litri Alternatore 55 A Batteria 50 Ah (55 Ah) **Trasmissione** Cambio a 5 marce + RM Rapporti: 1[^] 3,909 - 2[^] 2,055 3[^] 1,342 4[^] 0,964 5[^] 0,83 RM 3,615 (1[^] 1,409 - 2[^] 2,235 - 3[^] 1,469 - 4[^] 1,043 - 5[^] 1,0827 - RM 3,714) (2[^] serie 1,3: 1[^] 3,909 - 2[^] 2,056 - 3[^] 1,344 - 4[^] 0,978 - 5[^] 0,837 - RM 3,727; 1,7 e turbo 1[^] 3,909 - 2[^] 2,267 - 3[^] 1,469 - 4[^] 1,043 - 5[^] 0,827 - RM 3,909 Differenziale e rapporto al ponte coppia cilindrica elicoidale, 14/57 (17/61) (2[^] serie 1,7 e turbo 16/57) Pneumatici 155/70 SR 13" a richiesta 165/65 R 13" **Corpo vettura** Freni: servoassistiti Capacità serbatoio carburante (litri): 42 **Dimensioni (in mm) e peso** Carreggiata ant 1.344 (2[^] serie 1.7 1.342, turbo 1.351) Carreggiata post 1.300 (2[^] serie turbo 1.309) Lunghezza 3.689 Larghezza 1.562 Altezza 1.425 Peso in ordine di marcia (kg): 800 (870) + 10 kg per 5 porte (2[^] serie 1.3: 810; 1.7: 885; turbo: 910 + 15 kg per 5 porte) **Prestazioni** Velocità massima 140 km/h (165) (2[^] serie 1.7: 155; turbo: 168)

L'età del ferro (magnetico)

Microsfere di metallo, attraversate dall'elettricità, diventano materiale d'attrito per la frizione automatica. Funziona molto bene, ma all'epoca fu fin troppo d'avanguardia

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO PIERPAOLO ROMANO





PRIMIZIE

La 403 detiene alcuni primati per Peugeot: prima disegnata da Pininfarina, prima vettura francese a montare un motore Diesel prodotto in grande serie e primo modello della Casa a superare il milione di esemplari venduti.

Al giorno d'oggi anche un'utilitaria può avere il cambio con i "paddle" al volante, utilizzabile sia in funzionalità manuale (con i suddetti comandi) o completamente automatica. Insomma, oggi cambiare è un gioco da ragazzi. Sessant'anni fa, invece, la cosa non era così scontata, anzi la cambiata era una delle manovre che rendeva la guida di un'automobile una cosa alla portata non proprio di tutti. Chi non aveva la passione per la guida, e per esempio non considerava la "doppietta" un divertimento, poteva sentirsi in soggezione di fronte all'idea di mettersi al volante.

Perciò le Case più avvedute e all'avanguardia, quelle che avevano il comfort di guida e la discendenza verso il grande pubblico tra i propri principali obiettivi, si ingegnarono per togliere agli automobilisti l'impaccio della cambiata. Il modo più immediato era la trasmissione automatica, che però presentava delle controindicazioni non secondarie per una vettura di gamma medio-bassa, in particolare nel peso e nel consumo, oltre al fatto che le vetture di piccola cilindrata non avevano coppia sufficiente a rendere redditizia questa soluzione.

Alcuni quindi pensarono a una intelligente via di mezzo, cioè quella di togliere il pedale della frizione, rendendo automatica soltanto quest'ultima. Peugeot, per esempio, adottò questa tecnica per la sua 403, che nel 1955 sostituiva la 203 come nuova "media" della gamma. La 403 con frizione automatica Jaeger sarà presentata tre anni più tardi, nel 1958, e venduta con un sovrapprezzo di 40.000 franchi, valore piuttosto contenuto se consideriamo che al momento del lancio, nell'aprile del 1955, la 403 costava 700.000 franchi. La 403 Jaeger era venduta anche in Italia, a fine 1959, a 100.000 lire in più rispetto a 1.425.000 lire che era il prezzo della 403 "gran lusso".

Polvere

La frizione Jaeger, prodotta su licenza Smith, è un giunto elettromagnetico a polvere, formato da una massa polare esterna che fa da organo conduttore e da una interna che funge da elemento condotto. La massa esterna è solidale alla corona dentata del volante, quella interna all'albero primario del cambio. Il dispositivo è in grado di passare da una condizione totalmente libera a una di blocco, garantendo, durante il transitorio, la progressività del moto relativo tra organo conduttore e organo condotto tipica delle frizioni a pedale. Ciò permette l'avviamento con fluidità della vettura, oltre alla possibilità di disinserire l'accoppiamento quando si cambia marcia o quando ci si arresta.

La polvere contenuta in questa frizione è fatta di mi-



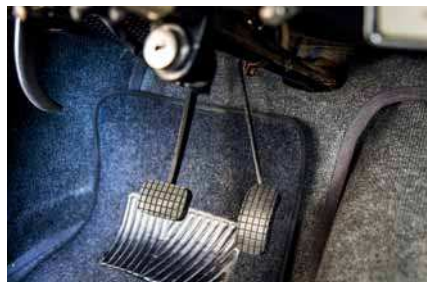
SOLUZIONI
La linea, semplice ed elegante, di Pininfarina (sopra) è disegnata secondo gli stilemi tipici dell'epoca: la Peugeot 403 fu prodotta dal 1955 al 1967. Alcune soluzioni di disegno risolvono anche questioni pratiche, come il fanalino posteriore che fa anche da tappo della benzina (sotto). Nella pagina a fianco, il volante in bachelite con la leva del cambio (a destra), il cruscotto semplice ma completo di strumenti (acqua, benzina, ampere, orologio), il bracciolo posteriore con posacenere e la pedaliera con due soli comandi.



crofere di acciaio inossidabile ferromagnetico della dimensione di qualche millesimo di millimetro (micron) ciascuna, inserite in uno spazio vuoto che funge da elemento del circuito magnetico. Il flusso magnetico che percorre il circuito agisce sull'aggregazione della polvere, compattandola; all'aumentare dei giri aumenta la corrente, prodotta dalla dinamo, che fa compattare la polvere fino a diventare un blocco che genera l'attrito necessario a garantire la trasmissione di coppia motrice. Nella Peugeot 403 la dinamo inizia a produrre la quantità sufficiente di elettricità a partire da 1100-1200 giri. Sotto questo regime, la generazione di corrente è affidata alla batteria. Secondo Peugeot, questo tipo di frizione assicura un funzionamento dolce, progressivo e privo di strappi, senza che il motore cali di giri durante l'innesto della frizione, vale a dire in modo simile a quanto avviene con un giunto idraulico.

Dolcezza

Abbiamo voluto toccare con mano tutto questo, e per farlo abbiamo chiesto aiuto ad Angelo Clerici, cultore di Peugeot e possessore di una 403 Jaeger. Per prima cosa, siamo rimasti colpiti dalla silenziosità della vettura: al minimo il 4 cilindri 1.5 quasi non si sente; e anche in marcia farà appena avvertire la sua presenza. L'inserimento della marcia avviene così: sulla le-



va (al volante) c'è un pulsante, si schiaccia e si innesta la prima. A quel punto non accade nulla, finché non si accelera e, con dolcezza, la vettura si muove. Anche pestando sul gas a fondo, la 403 si avvia dolcemente; si può partire in seconda, e addirittura in terza se su strada piana e con la vettura scarica. L'innesto delle altre marce, a parte una certa durezza del comando (che però crediamo sia dovuto soprattutto al tempo che passa), è a prova di bambino: basta avere l'accortezza di azionare la leva dopo aver sollevato il piede dal gas. Meglio non pretendere cambiate rapide, insomma. In generale non è certo una trasmissione rapida, cosa che peraltro non servirebbe poiché la spaziatura dei rapporti prevede una terza marcia in presa diretta e una quarta surmoltiplicata. E d'altra parte la 403, berlina dall'abitabilità notevole, fa della souplesse di marcia il suo punto forte, non certo delle prestazioni. Con 56 CV per oltre 1000 kg di peso non potrebbe essere altrimenti, e l'assetto asseconda tutto questo, con sospensioni che servono soprattutto a smorzare le asperità. La vettura rolla parecchio in curva, anche se la tenuta di strada è buona; lo sterzo è tutt'altro che rapido. La frenata è adeguata alla classe e alle prestazioni della vettura. Guidarla oggi in definitiva è piacevole; pensando a ieri, questa frizione automatica a comando elettromagnetico era un bell'aiuto, e certamente un "plus" non da poco per il mercato di quegli anni.

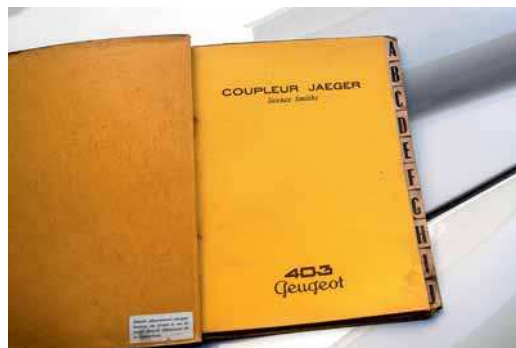
Russia

Si potrà obiettare che il sistema non sia dei più semplici. Vero, ma le possibili controindicazioni erano facilmente gestibili. Peugeot indicava sul libretto d'uso e manutenzione come togliersi d'impaccio in caso di mancato funzionamento della frizione, causato, per esempio, da una panne della dinamo. Nel vano motore c'è un commutatore con cui si può escludere la dinamo affidando la generazione della corrente elettrica alla sola batteria, che mantiene in posizione bloccata la frizione. Si perde la progressività dell'avviamento ma si può arrivare in officina (e il manuale di uso e manutenzione spiega come fare per partire e fermarsi).

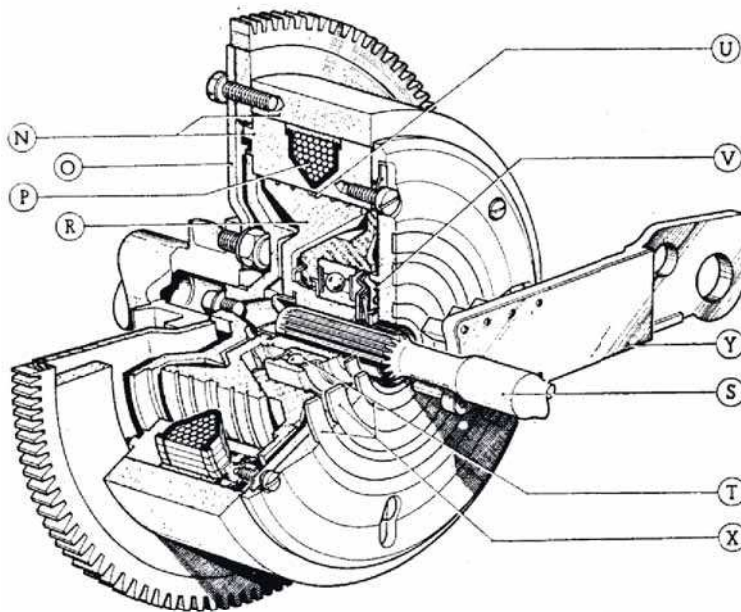
Per quanto riguarda la manutenzione, poi, essa è limitata al periodico ingrassaggio dell'interruttore posto sotto la scatola del cambio, alla pulizia delle spazzole che portano la corrente alla frizione (ogni 18.000 km) e ad una più frequente sorveglianza della carica della batteria. In caso, invece, di revisione completa del gruppo frizione, era disponibile la polvere di ricambio con granulometria prestabilita, venduta in confezioni singole contenenti la quantità esatta di microsferine da inserire. Oggi, invece, il proprietario ci dice che questa polvere si trova soltanto in Russia. Ma i km percorsi nell'uso normale di una "stori-

ca" rendono l'eventualità di dover effettuare questo cambio piuttosto remota.

Malgrado i vantaggi offerti, la frizione automatica Jaeger non ebbe successo, così come non ne ebbero soluzioni analoghe, pur se diverse nel principio di funzionamento, montate su altre vetture del periodo. Probabilmente il mercato non era maturo per questo tipo di tecnologia.



POTENTE
A sinistra, sopra il vademecum sulla frizione Jaeger fornito insieme alla vettura e, sotto, la batteria da 60 Ah, più potente del normale su una vettura di questo tipo. In basso, vediamo un disegno della frizione (N. massa polare esterna solidale alla corona (O) del volante; P. carica elettrica; R. massa polare interna solidale all'albero primario (S) del cambio; T. cuscinetto a sfere; U. spazio vuoto con grani di polvere elettromagnetica inossidabile; X. tre piste di forma anulare su cui sfregano tre paia di spazzole alloggiato su un porta spazzole (Y); V. contatto di sincronizzazione). A destra, il motore alloggiato comodamente all'interno del vano e la 403 all'esterno del garage dell'appassionato proprietario.





SCHEDA TECNICA

PEUGEOT 403 JAEGER

Motore Peugeot TN3, 4 cilindri in linea, anteriore longitudinale, alesaggio e corsa 80 x 73 mm, cilindrata 1468 cc Rapporto di compressione 7:1 Potenza 56 CV a 4750 giri Coppia 10,4 kgm a 2500 giri Distribuzione valvole in testa, aste e bilancieri, un albero a camme laterale (catena) Alimentazione un carburatore invertito Zenith 34 WI oppure Solex 32 PIBC Accensione a bobina e spinterogeno Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12V Dinamo da 300 W Batteria 58 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione automatica Jaeger di tipo elettromagnetico Cambio a 4 marce + RM, leva del cambio al volante Rapporti al cambio: 1[^] 3,23 - 2[^] 1,16 - 3[^] 1 - 4[^] 0,755 - RM 4:1 Rapporto al ponte: vite senza fine e rullo, 4/23 Pneumatici: 165 x 380 **Corpo vettura** Telaio scocca portante in acciaio Carrozzeria: berlina a tre volumi, 4 porte, 5-6 posti Sospensione: anteriore a ruote indipendenti, braccio trapezoidale superiore, balestra trasversale inferiore, ammortizzatori idraulici, posteriore ponte rigido con molle elicoidali, bracci di reazione e spinta, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici Freni: idraulici Lockheed a tamburo Sterzo a pignone e cremagliera Capacità serbatoio carburante 50 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.660 Carreggiata ant 1.340 Carreggiata post 1.320 Lunghezza 4.470 Larghezza 1.670 Altezza 1.510 Peso in ordine di marcia 1035 kg **Prezazioni** Velocità massima 130 km/h



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 GIUGIARO	14	gen/feb-06
1900	62	nov-10
1900 SS TOURING CABRIO (1957)	69	lug-11
1900 SS TOURING I - II SERIE	15	mar-06
1900 SS Z #01845	89	lug-13
1900 SS ZAGATO	17	mag-06
2000 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 - GC 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 TZ # 750006	66	apr-11
GIULIETTA	55	mar-10
GIULIETTA E 75	108	giu-15
GIULIETTA SPIDER	94	feb-14
GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO	103	dic-14/gen
GIULIETTA SPRINT-SPRINT VELOCE	3	mar/apr-04
GIULIETTA SPRINT-SECIALE	106	apr-15
GIULIETTA SS	13	nov/dic-05
GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989)	63	dic10/gen
GIULIETTA SZ CODA TONDA/TRONCA	20	ago/set-06
GIULIETTA TI	81	ott-12
GT "UNIFICATA"	99	lug-14
GT JUNIOR	74	feb-12
GT JUNIOR 1.3 "SCALINO"	5	lug/ago-04
GTA - 155 DTM	56	apr-10

GTA JUNIOR	95	mar-14
GTV 1750	46	apr-09
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

ATTILA

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

AUDI

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

AUSTIN HEALEY

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

AUTOBIANCHI

A111	115	mar-16*
A112 ABARTH	5	lug/ago-04
A112 ABARTH	111	ott-15
A112 ABARTH "TROFEO" (1977)	91	ott-13
A112 ABARTH MOCAUTO REPLICIA	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



FUCINA

L'A112 Abarth negli anni '70 diede vita a un Trofeo rallistico che fu una vera fucina di campioni. Ne abbiamo parlato nel numero di Ottobre 2013.



BOXER E ANTERIORE

La Cemsal F 11 è la berlina con cui la Caproni tentò la riconversione dopo la guerra. Motore boxer e trazione anteriore erano le sue peculiarità tecniche: sul numero di Ottobre 2008.

PRIMUMA	58	giu-10
STELLINA	67	mag-11
Y10 - 25 ANNI	62	nov-10
Y10 MISSONI	97	mag-14

AUTOBLEU

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

B.S.A.

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

BENTLEY

4.5LITRE "BLOWER"	50	ago/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
----------	-----	--------

BIZZARRINI

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

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 ti	30	ago/set-07
1600 GT	112	nov-15
1602 TOURING, 2002 BAUR, TURBO	99	lug-14
3.0 CSL	44	feb-09
3.0 CSL LE GARE	44	feb-09
316I E 36 (1993)	114	feb-16
320I CABRIOLET	119	lug-16
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
---	----	--------

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
FLEETLINE AEROSSEDAN (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
----------	----	--------

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

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 GTD	5	lug/ago-04
275 GTB	89	lug-13*
275 GTB/4	113	dic-15/gen
275 GTB, GTS E GTB/4	6	set/ott-04
288 GTD	5	lug/ago-04
308 GTB GRUPPO 4	79	lug-12
308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA	10	mag/giu-05
312 B3 "SPAZZANEVE"	35	mar-08
312 P	54	feb-10
312B	57	mag-10
312 T	112	nov-15
330 GT 2+2	34	feb-08

333 SP	85	mar-13	128	101	ott-14	600 RESTAURO - 2	108	giu-15
340/375#0320AM	87	mag-13	128 COUPE' GR. 2	97	mag-14	600 RESTAURO - 3	109	lug-15
365 BB (1974) - 512 BB (1982)	76	apr-12	128 COUPE' 1.3 S	30	ago/set-07	600 RESTAURO - 4	110	ago/set-15
365 GTB/4	28	giu-07	128 GIANNINI NP GR. 2	83	dic-12/gen	600 RESTAURO - 5	111	ott-15
365 GTC/4	99	lug-14	128 GR.2	83	dic-12/gen	600 RESTAURO - 6	112	nov-15
400	49	lug-09	128 RALLY	45	mar-09	600 RESTAURO - 7	113	dic-15/gen
400 E 410 SUPERAMERICA	9	apr-05	130 "MAREMMA"	76	apr-12	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03
500 MONDIAL	65	mar-11	130 2.8 BERLINA	41	ott-08	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14
512 BB	109	lug-15	130 BERLINA 1971	11	lug/ago-05	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12
860 MONZA #0604	39	lug-08	130 COUPE' 3.2	1	lug/ago-03	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07
BB 512-BB 512I	11	lug/ago-05	1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	850 BERLINA	80	ago/set-12
DINO 206-246 GT-GTS	7	nov/dic-04	131	30	ago/set-07	850 COUPE' E SPORT COUPE'	18	giu-06
DINO 246 F.1	43	dic-08/gen	131 2500 D	59	lug-10	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15
DINO 246 GT	94	feb-14	131 ABARTH	111	ott-15	850 SPECIAL	75	mar-12
DINO 246 GTS	35	mar-08	131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	850 SPORT COUPE'	112	nov-15
F40	74	feb-12	131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08
PININ	70	ago/set-11	131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13	132 1.6	14	gen/feb-06	900 A BERLINA 1954	22	nov-06
FIAT			4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12
8V GHIA SUPERSONIC	63	dic-10/gen	500 A	121	ott-16	1100	78	giu-12*
8V ZAGATO	119	lug-16	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	1100 D	104	feb-15
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago/set-13	1100 FAMILIARE	117	mag-16
124	54	feb-10	500 L (1964)	96	apr-14	1100 R	107	mag-15
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPE'	19	lug-06	1100/103	4	mag/giu-04
124 SPIDER	84	feb-13	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	1100/103 A	94	feb-14
124 SPIDER	110	ago/set-15	500 "TOPOLINO" B	23	dic-06/gen	1100/103 D	94	feb-14
124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08	1100/103 TV	47	mag-09
124 SPORT COUPE'	91	ott-13*	500 D (1960)	86	apr-13	1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15
125	26	apr-07	500 D	115	mar-16	1500 GT GHIA	71	ott-11
125	88	giu-13	500 SPERANDEO	69	lug-11	1500L	96	apr-14
125	112	nov-15	500 TV L (1972) -			1200 GRANLUCE	100	ago/set-14
125 COUPE' SAMANTHA	114	feb-16	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14/gen	1400	102	nov-14
127 GRUPPO 2	70	ago/set-11	500L	48	giu-09	1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
127 SCIONERI	60	ago/set-10	508 S	113	dic-15/gen	2300	35	mar-08
127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	dic-13/gen	2300 S COUPE'	1	lug/ago-03
128	27	mag-07	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15	2300 S COUPE'	43	dic-08/gen*
			600 RESTAURO - 1	107	mag-15	ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04

	Numero	Mese-Anno		Numero	Mese-Anno
ALFA ROMEO			128 COUPE' 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
GIULIETTA / GIULIA SPIDER	110	ago/set 15	850 COUPE'	77	mag-12
GIULIETTA (GIULIA) SPRINT	83	dic-12	850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	ago/set-06
GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	mar/apr-05	BALILLA	43	dic-08/gen
GIULIETTA TURBODELTA	21	ott-06	NUOVA 500	82	nov-12
GTV/SPIDER	79	lug-12	RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
NUOVA SUPER	44	feb-09	X1/9	46	apr-09
AUTOBIANCHI			INNOCENTI		
A111	32	nov-07	MINI COOPER	35	mar-08
A112 ABARTH	40	ago/set-08	JAGUAR		
A112 V SERIE	119	lug-16	XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
PRIMULA COUPE' 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 COUPE' (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 LUSO	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 COUPE' 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

ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06	ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13	AERODYNAMIC	44	feb-09
ABARTH 695 SS (1966)	114	feb-16	ESCORT MKII	84	feb-13	HEALEY		
ABARTH FORMULA	55	mar-10	ESCORT RS	60	ago/set-10	SILVERSTONE	53	dic-09/gen
ABARTH SED35	91	ott-13	ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11	HILLMAN		
BARCHETTA	55	mar-10	ESCORT RS GR. 2	60	ago/set-10	IMP 50 ANNI	94	feb-14
CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06	FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06	HONDA		
CAMPAGNOLA	84	feb-13	FIESTA MKI (1976-1983)	106	apr-15	NSX	61	ott-10
COUPÉ	66	apr-11	XR2I	117	mag-16	S 800 COUPÉ	1	lug/ago-03
DINO COUPÉ	101	ott-14	GT/111	70	ago/set-11	Z 600	68	giu-11
DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07	MUSTANG (1964 - 1968)	5	lug/ago-04	HOWMET		
DINO SPIDER 2000-2400	6	set/ott-04	MUSTANG (1968 - 1971)	12	set/ott-05	TX	53	dic-09/gen
S 76 "300HP"	28	giu-07	MUSTANG 289 (1966)	14	gen/feb-06	INNOCENTI		
MORETTI 850 COUPÉ	43	dic-08/gen	RS 200 GR. B	81	ott-12	AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14/gen
NUOVA 500 1957	8	gen/feb-05	TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13	IM3S	108	giu-15
NUOVA 500 SPORT	37	mag-08	TAUNUS TC2	110	ago/set-15	MINI BERTONE	76	apr-12
NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07	THUNDERBIRD (1954-1958)	23	dic-06/gen-07	MINI DE TOMASO	23	dic-06/gen
PANDA 30	36	apr-08	FRAZER-NASH			MINI 90 SL	96	apr-14
RITMO	69	lug-11	BMW 319/55 (1937)	106	apr-15	INTERMECCANICA		
RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06	FRONTLINE			ITALIA	100	ago/set-14
S 76 "300HP"	108	giu-15	DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago/set-12	ISO		
SAVIO JUNGLA	94	feb-14	GIAUR			GRIFO TARGA	45	mar-09
UNO TURBO	81	ott-12*	750 SPORT #BT-06	98	giu-14	RIVOLTA 300	97	mag-14
UNO TURBO I.E.	53	dic-09/gen	GINETTA			RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14
VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06	G3	95	mar-14	RIVOLTA GT 300-340	2	dic-03/gen
VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14	GLOCKLER - PORSCHE			RIVOLTA LELE	22	nov-06
X 1/9	81	ott-12	COUPÉ (1954)	64	feb-11	ISOTTA FRASCHINI		
X 1/9	113	dic-15/gen*	GORDINI			IM 1913	44	feb-09
FITIPALDI			T15	121	ott-16	JAGUAR		
FDD1 E FDD4	62	nov-10	GRD			E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
FORD			374-FORD	109	lug-15	E-TYPE ROADSTER MKII	1	lug/ago-03
ANGLIA	71	ott-11	H.R.G.			E-TYPE V12 ROADSTER	63	dic-10/gen
CAPRI RS	107	mag-15	1100 SPORTS	80	ago/set-12	MK X	37	mag-08
CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago/set-08				MKII 3.8	31	ott-07
ESCORT	68	giu-11				SS 3,5 LITRE	90	ago/set-13
ESCORT 940	13	nov/dic-05				XJ 220	65	mar-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 COUPÉ' 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
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

LO SFIZIO DEL LUSSO
Prestazioni e classe da vendere, prestigio assoluto, costi di manutenzione e ripristino elevatissimi. Ma con poche decine di migliaia di euro per l'acquisto, ci si toglie lo sfizio del lusso: Bentley Mulsanne Turbo, sul fascicolo Aprile 2012.

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	213	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
O37 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
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12
AURELIA B24 SPIDER	104	feb-15
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago/set-08
AURELIA B50 CONVERTIBILE	118	giu-16
BETA BERLINA	44	feb-09
BETA MONTECARLO	27	mag-07
BETA MONTECARLO	38	giu-08
BETA SPIDER 2000	120	ago/set-16
DELTA	46	apr-09
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14
DELTA HF 4WD	121	ott-16
DELTA HF TURBO	54	feb-10
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14
DELTA S4 GR.B	108	giu-15
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09
ECV (1986)	63	dic-10/gen
FLAMINIA	80	ago/set-12
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06
FLAMINIA COUPÉ "HF"	115	mar-16
FLAMINIA GT TOURING	11	lug/ago-05
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago/set-07
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE	81	ott-12
FLAVIA 1.8 COUPE' HF	33	dic-07/gen
FLAVIA SPORT ZAGATO #1560	92	nov-13
FULVIA "HF MONTE-CARLO 1972"	85	mar-13
FULVIA 1.3 HF JOLLY CLUB	25	mar-07
FULVIA 1.3 S COUPÉ SPIDER	116	apr-16
FULVIA BERLINA	115	mar-16*
FULVIA COUPÉ	113	dic15/gen*
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	mag/giu-04
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"35	51	mar-08
FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09
FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06
FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08
FULVIA SPORT ZAGATO 1.3 S	81	ott-12*
FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06

FULVIA COUPÉ	91	ott-13*
GAMMA COUPÉ	58	giu-10
LC2	104	feb-15
STRATOS	2	dic-03/gen
STRATOS	114	feb-16
THEMA	65	mar-11
SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14
Y	116	apr-16

LAND ROVER

LAND ROVER	94	feb-14
LAND ROVER 80/DEFENDER	115	mar-16

LOTUS

7	38	giu-08
21	93	dic-13/gen
49	101	ott-14
56	52	nov-09
72-FORD	106	apr-15
ELAN +2 S 130	66	apr-11
ESPRIT (1976-2004)	95	mar-14
EUROPA S2 GR. 4	76	apr-12*

MARCH

701 F1	66	apr-11
707 INTERSERIE	82	nov-12

MARCIANO

268A	67	mag-11
------	----	--------

MARCOS

3 LITRI	28	giu-07
---------	----	--------

MARTINI

MK18 (1976)	100	ago/set-14
MK 34 F. 3 - IL RESTAURO	60	ago/set-10

MASERATI

250F	33	dic-07/gen
3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10
3500 GT TOURING	94	feb-14
A6G/2000 SPYDER	24	feb-07
A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10
A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago/set-08
A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10
A6GCS/53	81	ott-12
BITURBO SPYDER	98	giu-14*
BOOMERANG	110	ago/set-15
BORA	80	ago/set-12
GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13
INDY	4	mag/giu-04
KYALAMI	82	nov-12
MERAK	9	mar/apr-05
MEXICO	8	gen/feb-05
MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13
QUATTROPORTE (1963-1987)	3	mar/apr-04
SHAMAL	78	giu-12
TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13

MATRA-SIMCA

BAGHEERA	62	nov-10
MAZDA		
MX-5	48	giu-09

MCLAREN

M1C	64	feb-11
-----	----	--------

MECCANICA MANIERO

4700 GT	86	apr-13
---------	----	--------

MERCEDES-BENZ

C111	79	lug-12
190	113	dic-15/gen
190 SL	10	mag/giu-05
190E 2.3-16	56	apr-10 220
D/8	31	ott-07
220A	48	giu-09
250 CE COUPÉ	16	apr-06
250 SL PAGODA	2	dic-03/gen
300 ADENAUER	7	nov/dic-04
300 SE CABRIOLET	3	mar/apr-04
300 SL GULLWING	4	mag/giu-04
300 SL ROADSTER	6	set/ott-04
300 SL ROADSTER	105	mar-15
300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
450 SEL 1974	24	feb-07
450 SEL 6.9	109	lug-15
500 SL W 107	2	dic-03/gen
500 E - E500	79	lug-12*
600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	mar/apr-05
600 W100	77	mag-12
C107 SLC	36	apr-08
SE 280 W 108	41	ott-08
SL	90	ago/set-13
SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12

MERCURY

COMET CONVERTIBLE (1963)	22	nov-06
--------------------------	----	--------

MG

MG A 1500	7	nov/dic-04
MG B GT 1.8	7	nov/dic-04
MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 MK II	27	mag-07
MG B SPIDER MKI	1	lug/ago-03
MG MIDGET	4	mag/giu-04
MG MIDGET	69	lug-11
MG RV8	112	nov-15
MG SERIE T	39	lug-08
MG TF (1954)	75	mar-12

MINI

CLUBMAN ESTATE	32	nov-07
COOPER MADE IN ENGLAND	3	mar/apr-04
COOPER S 50 ANNI	91	ott-13
MARCOS	104	feb-15*
WOOD&PICKETT	94	feb-14

MORETTI

750 ALGERI-LE CAP	21	ott-06
750 ALGERI-LE CAP	106	apr-15
750 GRAN SPORT BERLINETTA	115	mar-16
750 TDM	15	mar-06

MORGAN

3-WHEELER E 4/4	88	giu-13
4/4 FOUR SEATER - PLUS 4	51	ott-09
AERO 1927	64	feb-11
F-2 (1938)	102	nov-14

MORONI

F. JUNIOR	88	giu-13
-----------	----	--------

MORRIS

MINOR MINOR TRAVELLER "LOTUS"	97	mag-14
MORRIS MINOR	78	giu-12*
1000	66	apr-11

MTM

AUDI S1 QUATTRO	61	ott-10
-----------------	----	--------

NASH

METROPOLITAN	32	nov-07
--------------	----	--------

NISSAN

SUNNY GTI-R	63	dic-10/gen
-------------	----	------------

NSU

PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08
------------------------------	----	--------



BICILINDRICA

La prima auto di serie con carrozzeria in alluminio, puntava sulla leggerezza per rendere oltremodo prestante il brillante bicilindrico che la spingeva: Panhard 17 e 24, su Dicembre/Gennaio 2009.

PRINZ 30E	44	feb-09	912 (1965)	98	giu-14*	SUNBEAM		
PRINZ 42	39	lug-08	917	46	apr-09	TIGER	46	apr-09
RO 80	13	nov/dic-05	924	75	mar-12	VENEZIA	104	feb-15
OGLE			924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT4	mag/giu-04		SUZUKI		
SX 1000	104	feb-15*	924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13	4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11
O.S.C.A.			928 S	23	dic-06/gen	TALBOT		
MT4 1500	80	ago/set-12	934 TURBO GR. 4	119	lug-16	SUNBEAM LOTUS	45	mar-09
OM			935	71	ott-11	LAGO	74	feb-12
665 TT (1928)	77	mag-12	936	120	ago/set-16	TATRA		
OPEL			959	111	ott-15	TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
1900 GT	23	dic-06/gen	PUMA			TOJEIRO		
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14	GTV	58	giu-10	BRISTOL	34	feb-08
KADETT B	52	nov-09	RENAULT			TOYOTA		
MANTA 1.2 S	57	mag-10	10 MAJOR	78	giu-12	CELICA GT 1600	35	mar-08
OMEGA LOTUS	89	lug-13	4 CV	22	nov-06	RAV 4 (1994)	105	mar-15
REKORD C COUPE'	102	nov-14	5 ALPINE	65	mar-11	SPORT 800	112	nov-15
REKORD P2 BERLINA E COUPÉ	24	feb-07	5 TURBO	17	mag-06	TRABANT		
OSI			8 GORDINI	54	feb-10	P60	54	feb-10
FORD 20 M TS	111	ott-15	DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09	TRIUMPH		
PANHARD			DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12	DOLOMITE SPRINT	11	lug/ago-05
PL 17 E 24 CT	53	dic-09/gen	FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13	GT6R REPLICA	21	ott-06
PEUGEOT			R 16	68	giu-11	ITALIA	41	ott-08
106 RALLYE	100	ago/set-14	R4	31	ott-07	SPITFIRE 1.5	9	mar/apr-05
106 RALLYE	113	dic-15/gen	R5	121	ott-16	SPITFIRE (1962-1980)	9	mar/apr-05
163 BR	27	mag-07	SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*	TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13
203	118	giu-16	RILEY RMC			TR2 (1954) - TR3 B (1962)	119	lug-16
203 SPIDER	39	lug-08	2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14	TR3 A	2	dic-03/gen
204	77	mag-12	9 "SPECIAL" (1936)	114	feb-16	TR3 A	18	giu-06
204 CABRIOLET E 304 COUPÉ	10	mag/giu-05	SPRITE 1.5	105	mar-15	TR5 P.I.	81	ott-12
205 1.9 GTI	81	ott-12*	ROLLS-ROYCE			TR6	29	lug-07
205 GTI GENTRY	109	lug-15	SILVER SHADOW	113	dic-15/gen	TR7	102	nov-14
205 GTI E RALLYE	42	nov-08	ROVER			TURBOT		
205 ROLAND GARROS	117	mag-16	2000 TC	36	apr-08	SUPERTRACTION 2	29	lug-07
205 TURBO 16	103	dic-14/gen	SAAB			VANDEN PLAS		
309	87	mag-13	96 V4	85	mar-13*	PRINCESS 1300	54	feb-10
402	88	giu-13	SONETT & FACETT	75	mar-12	VOLKSWAGEN		
402 DARL'MAT	79	lug-12	SONETT III	20	ago/set-06	1500	62	nov-10
402 DARL'MAT DSE	12	set/ott-05	SAFAF			G40/60	85	mar-13
403	10	mag/giu-05	6CV (1933)	73	dic-11/gen	GOLF III GTI 2 litri	112	nov-15*
403 CABRIOLET	116	apr-16	SAM			GOLF GTI	82	nov-12
403 JAEGER	98	giu-14	C 25 F	117	mag-16	GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10
404 DA RECORD	102	nov-14	SANTANDREA			GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13
504 CABRIO	70	ago/set-11	FORMULA MONZA 875	66	apr-11	GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09
504 COUPÉ 1972	22	nov-06	SERENISSIMA			KARMANN GHIA	29	lug-07
905	49	lug-09	V8 COMPETIZIONE	18	giu-06	MAGGIOLONE	107	mag-15
COUPÉ	107	mag-15	SIATA			MAGGIOLINO	59	lug-10
TIPO 3	30	ago/set-07	SPRING 850	21	ott-06	MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	dic-13/gen
PONTIAC			SIMCA			MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	dic-03/gen	80 ANNI	104	feb-15	SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13
GTO (1966)	16	apr-06	8 SPORT CABRIOLET	120	ago/set-16	SAMBA BUS	6	set/ott-04
PORSCHE			8 SPORT REPLICA DEHO (1949)	100	ago/set-14	TL 1.6	28	giu-07
356 C	6	set/ott-04	1000	86	apr-13	VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	mar/apr-04
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11	1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ	22	nov-06	VOLVO		
356 C	111	ott-15	ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13	122S "AMAZON"	85	mar-13*
356 SC COUPÉ	2	dic-03/gen	RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	mag/giu-05	1800/1800 ES	21	ott-06
356 SC (1953)	98	giu-14*	SINGER			244 GLE D6	34	feb-08
356/2 #004	34	feb-08	9 LE MANS	59	lug-10	244 TURBO	66	apr-11
550 1500 rs #031	118	giu-16	ŠKODA			P 1800	74	feb-12
597	8	gen/feb-05	110 R (1976)	107	mag-15	PV 544	31	ott-07
906 CARRERA 6	24	feb-07	SPADA			ZAZ		
911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07	ZANZARA (1967)	73	dic-11/gen	968 A/M	39	lug-08
911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	lug/ago-03	STANGUPELLINI			VARIE		
911 CARRERA (1989)	107	mag-15	1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago/set-10	AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07
911 CARRERA RS 2.7	93	dic-13/gen	STEYR-PÜCH			GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14
911 S 2.4	114	feb-16*	650	37	mag-08	MICROCAR	86	apr-13
911 T 2.2	8	gen/feb-05	STUDEBAKER			SPECIALE LANCIA		
911 T 2.2	100	ago/set-14	SKYHAWK	37	mag-08	VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	lug-14
911 T US-COUPÉ'	98	giu-14						
911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago/set-10						
911 TURBO 3.3	12	set/ott-05						
911	89	lug-13*						
912	5	lug/ago-04						

Nota: * confronto tra più modelli

ALLA PONTEDECIMO-GIOVI VITTORIA PER IL TOSCANO BUCCIONI

Grande spettacolo sui curvoni dei Giovi con le auto storiche del Veteran Car Club Ligure in occasione della 17a rievocazione della Pontedecimo-Giovi. La gara, a calendario Asi, ha visto la partecipazione di oltre 60 auto storiche provenienti da buona parte d'Italia. La meritata vittoria è stata conquistata da Massimiliano Buccioni (Giulietta SS 1962, *in grande*) davanti a Furio Pellis (Alfa Romeo Giulietta Sprint 1961) e Giuseppe Fasciolo (Fiat Topolino "Ortolani" 1949). Notevole come sempre il parco macchine: insieme a numerose barchette hanno catturato l'attenzione una Fiat 1400 ex MM del 1950 (*sotto a destra*), una Fiat 525 SS del 1930 (*a sinistra*), una Jaguar XK 120, una Jaguar E-Type, una Lancia Astura del 1933 e poi Porsche 356, Lancia Ardea, Appia, Fiat 508, Austin Healey del 1957, MG TD, MG TF, Riley del 1930. La manifestazione, che nella salita al Passo dei Giovi ha da sempre il suo momento più emozionante, è iniziata con le verifiche sabato alla Marina di Genova. Nel pomeriggio passerella fino a Recco, per poi imbarcarsi alla volta di San Frut-

tuoso per una visita guidata all'antica Abbazia Doria. In serata, cena e pernottamento a bordo del veliero "Signora del Vento". Domenica partenza dalla Marina Genova per affrontare, con strada chiusa al traffico, la mitica salita dei Giovi che nel tempo ha scritto pagine indelebili di competizioni motoristiche a due e a quattro ruote. Una volta scollinato le auto storiche hanno proseguito verso Fraconalto per poi raggiungere Campomorone per un breve break a base di focaccia e prodotti tipici locali. Quindi, nuova salita, con strada chiusa al traffico, da Pontedecimo al Passo dei Giovi. Riordino in vetta al Passo e poi tutti insieme nuovamente alla Marina Genova per il pranzo e la premiazione finale.

www.vccligue.com



ATTESI I "BIG" AL RALLY DI VARESE STORICO, CON REGOLARITÀ A MEDIA E CLASSICA

Sabato 19 e domenica 20 novembre torna l'appuntamento con le auto da rally d'antan, vetture da corsa storiche costruite fino al 1990 e le stradali con vocazione sportiva. Oltre 90 km di tratti da percorrere sotto il regime di regolarità a media per i concorrenti che si presenteranno al via della terza edizione della corsa organizzata dall'Asd Laghi. Partenza e arrivo a Busto Arsizio, fine tappa a Curnardo: incrementato del 50% rispetto al 2015, con "speciali" come il Città di Busto, la new entry Castiglione Olona, la Casale Litta, il Cuvignone, il Sette Termini, la Brusimpiano e la Valganna. Le prove a media saranno ripetute più volte fino a raggiungere un totale di 12 stage. Novità 2016, ad aprire l'evento saranno i concorrenti impegnati nelle prove di regolarità classica dell'Insubria Historic. Per le caratteristiche della gara sono attesi molti Top Driver in preparazione agli appuntamenti clou di inizio 2017: Monte-Carlo Storico, Winter Marathon e Coppa dei Lupi.

www.varesecorse.it



DOMINIO DI GUERRA ANCHE A IMOLA NELL'ITALIANO VELOCITÀ

Dopo la prova di apertura stagionale il 2/3 aprile scorsi, il Campionato Italiano Velocità Autostoriche è tornato per il sesto appuntamento l'8/9 ottobre a Imola, dove pur con un meteo sfavorevole Massimo Guerra e la sua Porsche 935 hanno vinto ancora una volta, per quello che ormai si può definire a tutti gli effetti un dominio, assoluto e di gruppo (il 3°). Più combattuta è stata la sfida nel 2° gruppo, vinto da Marco Malaguti su Ginetta G12. Renzo e Raffaele Raimondi, su Jaguar E, si sono infine aggiudicati il 1° gruppo, dove stanno dominando in modo simile a quello che accade con Guerra nel 3°. Mentre andiamo in stampa con questo numero, si disputa la prova di Adria (RO), ultima organizzata da Peroni Race. Concluderà il campionato italiano, come tradizione, la 2 Ore di Magione il 2-4 dicembre.

www.gruppoperonirace.it

BEL SUCCESSO DI PARTECIPANTI PER LA 20° "RUOTA D'ORO"

La 20esima edizione della Ruota d'Oro storica si è disputata il 10-11 settembre e ha segnato la piena maturità della manifestazione organizzata dalla Scuderia Veltro. La nuova formula adottata dalla Scuderia Veltro di Cuneo è stata molto apprezzata in quanto ha saputo abbinare in modo ottimale l'aspetto turistico con il tocco di competitività che ha mantenuto vivo l'interesse dall'inizio alla fine delle due giornate.

Oltre quaranta le auto al via, con equipaggi provenienti dal nord Italia, Svizzera ed Olanda, con auto che spaziavano dagli anni Venti agli anni Novanta del secolo scorso. Itinerario con un primo tratto di pianura per poi incanalarsi nelle valli Maira, Grana, Stura, Gesso e Vermentagna, con bellissimi paesaggi e la visita al Forte Albertino di Vinadio. La parte di abilità ha avuto un ruolo deter-

minante nella riuscita dell'evento, con prove sui pressostati concentrate in 11 punti di cui 3 da ripetersi due volte, per un totale di 66 rilevamenti.

La classifica premiava Rapisarda-Merenda (Mini Morris MK1 del 1965) davanti a Carusoni-Ramos (A 112 Abarth 58HP) ed Wolf-Wolf (Mini Cooper MK3). Positiva la presenza di giovani molti dei quali nei ruoli di "navigatori", che fanno ben sperare per il futuro di queste manifestazioni.

www.scuderiaveltro.it



VINCONO "IN CASA" IOTTI-LAMINI ALLA PARMA-POGGIO DI BERCELO

Iotti e Lamini, della Scuderia Parma Auto Storiche, su Porsche 912 (foto), si sono imposti nella Parma-Poggio di Berceto, gara valida per il Trofeo Nord Ovest regolarità auto storiche ASI (Associazioni Sportive e Sociali Italiane) disputata il 24-25 settembre: la coppia parmense ha concluso con 3,82 punti di penalità di media.

Alle loro spalle hanno concluso Fontana-Scozzesi, su Autobianchi A 112 Abarth, staccati di 39 punti; terza la Ferrari 348 Tb di Marelli e Bertolotto con 47 punti di distacco. Podio sfiorato per Carnevali e Vicomandi, su Alfa Romeo Spyder 2.0. Molto più lontani De Rossi e De Rossi, con la Lancia Fulvia Coupé 1,6 Hf, che si classificano al quinto posto. Tra le scuderie il successo è andato alla Vams Squadra Corse. La gara organizzata da Scuderia Parma Auto Storiche si è svolta su di un percorso di 130 km, con 52 prove di precisione, parzialmente concatenate, che ha visto i partecipanti ripercorrere il tracciato della mitica corsa in salita attraverso i comuni di Parma, Collecchio, Sala Baganza, Fornovo di Taro, Berceto e Terenzo transitando per i Boschi di Carega e la Cisa dopo una partenza davanti al teatro Regio.

www.parmapoggiodiberceto.it



SCUDERIA DEL PORTELLO PIGLIATUTTO A IMOLA NELL'ALFA REVIVAL E NEL CAMPIONATO ITALIANO

Non poteva concludersi meglio il 2016 della Scuderia del Portello. A Imola, il Club ufficiale Alfa Romeo ha portato 3 auto sul gradino più alto del podio di classe, sia nel Campionato Italiano riservato alle auto storiche, sia nella Alfa Revival Cup. L'Alfa Revival Cup il sabato è partita dietro la safety-car causa pista semi allegata. Alfredo Altavilla (primo a destra nella foto), numero 2 di FCA ha conquistato insieme a Fabrizio Zamuner il primo posto di classe, su GTA 1300 Junior. Mario Cajani ha conquistato il primo posto assoluto di 1° raggruppamento periodo E su Giulietta Sprint Veloce, mentre i fratelli Morteo sono giunti terzi assoluti e primi di classe.

La domenica è stato il turno del Campionato Italiano Autostoriche. Pista asciutta e le Alfa del Portello sempre davanti a tutti: Lorenzo Moramarco terzo di classe con la GTAm, Roberto Restelli e Fabrizio Zamuner secondi di classe con la GTA 1300 Junior, mentre Marco Cajani e Alessandro Morteo, coppia consolidata della Pechino-Parigi 2016, hanno vinto la propria classe con la 2600 Sprint. En plein per Mario Cajani che, dopo il primato nell'Alfa Revival Cup, ha portato a casa il primo posto di classe anche nel Campionato Italiano Autostoriche, sempre con la Giulietta Sprint Veloce.

Scuderia del Portello consegna ad Alfa Romeo ben 6 trofei assoluti in 6 classi riservate alle auto d'epoca. Dopo l'esperienza della Pechino-Parigi, davvero un anno indimenticabile. E si pensa già al 2017.

www.scuderiadelportello.org



AL "TERRE ESTENSI" LA REGOLARITÀ È PER TUTTI

Pur continuando a puntare sul suo evento clou, il "Valli e Nebbie" che il prossimo anno festeggerà la 28^ edizione, l'Officina Ferrarese ha avuto il coraggio di cimentarsi in un nuovo impegno organizzativo. L'evento messo a punto dal club presieduto da Riccardo Zavatti si chiama "Terre Estensi": si tratta di una gara di Regolarità a calendario ASI e valida per il campionato Torri e Motori che punta tutto sul divertimento e sul cronometro. Una giornata dedicata sia agli appassionati della specialità, sia ai neofiti che vogliono avvicinarsi a questo particolare tipo di gare. L'edizione 2016 di "Terre Estensi", la seconda dopo il debutto del 2015, si è svolta il 15 ottobre a Ferrara. Fulcro dell'evento è stata la sede del Gruppo Promotor, che nel suo show-room ha ospitato le verifiche e la simpatica serata conviviale del sabato, condita da un pizzico di cultura grazie alla presentazione del libro di Luca Gastaldi "Lancia, una storia vincente".

Il programma della gara prevedeva un percorso di circa 100 km scandito da ben 48 prove di precisione, più una a media imposta. Gli equipaggi hanno attraversato i centri di Ravalle, Settepolesini, Mirabello, Vigarano Pieve, Poggio Renatico e Coronella. Gran finale in piazza Castello a Ferrara, con la premiazione degli equipaggi a podio: vittoria per Dalleolle-Aiello (230 penalità su Alfa Romeo Giulia Spider del 1963), secondi Tondelli-Marchesini (237 penalità su Alfa Romeo Giulia Sprint del 1967) e terzi Galano-Donzelli (410 penalità su Lancia Fulvia Coupé del 1970); Mazzola-Poggi (Fiat-Stanguellini del 1947) si sono imposti nella prova a media.

www.officinaferrarese.com



FAUSTO & FURIO'S

CORSO DI REGOLARITÀ - 9A PUNTATA

CON IL PATROCINIO DI



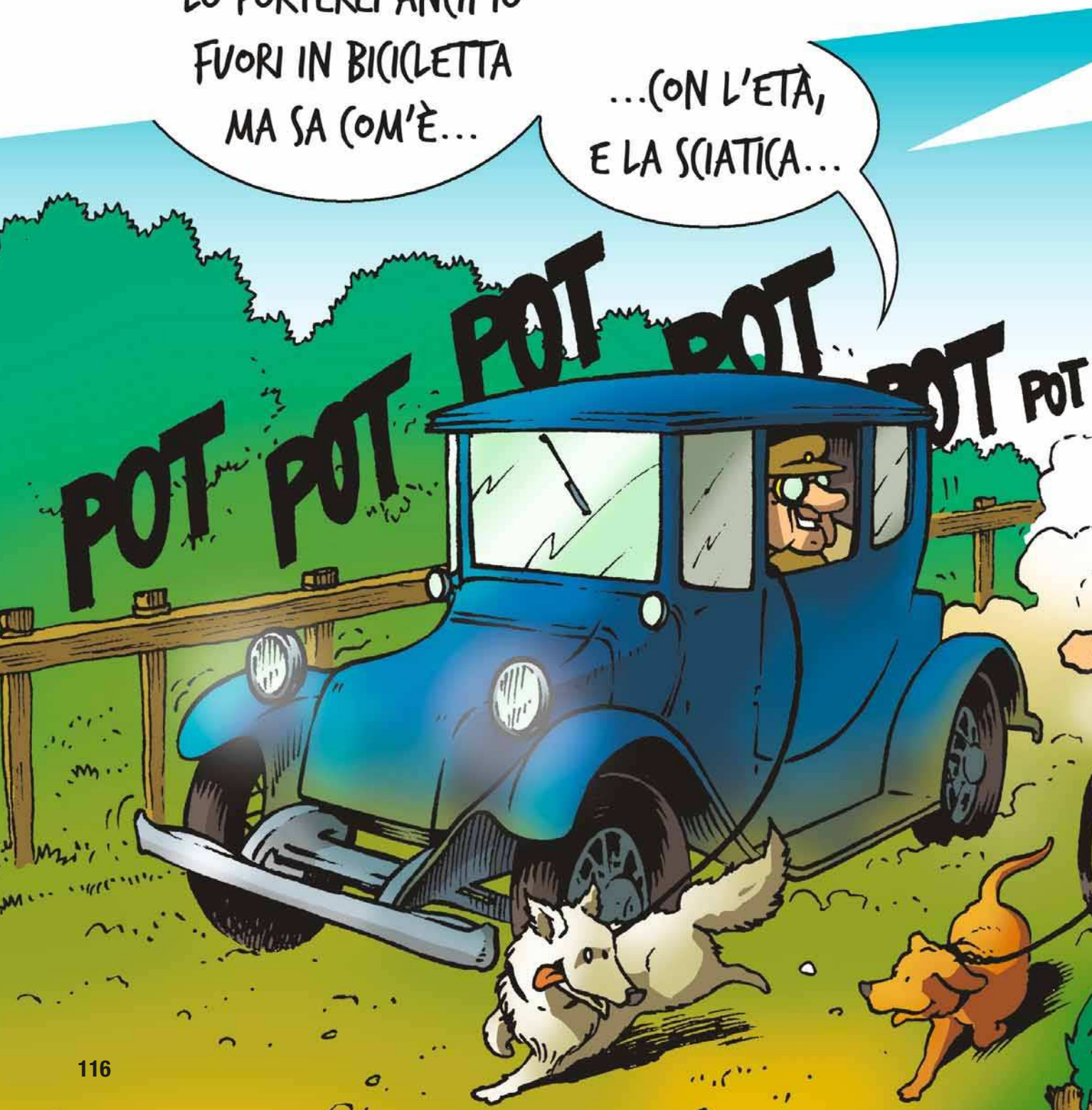
IN COLLABORAZIONE CON



Regolarità, per professione, da sempre.

EH SÌ,
CON QUESTE GIORNATE
LO PORTEREI ANCH'IO
FUORI IN BICICLETTA
MA SA COM'È...

...CON L'ETÀ,
E LA SCIATICA...



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

Quando il gioco si fa duro...



...Sgomitoni deve stare calmo!
I fattori di difficoltà: fondi irregolari, scarsa aderenza, pressostati in curva, veicoli lenti, sorpassi, fotocellule

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



► Veicoli lenti e sorpassi

Soprattutto nelle gare su strada aperta al traffico, può capitare di imbattersi in difficoltà impreviste: pedoni, veicoli lenti o addirittura fermi. In questo caso, c'è poco da fare: siamo tenuti sempre al rispetto degli altri e del codice della strada. Eventuali rallentamenti, se siamo in prova, vanno recuperati quando il traffico e le condizioni lo consentono, e comunque rispettando i limiti di velocità ed eventuali divieti di sorpasso (Sgomitoni stai calmo!). In genere è cura degli organizzatori non impostare prove troppo "tirate" quando non è possibile prevedere le condizioni di traffico. Se poi si trovassero eventuali impedimenti in prossimità delle zone di rilevamento, è importante cercare di comunicare in ogni modo con il personale di gara per assicurarsi che inibiscano le stampanti durante il passaggio accidentale di questi sui pressostati.

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



► Fondi irregolari e scarsa aderenza

Anche se a tutta prima può apparire un fattore secondario, lo studio del fondo stradale è un elemento cruciale per una buona prestazione. Un fondo sdruciolevole, inclinato o scivoloso può compromettere drasticamente il risultato di una prova. La prima cosa da verificare prima del "Via!" sono gli pneumatici: l'usura, la pressione di gonfiaggio e se sono adatti alla tipologia di tracciato previsto. Una volta sul posto, vanno verificate le caratteristiche e le condizioni del manto stradale: larghezza della carreggiata, il tracciato, la pendenza ma soprattutto l'irregolarità del fondo stradale, che può dipendere dalla maggiore o minore ruvidità dell'asfalto, se è asciutto o bagnato, e in caso se sia del tipo drenante o presenti pozze d'acqua, fango, ghiaia, neve, ghiaccio o, in casi estremi ma non infrequenti, dissuasori di velocità a pochi metri dal pressostato. Può sembrare un eccesso di zelo, ma se al momento di sdoppiare la macchina non ha il grip che ci si aspetta, si può sbagliare una prova di diversi decimi o addirittura di secondi!

Nei casi di fondo con scarsa aderenza, raccomandiamo caldamente di evitare la tecnica della frizione illustrata nella puntata precedente, che porterebbe l'auto a slittare; è preferibile invece la tecnica del freno di cui abbiamo parlato nelle puntate precedenti, ma senza affondare troppo sull'acceleratore per evitare slittamenti. Nei casi peggiori è consigliabile calibrare la giusta distanza e passare sul pressostato dosando solo dolcemente il gas. Un lavoro di fino: ci riuscirà l'irruente Sgomitoni?

► Pressostati in curva

In genere i direttori di gara evitano di posizionare i pressostati in curva, e se lo fanno è per rendere volutamente le prove più impegnative e avvincenti. Il primo consiglio, in questo caso, è di segui-

PRECISIONE

In questa immagine, un "tubo" nel mezzo di una curva; in alto, una strada sterrata e, a sinistra, una innevata. Tutte situazioni che possono incidere anche in modo notevole sulla precisione della "sdoppiata".



re una traiettoria che consenta alla vettura di arrivare perpendicolare al pressostato. Dove questo non è possibile, si possono sfruttare diverse tecniche.

La prima è di dotarsi di strumenti moderni ed evoluti come il Bora S di Digitech, dotati di due pulsanti che permettono sia al pilota sia al navigatore di sdoppiare contemporaneamente e poi scegliere la sdoppiata più opportuna. Se non si è muniti di tali apparecchi, conviene passare trasversalmente sul tubo mandando avanti prima la ruota dal lato del navigatore, in modo che questi possa sdoppiare normalmente. Se invece la curva è, ahinoi, sul lato del pilota, o si cede a lui il pulsante (per Spiegoni però sarà dura cedere lo strumento), col rischio che cada o si attivi per sbaglio, o si usa la sdoppiata "teorica" predisposta dallo strumento. In questo modo si evita quello che in gergo è detto "cavallo di sdoppiata", ovvero la sdoppiata del navigatore in ritardo rispetto al passaggio sul tubo.



► Fotocellule

Talvolta il pressostato può essere sostituito da fotocellule. Un'eventualità diffusa soprattutto su fondi irregolari (ghiaia, sterrati, neve) in cui il passaggio del pneumatico può non essere sufficiente ad attivare il "tubo". Rispetto a quest'ultimo, la fotocellula comporta una serie di difficoltà aggiuntive.

Anzitutto, il punto esatto di passaggio non è visibile, anche se spesso la traiettoria della fotocellula viene segnata con del nastro adesivo o con una riga tracciata con la vernice. Secondo, dall'abitacolo non si percepisce il momento esatto del passaggio, come avviene quando la ruota ha un leggero sobbalzo nel momento in cui schiaccia il pressostato.

Terzo, il rilevamento non avviene alla ruota, ma in un punto indefinito della parte anteriore della vettura. Ciò dipende dalla sagoma della stessa e dall'altezza a cui è posizionata la fotocellula. Quarto ed ultimo, forse il peggiore, i cosiddetti "mirini" che avete fissato sulla vettura diventano inservibili. Certo, se ne possono impostare altri pensati per le fotocellule, ma come abbiamo detto l'altezza alla quale esse vengono posizionate di volta in volta renderebbero il nostro lavoro quantomeno impreciso.

Di conseguenza, il nostro consiglio è uno solo: comprare le fotocellule ed allenarsi, allenarsi, allenarsi, provando di volta in volta ogni possibile variabile.

CURA DEI PARTICOLARI

In alto, una strada pesantemente innevata al Rallye di Monte-Carlo storico. Nelle foto qui sopra, alcune operazioni pre gara che, se curate al meglio, possono aiutare quando si trovano imprevisti e difficoltà sulla strada: dall'alto, la verifica del cronometro, l'impostazione delle prove nello strumento e lo studio del percorso sulla carta stradale.



Realtà aumentata

IN MACCHINA CON MARKKU ALEN, TUTTO È ESAGERATO: ACCELERAZIONE, RUMORE E VIBRAZIONI. LA S4 FA PAURA! E IL SUO MECCANICO CI HA RACCONTATO DI QUELLA VOLTA CHE UNA NOVELLA SPOSA SALÌ IN MACCHINA CON KANKKUNEN...

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ENRICO SCHIAVI



SIGNIFICATIVA

In apertura, il nostro inviato in macchina con Markku Alén durante la breve ma significativa prova della Delta S4. Nella foto piccola, lo stesso esemplare in azione al RAC Rally 1985, quello del debutto (vincente) del modello.

«**K**uale tuo macazzino?». Prego? «Tuo magazine!». Ah, ho capito: Automobilismo d'Epoca! «Io conosco, io piaccio!». Il piacere di Markku Alén è anche il nostro, anzi siamo orgogliosi e onorati che conosca la nostra rivista, ma la cosa al momento non ci fa sentire molto meno a disagio. Alén, che in gioventù aveva il soprannome di "maximum attack", di quegli anni ha conservato lo sguardo un po' spiritato, oltre all'italiano stile Niki Lauda. E anche, come vedremo, il piede pesante. Siamo stati invitati a provare la Delta S4 che lui stesso condusse al RAC Rally del 1985, la gara del debutto per la Gruppo B torinese, che dominò con una doppietta: Toivonen primo, Alén secondo. L'evento è organizzato dall'attuale proprietario della vettura, Filippo Arsi di Broni (PV) che ha voluto condividere la sua gioia nel possedere tanta macchina, permettendo ad alcuni invitati di salire a bordo a fianco del campione finlandese (bravo, bis: ce ne fossero di più come Arsi).

Non senza una certa emozione, ci infiliamo nel sedile del navigatore della S4. È la prima volta che saliamo su una terribile Gruppo B, e la sensazione imme-



IMPRESSIONANTE

In alto, l'abitacolo della Lancia Delta S4: lo spazio è ridottissimo, anche senza essere dei giganti. Impressionante la quantità di interruttori e comandi sulla plancia. Il volante a calice è molto piccolo. Dietro alla leva del cambio c'è la levetta che comanda il blocco del differenziale centrale.

diata è di trovarci su un vero prototipo, un'automobile fatta per vincere e senza alcuno dei "fronzoli" presenti sulle moderne auto da Rally. Qui non ci sono praticamente finiture, l'interno è grezzo, chiaramente frutto di una costruzione che ha un solo scopo, quello di andare più forte possibile. Il sedile del navigatore è più alto di quello che ci saremmo aspettati, lo spazio a bordo minimo: il tubo superiore della gabbia di sicurezza è a pochi centimetri dalla nostra testa, le ginocchia piegate quasi a 90 gradi. Dopo aver allacciato le cinture, il rumore plastico della porta che si chiude ci avvisa che la carrozzeria è un leggero foglio di materiale sintetico. In poche parole, ci sentiamo come seduti su una cassa di munizioni, dove l'aspetto provvisorio della S4 è in brutale contraddizione con le prestazioni di cui abbiamo sempre sentito parlare.

Appiglio

A quel punto arrivano le parole di Alen di cui sopra che, anche se cerca evidentemente di metterci a nostro agio, a noi suonano esattamente come un sinistro «adesso ci divertiamo». Ci guarda con gli occhi spiritati, mentre innesta la prima per avviarsi verso la partenza della "nostra" prova speciale, una stradina di un paio di km da percorrere avanti e indietro, qui nell'Oltrepo Pavese sopra Broni: sono le strade del mitico "4 Regioni". Benché una certa inquietudine abbia preso in noi il posto dell'emozione, la sua posizione di guida tutt'altro che professionale (seduta alta, volante basso e vicino al busto) ci induce a una battuta, confidando sul suo proverbiale spirito: «Markku, sembri seduto sul cesso!». Alen scoppia in una fragorosa risata: «Tu ha ragione, posizione di



«PREFERIVO GLI STERRATI, ERA PIÙ FACILE RESTARE VIVO»

A caldo, appena scesi dalla S4 chiediamo a Markku Alen le sue impressioni: «Il motore è ottimo, va proprio bene -attacca il finlandese-. Anche il cambio e i freni non sono niente male; i rapporti mi sono sembrati corti per l'asfalto. La posizione di guida è da rivedere, ma soprattutto l'assetto, che credo sia da sterrato. La macchina rimbalza e scarta sulle sconnesioni. Però è sempre divertente!».

Sei piuttosto impegnato in eventi con le auto storiche, ma i Rally moderni li segui ancora, anche se sono molto diversi dai tuoi?

«Sì, li seguo, mi piacciono sempre. Attendo anche con grande curiosità di vedere le nuove auto nel 2017. Andranno molto forte, speriamo non troppo...».

Come giudichi i piloti di oggi?

«Credo che ci siano molti piloti molto forti. Ogier sembra essere il nuovo Loeb, ma fino a inizio di quest'anno ha anche avuto una macchina superiore alle altre. Più di recente la VW sembra essere un po' calata e ha avuto delle occasioni anche Meeke, che a me piace molto, con la Citroën. E la crescita della Hyundai poi ha dato delle possibilità concrete anche a Neuville. Credo che questi tre siano una span-

na sopra gli altri in questo momento».

Loeb ha vinto 9 mondiali di fila: ai tuoi tempi sarebbe stato impensabile un simile exploit.

Erano più difficili le corse una volta?

«Non penso sia questo. Loeb è un campionissimo francese e ha unito il suo enorme talento a una Casa francese. Anche Biasion in Lancia era un po' favorito dall'essere italiano. Se parli la stessa lingua, ti capisci meglio...».

Oggi i finlandesi nel mondiale Rally sono pochi, come mai?

«Non saprei dire. In effetti è così, però all'orizzonte sembrano esserci giovani promettenti, come Esapekka Lappi che però al momento va forte con le R5, le WRC sono un'altra cosa. In prospettiva c'è il figlio di Rovanger, Kalle, ma per adesso è soltanto un fenomeno da YouTube».

Quali erano le tue gare preferite?

«Il 1000 Laghi, la Svezia, il Portogallo e la Nuova Zelanda».

Tutti sterrati?

«Sì, i Rally su asfalto mi facevano paura, andavamo sempre fortissimo, troppo».

Nel 1978 vincesti la Coppa FIA Piloti, un mondiale senza titolazione. Nel 1985 finisti il cam-

pionato in testa ma ti tolsero la corona per il ricorso Peugeot. Hai dei rimpianti per non avere vinto il "vero" titolo mondiale, o per non avere vinto di più in generale?

«No, nessuno. Non cambierei un minuto della mia vita e della carriera. Io sono vivo».

Markku Alen è nato a Helsinki il 15 Febbraio 1951, ha debuttato al Rally di Finlandia del 1971 e nella stessa gara ha concluso la carriera nel 2001. In carriera ha disputato 129 rally con validità iridata, al volante di Ford, Fiat, Lancia, Subaru e Toyota; ne ha vinti 20 ed è salito sul podio in totale 56 volte, ottenendo 840 punti totali. Nel 1978 si è aggiudicato la Coppa Piloti FIA con la Fiat 131.





INTRICO

Sopra, un altro momento della nostra prova a fianco di Alén. A sinistra, aperto il cofano posteriore appaiono gli scarichi di motore, turbina e waste-gate. A destra della turbina si nota il compressore volumetrico (grigio scuro, a forma di lobi). Qui a fianco, il 4 cilindri in linea s'intravede dietro l'intrico di tubi e condutture. Sotto, da sinistra: Arsi, il proprietario, l'ingegnere Roberti, il collaudatore Rostagno, Alén, l'ingegnere Limone e Vittone.

cuita peszima!». L'intuito ci dice che la battuta ha avuto un effetto controproducente, del tipo che lui deve pensare che noi siamo del tutto a nostro agio e quindi può andare a briglia sciolta perché ci vogliamo divertire... Il pensiero va a quali potrebbero essere le conseguenze di un incidente, mentre cerchiamo con la mano qualcosa a cui appigliarci. Afferriamo un'insenatura della porta, che ci trasmette di nuovo quella sensazione di leggerezza... allora scegliamo lo scomodo, ma più confortante, tubo del roll-bar. Via! L'accelerazione è di una brutalità senza pari, toglie letteralmente il fiato e fa salire lo stomaco in gola; l'abitacolo è invaso dal rumore e dalle vibrazioni, si sentono il fischio del volumetrico e il sibilo del turbo, lo sfiato della waste-gate sembra un metronomo al ritmo di un rock'n'roll. In un attimo di lucidità mentre teniamo lo sguardo fisso sulla strada avvertiamo la macchina rimbalzare e, quando stiamo per connettere il cervello alla lingua, Alén ci anticipa: «Aspetto no buono, motore si, buonissimo, assetto no, sal-



ta non posso tenere aperto!». Pensiamo che forse è meglio così, mentre “maximum attack”, assetto o no, fa un bel taglio in una curva che ci fa... saltare contromano. Almeno a noi così sembra, in realtà così quasi raddrizza la curva successiva. Nel frattempo notiamo che Alen inserisce le marce con grande decisione, il che ci lascia supporre che il cambio sarebbe abbastanza recalcitrante se a comandarlo fosse un comune mortale. Al ritorno pensiamo che forse è meglio affidarci al campione, rilassarci e goderci la cosa: in quel mentre Alen prende in piena velocità un piccolo dosso che, a causa dell'assetto, si trasforma in un salto, con il posteriore che addirittura scalcia. A quel punto ci rendiamo conto che il pilota, nonostante stia forse andando a un ritmo che serve soltanto a scaldare gli pneumatici, fa una discreta fatica, e non è per l'età (Markku Alen ha 65 anni, molto ben portati) ma per l'auto. Queste Gruppo B dovevano essere davvero molto impegnative per il pilota, che era costretto a una sorta di lotta contro un toro per portarle al limite. E i controsterzi erano banditi, su asfalto andavano assecondate guidando come su binari, per sfruttare potenza e morbidezza. Una guida quasi più pistaiola che rallistica.

Ok, siamo sani e salvi. E sudati. L'idea che piloti e navigatori condividessero abitacoli così caldi e angusti in gare di un migliaio di km e più, magari al sole della Grecia, su auto così stressanti anche psicologicamente, ci fa pensare a due persone votate al sacrificio.

CAMPIONE NELL'AUTOCROSS

In questa foto, la Delta S4 numero 207, una volta terminata la carriera nei Rallye iridati disputò e vinse, con i colori del team Grifone, l'Europeo Rallycross 1987 (anno a cui si riferisce la foto) e 1988 (nella categoria Prototipi). La guidava Gian Battista Rosella, che era presente all'evento di queste pagine; ecco un suo breve ricordo: «Nel 1987 disputai le gare di Germania, Francia e Italia, vincendole tutte. La macchina aveva assetto e gomme da sterrato e niente fari. Rispetto alla Fiat X1/9 a cui ero abituato fu un bel salto di potenza, però la S4 era sincera».



«QUELLA VOLTA CHE TOIVONEN PARTÌ SENZA SEDILE»

Nella sua carriera di meccanico della squadra ufficiale Lancia è caduto 5 volte con l'elicottero, scampandola sempre: «In quegli anni l'elicottero era fondamentale per i “service”. Le auto andavano già molto forte, le gare erano ancora dei rallye “veri”, con prove speciali di decine di km. Non come oggi che le tappe iniziano e finiscono quasi sempre nello stesso punto. Con l'elicottero anticipavamo la macchina in speciale, di circa un chilometro; al Safari una volta Biasion colpì una zebra e se non fossimo stati pronti si sarebbe ritirato».

Parla Roberto Vittone, 64 anni, alla Lancia dal 1973 al 1993; è un fiume in piena, non smette di raccontare aneddoti di quegli anni ricchissimi di episodi, in un inglese imparato sul campo: «Una volta in Argentina ricordo che sostituiamo tre cambi in una sola sosta, ad Alen, Biasion e Recalde, senza prendere penalità».

Chi era il pilota più simpatico? «Beh, lui (indica Alen distante pochi metri, ndr), senza dubbio, anche se mi son trovato bene con tutti. Una volta mi ha portato a fare un giro con l'auto da gara e l'ho riempito di insulti...».

E la gara peggiore dove lavorare?

«Erano tutte belle toste. Ricordo però un RAC in Gran Bretagna terribile: quella gara era a fine anno, a novembre, c'era sempre freddo e

bagnato. Sostituimmo un differenziale a una macchina che aveva avuto il problema lontano dal service, in un distributore di benzina davanti a Loch Ness, letteralmente in mezzo al fango. Poi, a Donington, ci fu un problema alla frizione della macchina di Toivonen. Mancavano pochi minuti al controllo orario, finimmo il lavoro pochi secondi prima e allora mandammo via il pilota senza fissare il sedile, tenuto insieme soltanto con le cinture...».

Voi meccanici vi rapportavate di più con i piloti o con i navigatori?

«Di solito non c'era grande differenza, però alcuni navigatori avevano una marcia in più anche dal punto di vista tecnico».

In che senso?

«Nel senso che alcuni di loro capivano molto bene il comportamento della macchina e aiutavano in tal senso anche il pilota a rapportarsi con i tecnici».

Per chiudere, ci regala un ultimo aneddoto divertente?

«Siamo in Finlandia, con la Delta Integrale a provare per il Mille Laghi: le strade di Juha Kankkunen. Incrociamo una coppia di novelli sposi italiani, appassionati di corse. Lei ci chiede di poter fare un giro con il pilota: insiste, insiste, e il marito pure. Ci dicono di fargli

un regalo di nozze. Alla fine Kankkunen accetta e si mette la signora come navigatrice. Parte, e fa un tratto di speciale che conosce come le sue tasche, compreso un curvone cieco. La sposa è già al limite, ma lui fa il curvone come se fosse in gara, passando dalla 4a alla 5a... Al ritorno, lei non scende dall'auto. È bloccata, rigida come uno stoccafisso. Non c'è verso, la togliamo a fatica dalla macchina e la stendiamo in terra. Ci metterà una ventina di minuti per riprendersi dallo shock... Era dura come un tronco!».





UN MUSEO VIAGGIANTE, CON UNA CINQUANTINA DI VETERANE, HA ATTRAVERSATO MILANO CON PARTENZA E ARRIVO PRESSO LA SEDE DEL LOCALE AC, RICORDANDO I GP DI 80 ANNI FA

TESTO E FOTO DI MASSIMO CAMPI

C'era una volta il "Sempione"

Dopo 80 anni è tornato sulle strade cittadine il Circuito di Milano, una manifestazione storica voluta della Commissione Sportiva dell'AC meneghino, che ha voluto rievocare i trionfi dell'Alfa Romeo nella seconda metà degli Anni '30 e '40, quando si svolgevano le gare lungo i viali della città. Allora era una gara di velocità, mentre oggi le storiche sono tran-

sitate nelle vie milanesi per una Regolarità su un tracciato di circa 20 km, ripetuto due volte, che ha interessato luoghi caratteristici della città. Domenica 25 settembre le vetture sono state radunate in via Marina, dove alle ore 9.30 è partita la gara, vinta da Ezio Salviato e Maria Caterina Moglia su Lancia Aprilia del 1939. Ad aprire la manifestazione è toccato alla Fiat Torpedo 2.8 Ministeriale "Alcinoò" del 1939 che come primo proprietario ebbe il re Vittorio Emanuele III (che le assegnò il nome di un suo cavallo) e fu utilizzata dal principe Umberto e dalla principessa Maria José. Dopo la seconda guerra mondiale fino al 1962, fu acquisita dalla Presidenza della Repubblica ed utilizzata dai presidenti Enrico De Nicola, Luigi Einaudi, Giovanni Gronchi e Antonio Segni. Come



ANTEGUERRA DA GRAND PRIX

In apertura, la Fiat Torpedo 2.8 Ministeriale "Alcinoo" del 1939. Sopra, a sinistra Ivan Capelli, a destra l'auto più antica al via, la Seabrook RMC del 1911. Sotto, una sfilata di splendide sportive anteguerra: Bugatti T37 A (14, 1927), BNC 527 Monza (12, 1927) e Amilcar CGSS (11, 1927).



VINCITORI

questa Torpedo torinese, anche le altre 52 vetture iscritte hanno rappresentato un pezzo di storia, a partire dalla ultracentenaria Seabrook RMC del 1911, prodotta dalla Regal Motor Car Company di Detroit per il mercato britannico, e dalla Lancia Theta del 1914. Al volante di una Fiat 501 Sport del 1924 c'era il presidente dell'AC Milano, Ivan Capelli, ex-pilota Ferrari di F.1 che ha così commentato la manifestazione: «Per un giorno, grazie a questa rievocazione, siamo entrati nell'atmosfera delle gare cittadine che erano fondamentali negli Anni Trenta per sviluppare le tecnologie e mostrare le auto ai possibili acquirenti. Un'epoca di grandi piloti, i vari Nuvolari, Varzi, Trossi, Farina, solo per citarne alcuni, che il pubblico amava e seguiva con grande passione e partecipazione».

Il circuito del Parco

La rievocazione ha ricordato le tre edizioni del "Circuito di Milano", disputate al Parco Sempione nel 1936, '37 e '46. La prima si svolse il 28 giugno, con due appassionanti gare riservate a vetture fino a 1500 cc e oltre 1500 cc. Nella prima si impose Carlo Felice Trossi che precedette Emilio Villorosi, entrambi su Maserati, mentre nella seconda, ci fu un gran duello fra l'Alfa Romeo di Ta-

TRADIZIONE

Il Circuito di Milano si è svolto il 25 settembre su un percorso interamente ricavato intorno al centro del capoluogo lombardo, allacciandosi alla tradizione del circuito del Sempione. Sopra, la Lancia Aprilia (1939) dei vincitori Salviato-Moglia.

zio Nuvolari, poi vincitore, e l'Auto Union di Achille Varzi. Nel '37 vinsero Eugenio Siena fra le "vetturine" e ancora Nuvolari davanti a Nino Farina e allo svizzero Hans Ruesch, tutti su Alfa Romeo. Infine, nel 1946, su un tracciato rinnovato, le due batterie seguite dalla finale, videro ancora un dominio Alfa Romeo con tre vittorie di Achille Varzi, Consalvo Sanesi e Carlo Felice Trossi davanti a 100 mila spettatori. Nel 1947 poi Milano ospiterà addirittura il Gran Premio d'Italia, questa volta sul circuito della Fiera Campionaria.



CASTELLO

La Lancia Flaminia Convertibile Touring del 1964, vincitrice del Trofeo Milano, alla partenza dal Castello Sforzesco di Milano. In basso, il jet del Team Breitling.

Il giardino di casa

DALL'IPPODROMO CITTADINO A VIGEVANO E RITORNO, PASSANDO PER LA CAMPAGNA LOMELLINA, IL SODALIZIO HA CELEBRATO PER LA DECIMA VOLTA IL SUO ATTACCAMENTO ALLE AUTOMOBILI D'EPOCA E ALLA "MILANESITÀ"

TESTO E FOTO DI MASSIMO CAMPI



Grande successo per il 10° Trofeo Milano, l'evento organizzato dal Club Milanese Auto e Moto d'Epoca sin dal 2007 che vede crescere di anno in anno il livello delle vetture, delle moto e del numero dei partecipanti. Non è una vera gara e nemmeno un raduno, ma un mix di prove di abilità e regolarità lungo percorsi nella campagna lombarda, su strade secondarie e poco trafficate, con lo sfondo di ambienti molto speciali per la partenza, l'arrivo, il pranzo e le premiazioni. Sabato 1° Ottobre le 95 auto partecipanti, costruite tra il 1914 e il 1973, e le 36 moto prodotte tra il 1926 e il 1973, sono partite

GLI EQUIPAGGI PREMIATI



Le auto premiate, per categoria; dall'alto: Veteran, Vintage, Post Vintage, Classic; a destra, dall'alto: Modern, Coppa delle Dame e Giovani.

❖ Trofeo Milano

Marco Stella e Cristina De Albertis
Lancia Flaminia Convertibile Touring (1964)

❖ Veteran

Giulio Caimi e Elena Rosnati
Lancia Theta Torpedo (1914)

❖ Vintage

Franco Dameno e Giovanna Rota
Ford A Roadster De Luxe (1930)

❖ Post Vintage

Ewan Gallie e Orla Signorotto
Bentley Derby 3 1/2 Litre Park Ward (1935)

❖ Classic

Enrico e Ilaria Bassani
Abarth 750 Zagato (1957)

❖ Post Classic

Marco Stella e Cristina De Albertis
Lancia Flaminia Convertibile Touring (1964)

❖ Modern

Giovanni Besana e Eugenia Fassati
Fiat 500 R (1973)

❖ Coppa delle Dame

Anna e Giannina Airaghi
Alfa Romeo Giulia SS Bertone (1963)

❖ Coppa Giovani

Andrea Galassi
Volkswagen Maggiolino Cabriolet (1970)



dall'Ippodromo di San Siro in direzione Vigevano. Dopo pochi metri, ancora all'interno della storica struttura ippica milanese, si sono svolte la prima prova di abilità e quella di regolarità.

Il tracciato prevedeva quindi il passaggio da Assago, Zibido San Giacomo, Noviglio, Pasturago, Bereguardo, l'attraversamento del fiume Ticino sul ponte di barche (passaggio reso difficoltoso dalla magra del fiume, che ha abbassato di molto il livello stradale e costretto i concorrenti a percorrerlo a passo d'uomo per non rischiare, all'ingresso e all'uscita, di "toccare sotto" le auto). Il tracciato, lungo il quale era prevista una caccia fotografica, è proseguito per Parasacco, Borgo San Siro e quindi Vigevano dove, nella splendida piazza Ducale, le vetture sono state presentate al pubblico dal presidente del C.M.A.E., Marco Galassi. Una sosta per il pranzo all'interno del castello della città, prima della ripartenza verso Milano lungo l'alzaia del Naviglio Grande con l'arrivo al Castello Sforzesco nel capoluogo lombardo a metà pomeriggio.

All'interno del Castello i bambini con età compresa tra i tre e i sei anni hanno partecipato all'Unicef - mini GP in un circuito appositamente allestito pilotando dieci automobiline a pedali in un'area chiusa sotto l'occhio attento dei vigili della Polizia Locale. Ciò ha permesso di raccogliere

1500 euro che il C.M.A.E. ha poi consegnato all'UNICEF, che festeggia i suoi 70 anni di attività. Tra le attrazioni presenti, il modello in scala 1:1 dell'aereo L39 C Albatros, copia di quelli in uso alla pattuglia di piloti professionisti del Breitling Jet Team. I concorrenti all'arrivo sono stati accolti dalla Polizia di Stato, l'Associazione Nazionale Carabinieri, i Vigili del Fuoco di Milano, il Corpo della Polizia Locale di Milano con i loro mezzi storici oltre alla Banda musicale dei Vigili Urbani e l'Associazione Culturale Bandiere Storiche che ha celebrato la Giornata Mondiale della Vessillologia.

Parterre

D'eccezione era il parterre delle auto in gara, con alcuni pezzi pregiati partendo da modelli di inizio Novecento, come la Lancia Theta Torpedo del 1914, il Fiat 15 Ter Autopompa dei Vigili del Fuoco (in divisa d'epoca) del 1916, a quelli degli anni '20 e '30 (Lancia Lambda VIII serie del 1930, Fiat 508 S Balilla Coppa d'Oro del 1934, Bentley Derby 3 1/2 Park Ward del 1935, Cord 812 Sportsman del 1937) a quelli degli anni 40 (Alfa Romeo 6C 2500 Sport Pininfarina e Fiat Topolino del 1947, Lancia Aprilia del 1948) e degli anni '50 e '60 (la maggioranza, tra le altre segnaliamo la Osca MT4 del 1952, la MG TD del 1953, la Lancia Aurelia B24 Spider Americana del 1955, la Mercedes 300 SL Ali di gabbiano del 1956 oltre a

varie Alfa Romeo Giulietta berlina, spider, Sprint e Super Sprint). E poi Aston Martin DB5, Panhard 24 CT, Porsche 356 e 912, Ford Mustang, Alfa Romeo Duetto, Autobianchi Primula Coupé S e altre ancora. Molta curiosità ha destato la Lancia Flaminia berlina del 1962 con gancio di traino e, sul carrello, una barca a vela Dinghy d'epoca.

In serata, nel cortile della Rocchetta del Castello Sforzesco, durante la cena sono stati consegnati i premi: il più ambito, quello riservato al primo assoluto, l'equipaggio composto da Marco Stella e Cristina De Albertis su Lancia Flaminia Convertibile Touring del 1964 era costituito dal diritto di conservare per un anno, fino cioè all'edizione successiva, il trofeo messo in palio dal C.M.A.E., un "vero fiocco in marmo" di una guglia del Duomo di Milano che, logorato dal tempo, dopo oltre 300 anni di onorato servizio è stato smontato da una guglia della cattedrale e concesso dalla Veneranda Fabbrica del Duomo in comodato d'uso al C.M.A.E. Tra le varie curiosità, al centro del cortile spiccava il Cinemobile del 1936, un veicolo molto speciale che all'epoca portava i film nelle piazze ed è stato assegnato da Regione Lombardia alla Cineteca Italiana di Milano e al C.M.A.E. per la sua valorizzazione.



PONTE DI BARCHE

A sinistra, la Austin 10 di Giovanni Femminella nell'impegnativa uscita dal ponte di barche a Bereguardo. Sotto, la Lancia Aurelia B20 VI serie di Marco Besana in piazza Ducale a Vigevano.





Agenda D'EPOCA

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



TUTTI GLI INDIRIZZI UTILI

ITALIANE

ALFA ROMEO

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

Afra - MI

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

Alfaricambi - CT

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

AR105 / Sagicar Corse - AL

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

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

Autofficina ACR - CO

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

Autofficina Bergia - TO

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

Diego Maspes - CO

Telefono: 031 - 30 56 40
www.autofficinamaspesdiego.it
maspediego@libero.it
Restauri di meccanica per Alfa Romeo d'epoca

Magnoli Auto - VA

Telefono: 0331 - 25 62 32



francesco.magnoli67@gmail.com

Ricambi di meccanica e restauri di tutte le Alfa Romeo

FIAT

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

Andronico - ME

Telefono: 090 - 84 65 26
www.abarth-andronico.com
Ricambi di meccanica e carrozzeria per tutte le Abarth derivate da Fiat 500 e 600

Autofficina Tano - BO

Telefono: 051 - 32 43 58
Cell: 339 - 43 29 938
cinziaste1962@gmail.com
Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutte le serie della Fiat 500 Topolino



PIANETA ASI: ATTESTATI, CERTIFICATI E CARTE D'IDENTITÀ

Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

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

Possono ottenere l'attestato i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e che posseggono i seguenti requisiti:

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

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

Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

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

- ai fini circolatori consente di avvalersi delle speciali disposizioni previste per i 'veicoli di interesse storico e collezionistico' (per esempio esenta dall'accensione dei fari durante il giorno)
- consente/impone la revisione periodica dei veicoli ante 1960 presso i centri provinciali del DTT ove si può procedere all'esame della frenata "a vista" evitando il passaggio sui rulli
- serve per la re immatricolazione di veicoli radiati o importati da Stati extra CEE (ma richiesto spesso anche per quelli che ne fanno parte)
- è quasi sempre richiesto dalle compagnie di assicurazione per rilasciare le polizze RC auto a tariffe agevolate
- nelle regioni che lo consentono è il documento che serve per potere non pagare la tassa di proprietà per i veicoli dai venti ai ventinove anni di anzianità

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

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

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

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

Certificato d'Identità (Omologazione)

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

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

Al superamento dell'esame viene assegnata

una classificazione in base al Regolamento Tecnico della F.I.V.A. e viene rilasciato il Certificato con la relativa Targa Oro. Questo Certificato viene concesso soltanto alle vetture di proprietà dei soci dell'ASI e prevede il versamento, all'atto della domanda, della somma di 105,00 euro. Questo Certificato è necessario per la partecipazione del veicolo alle Manifestazioni (raduni, concorsi, eccetera) organizzati dall'ASI

Carta d'Identità F.I.V.A.

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

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

È rilasciata a tutti i veicoli che abbiano compiuto 30 anni (non 20) dalla data di costruzione nell'anno corrente e prevede gli stessi requisiti, da parte del veicolo, occorrenti per l'ottenimento del Certificato d'Identità. Va rinnovata ogni dieci anni oppure ad ogni cambio di proprietà. Il costo è di euro 105,00 e possono ottenerla, attraverso l'ASI, soltanto le vetture intestate a Soci residenti in Italia.



Autoricambi Sassi - TO

Telefono: 011 - 24 70 358

Fax: 011 - 24 10 966

www.autoricambisassi.it

info@autoricambisassi.com

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

Casa del Contachilometri - BO

Telefono: 051 - 55 22 74

Fax: 051 - 52 11 40

www.casadelcontachilometri.it

info@casadelcontachilometri.it

Strumentazione e quadri portastrumenti per Fiat 500, 600, 850 e derivate sportive

Squerzanti Sauro - BO

Telefono: 051 - 87 26 17

Fax: 051 - 66 20 147

www.saurosquerzanti.it - info@saurosquerzanti.it

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Topolino A, B e C.

LANCIA - AUTOBIANCHI

► *Destinato a scomparire dall'orizzonte del mercato moderno, il Marchio torinese resta ai piani alti del collezionismo e tra i preferiti al mondo, soprattutto per quanto riguarda le realizzazioni tecnicamente più raffinate uscite nei suoi cento anni di storia. Dal punto di vista della meccanica e dei suoi ricambi il restauro non pone problemi, mentre qualche preoccupazione può sorgere*

nell'acquisto di particolari interni o esterni di specifiche versioni. Da curare con particolare attenzione il restauro degli interni, dove il panno o la pelle conformi all'originale sono d'obbligo per uno dei marchi italiani più eleganti e raffinati.

Concinnitas - TS

Telefono: 040 - 30 77 10

www.concinnitas.it - info@concinnitas.it

Ricambi e restauri meccanici per Lancia Fulvia

Mara - MI

Telefono: 02 - 33 11 747

Fax: 02 - 33 19 313

www.mara.it - mara@mara.it

Ricambi originali di meccanica e di carrozzeria per modelli Lancia di tutte le epoche

Officina Ratto - SV

Telefono: 019 - 86 26 25

Specializzato preparazioni Fulvia Coupè, parti speciali

www.officinarratto.it - info@officinarratto.it

Rosso Corsa Italia - GE

Telefono: 010 - 78 56 846

Ricambi nuovi, usati ed accessori racing per Lancia

Fulvia - www.ricambilanciafulvia.it

info@rossocorsaitalia.it

INNOCENTI

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

Papurello - TO

Telefono: 011 - 80 00 149

Fax: 011 - 80 00 129 www.innocentistore.com -

info@innocentistore.com

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

MISURAZIONE DI POTENZA E COPPIA: LE METODOLOGIE USATE

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

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

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

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

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

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

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



MASERATI

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

Campana - MO

Telefono: 059 - 82 80 79

Fax: 059 - 82 63 11

www.campanacarrozzeria.it

campana@campanacarrozzeria.it

Ricambi e restauri di carrozzeria per tutte le Maserati storiche e moderne

Officina Giuseppe Candini & C. - MO

Telefono: 059 - 82 82 80

Fax: 059 - 82 06 53

www.candinimodena.net - info@candinimodena.com

Ricambi e restauri di meccanica per Maserati di tutte le età

Tralli Franco - MO

Telefono: 059 - 90 92 46

www.trallifranco.it - trallifranco@libero.it

Riparazione e restauro di tutti i modelli Maserati dagli anni '50

VARIE ITALIANE

Allais Sergio - TO

Telefono: 011 - 93 76 401

www.sergioallais.com - info@sergioallais.com

Ricambi meccanici per auto italiane anni '50 e '60 (Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati)

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono e Fax: 0376 - 38 10 75

ballabeniandreateam@libero.it

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

Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44 67 303

Fax: 06 - 44 67 321

www.giolittiricambiatodepoca.com

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

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50

Fax: 0532 - 46 46 19

gambettimario@libero.it

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

Gardaricambi - TN

Telefono: 0464 - 51 97 21

Fax: 0464 - 51 66 51

www.gardaricambi.com - info@gardaricambi.com

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

GT Service - MI

Telefono: 02 - 38 10 20 06

gtservice11@gmail.com

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

Igne Automobili - TV

Telefono: 0434 - 76 430

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

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

Modena Motori - MO

Telefono: 059 - 31 30 19

Fax: 059 - 31 32 21

www.modenamotori.it - lamadei@modenamotori.it

Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648

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

FRANCESI

CITROËN

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

Autocarrozzeria Grosso - CN

Telefono: 0171 - 38 41 45

www.assistenza2cv.it - franco@assistenza2cv.it

Officina, restauro e ricambi per 2CV e derivate

David Auto - MI

Telefono: 02 - 98 27 04 36

Fax: 02 - 98 27 04 55

www.davidauto.it - info@davidauto.it

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

Traction Avant Club - VR

Telefono: 045 - 73 00 209

Fax: 045 - 66 30 22

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

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

Vertuani Enrico - PV

Telefono: 0382 - 48 31 58

Fax: 0382 - 58 34 14

www.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com

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

ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

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

Le tariffe sono però interessanti: si parte da circa 150 euro per il primo veicolo, poi dipende dal tipo di convenzione. Alcune prevedono scaglioni di vetture assicurate (una, da due a cinque, da cinque a dieci, ecc.), altre hanno una tariffa di base fissa più una piccola quota aggiuntiva per ogni ulteriore veicolo, altre differenziano la tariffa tra vetture e motociclette. In generale, per le vetture più diffuse, si può pensare a una tariffa di base compresa tra 150 e 200 euro per una singola vettura e poco meno di 300 euro fino a cinque veicoli. Con una copertura standard sufficiente per tutelarsi dai rischi di legge. I nomi sono quelli più conosciuti: Toro e Augusta Assicurazioni, Helvetia, Reale Mutua, Sara Assicurazioni, Milano Assicurazioni, Royal & Sun Alliance. Tutte con condizioni simili: oltre ai requisiti ricordati sopra, normalmente viene richiesta un'età minima ai conducenti (21 o 25 anni) e spesso il divieto di circolare contemporaneamente con più veicoli coperti dalla medesima assicurazione. Talvolta è consentito addirittura un solo conducente: è ovvio che più i vincoli sono limitanti, minore sarà il costo della tariffa, mentre chi desidera le più ampie libertà dovrà rassegnarsi al pagamento di un premio più alto. Da poco è entrata nel settore anche Axa, tramite la divisione Axa-Art, con un prodotto innovativo: assicura soltanto collezioni di automobili e copre la "proprietà" della collezione stessa con un complesso di garanzie che prevede furto, incendio, grandine e, novità assoluta, la "kasko".



INGLESI

JAGUAR

► *Altra Casa di grandissimo prestigio particolarmente negli anni '50 e '60, la Jaguar ha avuto un notevole passato di innovazione ed eccellenza tecnologica e sportiva. Analogamente a quanto avviene per altre Case inglesi, il reperimento dei ricambi non costituisce un problema visto che esistono diversi specialisti in grado di procurare qualsiasi tipo di ricambio relativo a meccanica, impianto elettrico e carrozzeria. Attenzione però che tale ampia disponibilità si fa pagare a caro prezzo visto che le quotazioni sono tra le più elevate in assoluto.*

GMA - PV

Telefono: 0382 - 52 54 29

Fax: 0382 - 52 97 56

www.gmajag.com

Ricambi e accessori di meccanica e carrozzeria per Jaguar E-Type, Xk, Xj

MINI

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

Brusa - Il mondo delle Mini - RA

Telefono: 348 - 74 19 838

valbrusa@libero.it

Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutti i tipi di Mini

Mini & Cooper Service - MI

Telefono: 02 - 57 50 41 26

www.miniandcooper.it

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Mini di tutte le epoche.

Palmerspeed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949

Cell: 348 - 93 11 861

www.palmerspeedracing.net

Ricambi di meccanica e di carrozzeria, restauri ed elaborazioni per tutti i modelli dal 1959 al 2000.

Ricambi anche per Lotus dal 1958 ad oggi

VARIE INGLESI

Anglo Parts - TV

Telefono: 0422 - 32 15 00

Fax: 0422 - 32 14 70

www.angloparts.com

sales.treviso@angloparts.com

Componenti di carrozzeria e interni per vetture inglesi dagli anni '50 in poi

Autofficina Il Barco - FI

Telefono: 055 - 01 93 808

Fax: 055 - 01 93 809

autofficinailbarco@libero.it

Restauro e manutenzione di tutte le auto inglesi degli anni '50 e '60

Autovigano - MI

Telefono: 02 - 90 86 947

www.autovigano.it - autoviganoclassic@gmail.com

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

Borghi Automobili - MI

Telefono: 02 - 47 40 51

Fax: 02 - 42 22 996

www.borghiautomobili.it - info@borghiautomobili.it

Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Morgan

British Classic Parts & Cars - RM

Telefono: 06 - 99 97 848

www.moss-italia.it - info@moss-italia.it

Componenti meccanici per vetture inglesi

British Racing Green - BS

Telefono: 030 - 77 00 291

Fax: 030 - 77 03 493

brgmoss@libero.it

Ricambi meccanici per vetture inglesi anni '50 e '60

Engine&Audio Devices - LT

Cell: 346 - 7960054

www.jaguarcars.it - dario@jaguarcars.it

Ricambi meccanici per vetture inglesi

Felice Service - NA

Telefono: 081 - 81 86 067

www.feliceservice.com

Ricambi nuovi e usati per tutti i tipi di vetture classiche inglesi

F.lli Morolli - MI

Telefono: 02 - 76 00 39 16

Restauri di meccanica e di impianto elettrico su Mini

Luzzago S.r.l. - BS

Telefono: 030 - 24 11 532

Fax 030 - 24 11 540

www.luzzago.com - info@luzzago.com

Ricambi per tutte le auto d'epoca inglesi e hard-top nuovi e usati

TEDESCHE

MERCEDES-BENZ

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

Route 63 - BI

Telefono: 393 - 3343257

www.route63.altervista.org

route63@yahoo.it

Ricambi per Mercedes-Benz dagli anni '50. Pronta consegna ricambi nuovi e usati; disponibilità copie documentazione originale

Tecning - PD

Telefono: 049 - 87 63 783

Fax: 049 - 87 88 090

www.tecning.com - info@tecning.com

Ricambi e consulenze per restauri di Mercedes-Benz 190 SL

PORSCHE

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

ATS di Lazzaroni Riccardo - MI

Telefono: 02 - 66 50 10 54

Fax: 02 - 36 55 89 28

www.ats.mi.it - info@ats.mi.it

Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autofficina A.C.R. - CO

Telefono e Fax: 031 - 70 08 09

www.acr-auto.com

Restauri meccanici per tutte le Porsche

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono: 0376 - 38 10 75

ballabeniandreateam@libero.it

Restauro e messa a punto per Porsche 356

Officina Cocchiario - CE

Cell: 333 - 68 88 524

Tel: 0823 - 81 01 07

www.restaurioporsche.com - info@restaurioporsche.it

Restauro e manutenzione Porsche di tutti i modelli

Autotecnica

di Claudio Garbolino -TO

Telefono: 011 - 92 44 383

Cell: 348 - 88 07 100

garbolinoracing@libero.it

Restauro e manutenzione Porsche 911 e 356.

Ricostruzione telai e bracci sospensioni auto da corsa in genere.



Colpani Enrico - BS

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

Vintage Toys - PR

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

VOLKSWAGEN

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

Air Cooled - BZ

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

Bug & Bus Italia - MB

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

PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI

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

AMERICANE

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

Euroamerica - CT

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

V8 Tech - VB

Telefono: 347 - 67 70 833
 www.vuottotech.com - panamericashop@gmail.com
 Ricambi di carrozzeria e accessori per auto americane dagli anni '30

FUORISTRADA

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

Aylmer Motors Italiana - PC

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

Centro Lariano Fuoristrada - CO

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

Giuseppe Turi - BO

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

GLI SPECIALISTI

PNEUMATICI

Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654
 www.areagomme.com

F.lli Rossi Pneumatici - BO

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

Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85.20.19
 www.mussogomme.it

Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50.21.62
 www.norigomme.it

MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI

Alessandro Balestra - RO

Telefono: 335 - 66 31 415
 alessandrobalestra@interfree.it
Volanti d'epoca, documentazione, libri e riviste

Autorettifiche Fumagalli - MI

Telefono: 0363 - 64 479
 elleffe.69@hotmail.it
Rettifiche motori di ogni epoca

Brandoli Egidio - MO

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

Carrozzeria Gran Torino - TO

Telefono: 011 - 98 09 498
 www.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

Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica

Emilio Galbiati Automobili - MI e LC

Telefono: 02-39215392 / 039-9204612
www.galbiatiautomobili.it
galbiati.automobili@gmail.com
Restauro totale o parziale di auto di prestigio e auto da collezione

Franco Rodighiero - VI

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

G.A. Restauri - MO

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

Galvanica Cromatura - CR

Telefono: 0373-965359
www.galvanica-spino.it
info@galvanica-spino.it
Pulizia e trattamento di qualsiasi tipo di metallo

Gambetti Mario - FE

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

Geri Casini - FI

Telefono: 055 - 42 15 623
Cellulare 339 - 34 70 923
Manutenzione e rigenerazione fari e parabole

Ivano Raniero - TO

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

La Cromatura Barcella - BG

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

Lanzoni Carburatori - VR

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

Luigi Scarazzai - VR

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

Marietti Cars Garage - MI

Telefono: 02-39481118
www.mariettcarsgarage.it
info@mariettcarsgarage.it
Car detailing

Minilite Italia - BS

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



Modena Classic Works - RE

Telefono 059-69 31 90
www.modenaclassicworks.it
Restauri

Nonsologas - PV

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

Officina F.lli Moriggi - MI

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

ORAM Sospensioni - MI / CO

Telefono: 02 - 49 89 884 / 031-35 42 268
www.oramsospensioni.it
moto@oramsospensioni.it
Revisione e costruzione ammortizzatori e freni

Piacenza Gas-Auto - PC

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

Prina Ingranaggi - BI

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

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

TRASPORTI E SERVIZI VARI

Assiservice - CN

Telefono: 0173-28 35 87
www.assi-service.net - info@assi-service.net
Assicurazione autovetture e motocicli di interesse storico in tariffa agevolata a partire da 20 anni di età

Cuttica - GE

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

Del Corona & Scardigli - MI

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

Gilena - BS

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

R.S. Historics - MB

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

Turatello - PD

Telefono: 049 - 90 70 126
turatello.com / info@turatello.com
Produzione e vendita di carrelli per trasporto veicoli

CONSULENZE E PERIZIE

Giuseppe Cagnani

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

Giancarlo Catarsi

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

Vittorio Falzoni Gallerani

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

Sergio Puttini

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



Sport facile

Estetica e tenuta di strada contano più della potenza. Quarant'anni fa la linea di Pininfarina stupì tutti, oggi questo coupé costa poco ed è facile da usare e mantenere (ma non tutti i ricambi si trovano)

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI

Una vettura per appassionati dal palato fine. Il design innovativo, la linea sportivissima, due posti secchi e meno di un metro e venti di altezza, e soprattutto il motore in posizione centrale, da vera berlinetta. Parliamo della Beta Montecarlo, una coupé Lancia disponibile anche in versione "targa", prodotta a cavallo fra la seconda metà degli anni '70 e la prima degli anni '80. Il nome è altisonante, evoca le imprese di Sandro Munari al Rally monegasco e fa ben sperare. In effetti la tenuta di strada è notevole per

i tempi. La carrozzeria firmata da Pininfarina è moderna. Il motore invece è "normale", lo stesso delle altre Beta: duemila bialbero brillante e affidabile, non potente come la carrozzeria sembra promettere, ma molto elastico.

La "Montecarlo" ebbe una lunga gestazione. Il progetto risaliva addirittura a fine anni '60, si chiamava X 1/8 (poi evoluto in X 1/20) e nasceva dalla collaborazione fra Fiat e Pininfarina con l'obiettivo di realizzare una sportiva accessibile, per il pubblico giovane, con motore Fiat. Dapprima si pen-

so a una trazione anteriore, poi si decise per il motore centrale, un salto di qualità per la futura sportiva. La disegna Paolo Martin, per la Pininfarina che in quel momento vanta risorse umane e tecniche di prim'ordine, tra cui addirittura una galleria del vento. La Montecarlo è il frutto di questo contesto: ne esce un'auto dallo stile personale e all'avanguardia, con un telaio che si presta facilmente agli impieghi sportivi. Nella partita entra anche Abarth a cui spetta il compito di collaudare le potenzialità della vettura e metterla a punto prima del lancio sul mer-



TRE RAZZE

In apertura, una Lancia Montecarlo; la II serie perde il nome "Beta". Il posto guida (in alto) è molto simile su entrambe le serie: cambia in pratica il solo volante: nella II serie è Momo a tre razze, nella I è a due razze come nella foto piccola a destra. Sopra, da sinistra: le imbottiture in plastica morbida su plancia e porte; i sedili non sono molto profilati ma hanno un guscio sottile; il retrovisore esterno nella I serie non è regolabile dall'interno. A sinistra, la strumentazione è completa: comprende tachimetro, contagiri, manometro dell'olio, termometro acqua, indicatore benzina, contakm totale e parziale e varie spie.



VISIBILITÀ

Sopra, le due serie della Beta Montecarlo: la II rossa e la I grigia; le differenze estetiche sono di dettaglio e le vediamo sotto. La principale differenza tra le due sta nelle “pinne” posteriori che uniscono il padiglione al cofano motore: sono in lamiera nella prima serie (foto 1) e in vetro nella seconda (2). Quest’ultima soluzione fu adottata per migliorare la visibilità, che era uno dei principali difetti della “Montecarlo” (in comune con la maggior parte delle auto sportive, peraltro). Altra differenza evidente sta nei cerchi, diversi per diametro e disegno: sulla prima serie sono da 14 pollici (3), mentre sulla seconda da 15 pollici (4).



cato: così sulla X 1/20 si monta un potente motore V6 derivato dalla Fiat 130 e, con il nome di Abarth SE030, debutta al Giro d'Italia del 1974, battuta soltanto dalla Lancia Stratos. Un risultato notevole, di buon auspicio per il lancio della vettura.

Scorpion

Finalmente, al Salone di Ginevra del 1975, arriva il debutto. A sorpresa Fiat decide all’ultimo momento di presentare il nuovo modello con il marchio Lancia e il nome è Beta Montecarlo. Una decisione opportuna, sia per sottolineare la sportività della vettura, sia per ragioni di marketing per rilanciare il marchio Lancia. Si guarda anche al mercato americano, dove Lancia gode di una certa fama: là sarà commercializzata con il nome di “Scorpion”.

Due sono le serie, la prima dal 1975 al 1978, la seconda dal 1980 al 1982. Nel mezzo, la crisi petrolifera del '79. La seconda serie perde il nome Beta e si chiama semplicemente “Montecarlo”. In totale gli esemplari costruiti sono circa 7600, produzione limitata ma normale per una due posti secchi dalla spiccata personalità: i grossi numeri sono riservati alle Beta Coupé a quattro posti. Tuttavia anche sotto l’aspetto industriale la Montecarlo ha la sua importanza: Pininfarina qui non si limita al design, bensì progetta e assembla. Oggi gli esemplari rimasti non sono molti, la quotazione sul mercato è accessibile (intorno ai 10.000 euro per un buon esemplare) e potrebbe salire in tempi relativamente brevi. Restaurare una Montecarlo non è però agevole, soprattutto per la reperibilità di alcu-

ni ricambi di carrozzeria. La meccanica e la manutenzione ordinaria richiedono meno sforzi e minor impegno economico. I pezzi specifici della Montecarlo, invece, come fregi, modanature, guarnizioni delle portiere, in Italia sono difficili da trovare, bisogna rivolgersi a specialisti esteri, come il sito inglese www.montehospital.net. Anche i cerchi originali non si rintracciano facilmente. Lo stesso dicasi per il collettore di scarico (pare sia diverso da quello della Beta). Perciò capita spesso di trovare esemplari di Montecarlo con parti prese da altre vetture. La selleria è delicata e soggetta a usura anche notevole. Anche la plastica, abbondantemente presente all’interno, non è di buona qualità e tende ad opacizzarsi, difetto comune a molte vetture di quegli anni. Il bialbero a quattro cilindri in linea della

Beta Montecarlo invece è affidabile e robusto. Deriva dall'1.8 della Beta Coupé, con la corsa aumentata per arrivare a 2.0, tanto da passare da superquadro a sottoquadro, aumentando ulteriormente la già buona coppia ai bassi regimi. L'origine del progetto è Fiat degli anni '60, dell'ingegner Lampredi; l'erogazione è regolare, la coppia permette una guida brillante, accompagnata da una piacevole sonorità.

I due alberi a camme in testa sono mossi da cinghia dentata, le valvole sono otto (due per cilindro) disposte a "V". Il rapporto di compressione è limitato a 8,9:1, cosa che favorisce l'elasticità e la coppia motrice. Il carburatore è unico a doppio corpo. Il cambio è a 5 marce ben scalate. La potenza è buona, ma da una sportiva come la Montecarlo ci si aspetterebbe qualcosa di più:

120 CV per un "duemila" sportivo non sono gran che neanche allora.

Estetica e tenuta

Nella seconda serie si apporta qualche miglioramento all'erogazione. Ma la questione ha comunque poca importanza, la sportività della vettura punta su estetica e tenuta di strada. La linea è molto brillante ed è originale, specie nella parte posteriore con le due pinne ai lati del vano motore. Le sospensioni sono di tipo McPherson su tutte le ruote e somigliano a quelle della Fiat X 1/9. Davanti il braccio trasversale ed il puntone obliquo formano un triangolo; dietro ci sono i bracci triangolari inferiori oscillanti; barre antirollio sono sia all'avantreno sia al retrotreno.

Il sistema frenante è a disco sulle quattro

ruote, con servofreno solo sulle ruote anteriori. Nella seconda serie si adotta un potenziatore di frenata meccanico che agisce sulle quattro ruote. Lo sterzo è a cremagliera ed è preciso.

La manutenzione è del tutto normale, al pari del motore: bisogna ricordarsi di far controllare periodicamente la cinghia dentata e sostituirla entro gli intervalli prescritti. Anche il gioco delle valvole va verificato periodicamente. La frizione è soggetta a registrazione. Per quanto riguarda invece l'accensione, bisogna distinguere fra la



MODERNA

La linea di Pininfarina, bella e moderna ancora oggi, si esalta nella vista di tre quarti posteriore. Sopra, il bagagliaio è nel vano anteriore: il vano all'interno ospita la batteria (qui il proprietario ha montato uno staccabatteria rosso).



SCATOLA FILTRO

Una leggera differenza tra le due serie riguarda anche il vano motore (5): la scatola del filtro dell'aria nella seconda serie è montata verso il posteriore della macchina, mentre sulla prima è davanti al motore (6). In entrambi i casi, c'è la ruota di scorta, che trova alloggiamento anche grazie alla ridotta dimensione del motore 4 cilindri. La dotazione di attrezzi di bordo è ancora "vecchio stile", cioè piuttosto abbondante e di buona qualità (7); principalmente, serve a sostituire la ruota: il cric apposito si trova sotto la ruota di scorta stessa (8) nel vano motore.





Beta Montecarlo a spinterogeno (le punte platinato vanno controllate e regolate) e la Montecarlo II serie che ha l'accensione elettronica. La verifica dei livelli è agevole: nel vano motore si possono controllare e rabboccare l'olio motore e il liquido di raffreddamento; gli altri rabbocchi (serbatoio liquido freni, serbatoio liquido frizione, batteria) si fanno aprendo il cofano del vano bagagli anteriore.

Rosso Delta Integrale

La Beta Montecarlo I serie, grigio metallizzato, appartiene a Franco Ferro di Borgosesia (VC). La vettura fu immatricolata nel 1978. Ferro l'ha comprata un anno e mezzo fa in Liguria. L'auto non ha avuto bisogno di interventi particolari, l'unico piccolo guasto è stato il cedimento dell'attacco del bracciolo interno della porta lato guida. Per il resto, ordinaria manutenzione. Ferro la usa per i raduni più lontani, perché rispetto alle altre storiche che possiede la Beta Montecarlo è più veloce.

La Montecarlo II serie che abbiamo fotografato è stata immatricolata nel 1980. Appartiene, dal 2009, ad Aldo Garzena di Netro (Biella); il contachilometri segna 68.000, che a detta del proprietario sono effettivi. In questi anni Aldo ne ha percorsi 10.000, partecipando spesso a gare di Regolarità.

Egli ha dovuto affrontare diverse spese per riportare l'auto al livello attuale. Anzitutto, è stata completamente riverniciata in tinta rossa ("il rosso Lancia Delta integrale", precisa) che indubbiamente si addice alla carrozzeria sportiva della Montecarlo. Per riportare la meccanica in efficienza, ha

dovuto far revisionare il motore e sostituire la guarnizione della testa bruciata; pare che il guasto si sia verificato durante la sosta forzata di un anno in carrozzeria; per sicurezza ha scelto di applicare una guarnizione della testa più resistente, al tungsteno, realizzata dalla ditta Nava Linea Sport di Ciriè. Anche gli ammortizzatori sono stati revisionati, dallo specialista Carlo Scalenghe di Torino, al pari delle pinze freno. Altri guasti hanno interessato la boccola del cambio ed il supporto della marmitta. Infine, il devioluci è stato sostituito con quello della Fiat 131.

Abbiamo chiesto al proprietario cosa apprezza di più della Montecarlo: ci ha risposto la linea originale e la sportività a basso costo. E cosa di meno? "La plastica del cruscotto e degli interni, che non è di buona qualità". Per quanto riguarda le prestazioni, sono discrete, ma vorrebbe un po' di potenza in più. Noi siamo dell'avviso però che in termini di prestazioni il confronto lo si debba fare con le auto di una volta: 40 anni fa non erano molte le due litri di serie in grado di toccare i 190-195 km/h e percorrere il chilometro da fermo in meno di 31".

BOCCOLA

Il controllo del livello olio motore è facile (9). La leva di comando della frizione (10) periodicamente va registrata e va sempre portata con sé una boccola di ricambio (11), visibile anche in (12) insieme al supporto marmitta che il proprietario ha sostituito. Sotto la ruota di scorta c'è il cambio (13) e nel vano motore c'è anche il vaso di espansione del radiatore (14); quest'ultimo invece è davanti al vano bagagli. In (15-16) l'avantreno a schema McPherson.

SPORTIVA ELEGANZA

Le Lancia Beta Montecarlo erano disponibili in vari colori: i metallizzati, come l'azzurro qui sotto, valorizzavano al massimo la sportiva eleganza della linea disegnata da Pininfarina.





SCHEDA TECNICA

Lancia Beta Montecarlo (1975 - 1978)

Motore 4 cilindri in linea, trasversale davanti alle ruote posteriori (centrale), alesaggio 84 mm, corsa 90 mm, cilindrata 1995 cc, rapporto di compressione 8,9:1, potenza 120 CV-Din a 6000 giri, coppia 16,8 kgm-Din a 3500 giri Due alberi a camme in testa, comando a cinghia dentata con tenditore; valvole in testa Un carburatore doppio corpo Solex C34 o Weber 34, filtro aria a secco, pompa carburante elettrica Accensione a spinterogeno

Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah, alternatore 44 A Lubrificazione forzata con filtro a cartuccia a cambio rapido Raffreddamento a liquido, a circolazione forzata; radiatore con serbatoio di alimentazione ed espansione; elettroventola **Trasmissione** Motore centrale, trazione posteriore Giunti omocinetici Frizione monodisco a secco, comando idraulico Cambio a 5 marce sincronizzate + RM, comando con leva sul pavimento Rapporti di trasmissione: I 3,75; II 2,235; III 1,522; IV 1,152; V 0,925; RM 3,071 Coppia cilindrica elicoidale Rapporto al ponte: 3,714 (14/52) Pneumatici: 185/70 HR 13; cerchi 5,5J x 13" **Corpo vettura** Coupé o Spider; 2 posti, scocca portante a struttura differenziata Sospensioni: ant a ruote indipendenti tipo MacPherson, bracci oscillanti, puntoni longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; post a ruote indipendenti tipo McPherson, bracci oscillanti inferiori, tiranti trasversali registrabili, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali Freni a disco ant e post, due circuiti idraulici, servofreno a depressione sull'asse ant Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante: 59 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.300 Carreggiata ant/post 1.412/1.456 Lunghezza 3.813 Larghezza 1.696 Altezza 1.190 Diametro di sterzata 10,450 Peso in ordine di marcia: kg 1040 **Prestazioni** Velocità massima 190 km/h



Lancia Montecarlo (1980 - 1982)

Come Lancia Beta Montecarlo tranne:

Motore Rapporto di compressione 9,35:1; coppia 17,4 kgm-Din a 3400 giri; pompa carburante meccanica, un carburatore doppio corpo Weber 34 DATR 4/250 Accensione elettronica Alternatore 55 A **Trasmissione** Pneumatici 185/65 HR 14 Cerchi 5,5J x 14" in lega leggera **Corpo vettura** Freni: potenziatore di frenata meccanico (invece di servofreno su ruote anteriori), regolatore di pressione per il circuito delle ruote posteriori **Prestazioni** Velocità max circa 195 km/h



Ripristiniamo il contatto

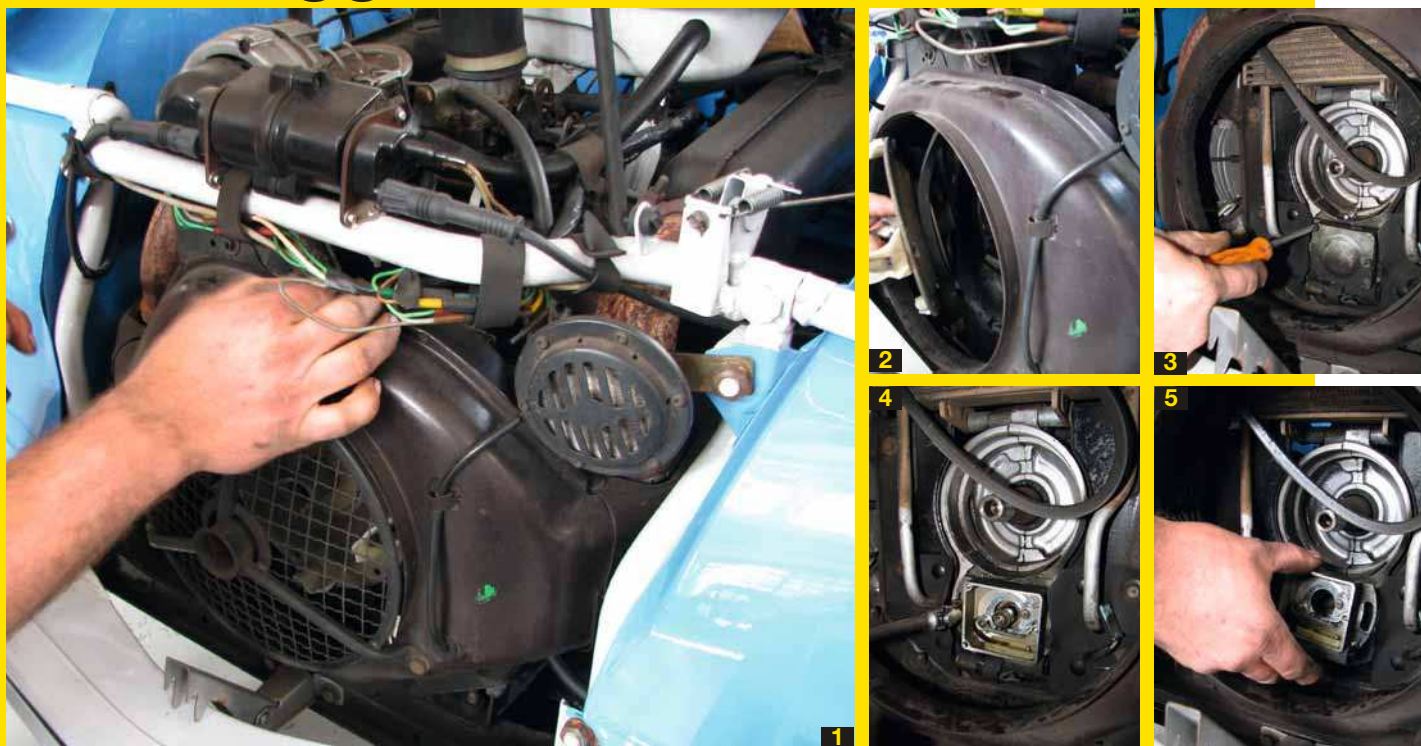
L'elettricità è croce e delizia di ogni appassionato. Spesso il buon funzionamento del motore dipende dalle condizioni di questi piccoli elementi fondamentali

DI EUGENIO MOSCA

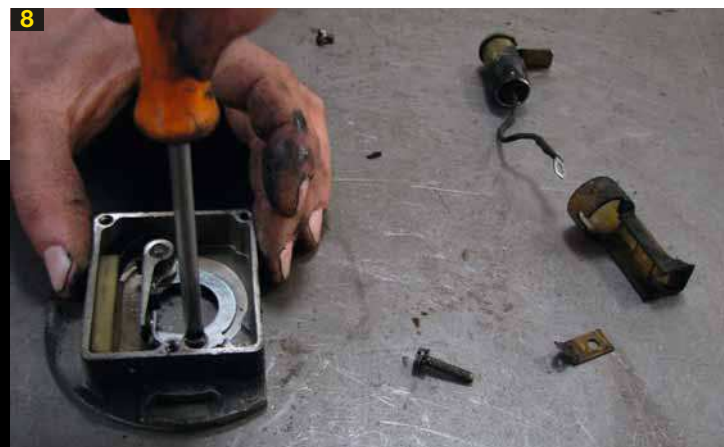
La maggior parte delle auto d'epoca, soprattutto le più datate e le più piccole, sono dotate dell'accensione a puntine. Un sistema piuttosto semplice composto da puntine platinato, condensatore, bobina e candele. La bobina è composta da due avvolgimenti: primario, con cavo di rame di dimensioni maggiori rispetto al secondario perché percorso da correnti di maggiore intensità. Il primo è collegato da una parte alle puntine e dall'altro alla batteria, mentre il secondario è collegato da una parte alle candele e dall'altro a massa. Le puntine svolgono il compito di un interruttore meccanico, la cui apertura a intervalli prestabiliti è comandata da una camma eccentrica collegata all'albero motore. In parallelo alle puntine è montato un condensatore, fuori gioco (praticamente in corto circuito), finché le puntine sono chiuse, mentre l'avvolgimento primario della bobina accumula energia. Nel momento

in cui si aprono le puntine, la corrente che attraversava il primario si interrompe e il condensatore inizia a caricarsi fino a raggiungere una determinata tensione, creando così una oscillazione sempre più ridotta della tensione dovuta alla carica/scarica del condensatore e della bobina. Queste oscillazioni sull'avvolgimento primario della bobina, amplificate dal rapporto con il secondario, producono una tensione, di diverse decine di migliaia di Volt in uscita dalla bobina, che genera la scintilla sulle candele. In soldoni, il picco iniziale della prima carica/scarica del condensatore, immediatamente dopo l'apertura delle puntine, è l'arco di tempo in cui la tensione rimane abbastanza stabile e in cui si ha la scintilla. Il compito del condensatore è di evitare che le puntine scintillino all'apertura e che la scintilla sia di più lunga durata. Come detto, i contatti delle puntine sono comandati da una camma in fase con l'albero motore e si apro-

Smontaggio



Procediamo usando come "palestra" una Citroën 2CV. Per prima cosa si smonta il carterino di protezione a rete (foto 1), svitando i tre bulloncini a triangolo, e la ventola, svitando il bulloncino centrale (apertura, a lato), togliendo la cinghia dalla puleggia posteriore (2) e staccando lo spinotto che porta corrente alle puntine. Con un cacciavite si stacca la copertura isolante gommosa e, sempre con un cacciavite, si svitano le tre viti del coperchietto della scatola puntine (3) per verificarne lo stato. Appurato che conviene procedere alla sostituzione di puntine e condensatore, con una chiave da 11 si svitano i due bulloncini laterali di fissaggio della scatola puntine (4), così da poterla asportare (5).



Pulizia e sostituzione

Ci trasferiamo poi sul banco da lavoro per proseguire nel lavoro. Avere un piano di appoggio è fondamentale non soltanto per la comodità del lavoro, ma anche per evitare di perdere i componenti più piccoli in caso di caduta. Ciò vale a maggior ragione per i lavori fai-da-te. Si svitano dunque le viti di fissaggio del contatto condensatore (6) e, al tempo stesso, della sua plastica di fissaggio (7), e delle puntine (8) potendole così rimuovere (9).

no nel punto esatto della corsa del pistone in cui deve innescarsi la combustione della miscela aria-benzina.

Meglio prevenire...

Da qui l'esigenza di una corretta fasatura delle tempistiche di apertura delle puntine, così come il corretto spessore dell'apertura tra

i contatti, il buono stato delle superfici e quello del condensatore, perché uno solo di questi parametri non corretti può causare un malfunzionamento del motore. Perciò, alle prime avvisaglie di un cattivo funzionamento conviene optare per una sostituzione preventiva per evitare il rischio di essere poi piantati in asso quando meno ci si aspetta.



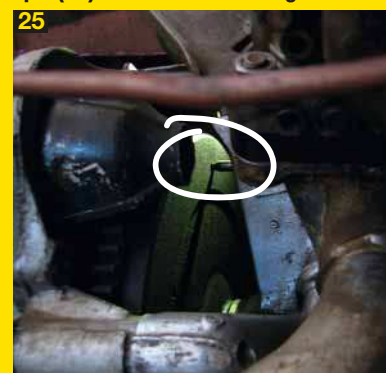
Con un apposito prodotto sgrassante si pulisce accuratamente la scatola (10), sul cui fondello si blocca la parte fissa del contatto (11) con la vite più corta (12), mentre con quella più lunga, che altrimenti sporgerebbe nella parte posteriore (13) andando poi a toccare le masse centrifughe con potenziali danni, viene fissato il condensatore (14). Quindi si infila nell'apposito perno la parte mobile del contatto, infilando nella parte interna ed esterna la parte isolante in plastica (15) poi si bloccano insieme (16).

A questo punto si può procedere con il rimontaggio, avvitando i due bulloncini laterali (17) in modo tale che la scatola si trovi in una posizione media (18) per procedere alla messa in fase.

Regolazione e fasatura



Prima, però, va regolata la distanza di apertura dei contatti, operazione che si può fare sia con il metodo tradizionale, con lo spessore (19), sia con l'apposito tester misurando l'angolo Dwell* (20). Per effettuare questa misurazione è necessario avviare il motore, perciò si mette la scatola in posizione media e si collega un cavo del tester all'uscita della bobina (21) e l'altro a massa. Per regolare l'anticipo si usa uno spinotto (22), qui autocostituito per adattarsi all'esigenza, che viene fatto passare attraverso l'apposito foro sul carter motore (23) per raggiungere il foro di riferimento sul volano. Quindi si usa una lampadina spia (24) che si accende collegando un



cavo all'uscita della bobina e l'altro a massa; questa deve spegnersi un attimo dopo che lo spinotto ha centrato il foro di riferimento sul volano, come evidenziato in foto (25). La regolazione della fasatura, ruotando la scatola di conseguenza, serve a ottimizzare il momento in cui far partire la combustione. Regolata la fase, si blocca la scatola nella posizione definita tramite i due bulloncini laterali, si rimonta il coperchietto, la ventola e il carter.

* Rapporto tra angolo di chiusura, o di camma, e angolo di fase, espresso in percentuale.

I SEGRETI DELL'ANTICIPO

A grandi linee, il momento ottimale della fasatura di un motore è quello in cui al PMS (Punto Morto Superiore) del pistone si ha il 50% dell'aumento totale di pressione: nella prima fase di combustione il pistone verrà "ostacolato" dato che si trova in compressione, mentre nella seconda fase si ha la conversione in lavoro utile. L'angolo di manovella in corrispondenza del quale scocca la scintilla è chiamato angolo di anticipo. Teoricamente, all'aumentare del numero dei giri l'angolo di anticipo dovrebbe essere aumentato. Ma uno dei limiti dell'accensione a puntine risiede nel comando dei contatti: troppo lento ai bassi regimi, mentre agli alti provoca il saltellamento del loro martelletto. Per questo, con l'evoluzione del sistema sono stati introdotti dispositivi meccanici (anticipo a masse centrifughe) o elettronici (pick-up o centraline) che in funzione del regime di giri varia l'angolo di accensione della benzina.

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

2000 berlina-Blu Olanda TexAlfa panno, vernice originale di fabbrica, intonsa, targhe e documenti di prima immatricolazione, bloccante, vetri verdi, gomme nuove, libro tagliandi, doppie chiavi, trousses utensili mai adoperata, ogni prova e verifica, esente da ruggine e problematiche della serie -tel 368-3392600/goliagt@libero.it
Alfetta 2000 Quadrifoglio Oro-1984, prima vernice, 23.000 km da nuova, ancora con gomme originali, unica, disponibile per ogni prova e verifica-tel 368-3392600/goliagt@libero.it
Giulia 1600 Biscione-pedaliera alta, prima vernice, 30.000 km circa da nuova,

targhe originali, uniproprietario-tel 368-3392600/goliagt@libero.it

GT 1750-prima serie, blu cosmo metallizzato, vera pelle, targhe e documenti originali, pochi chilometri, solo box, introvabile, ASI-tel 368-3392600/goliagt@libero.it

GT 1300-unificato, Blu Olanda, TexAlfa beige, targhe, documenti originali, motore km 0, superbe condizioni-tel 368-3392600/goliagt@libero.it

GT 1.3 Junior-1970, colore bianco, interni neri, carrozzeria sana e riverniciata, meccanica ottima, euro 14.500-tel 339-4070270/petrus1985@live.it

BMW

318 i berlina-1992, interni in pelle, tetto apribile, ASI, motore km 25.000-tel 347-5848585

FERRARI

365 GT4 2+2-1973, conservata, circolante, ottima, euro 130.000-tel 340-6082313/info@museobonfanti.veneto.it

FIAT

128 Berlina 4 porte-1975, colore bronzo metallizzato, interno beige unico proprietario, conservata, omologata ASI, Targa Oro, disponibilità qualsiasi prova-tel 347-9674755

500 D-1963, perfetta sia di carrozzeria che di meccanica, colore bianco, pronta all'uso quotidiano-tel 339-1700501/michele.chianucci@hotmail.com

850 berlina S-1965, perfetta di carrozzeria e di meccanica, colore blu chiaro con interni colore rosso, pronta all'uso quotidiano-tel 339-1700501/michele.chianucci@hotmail.com

ottime condizioni, omologata ASI, Bianco Saratoga tetto Blu Lancia-tel 335-7224821/rofoter@tiscali.it

Beta Coupé 1.6-1980, macchina perfetta in tutte le sue parti e pronta all'uso giornaliero, iscritta ASI-tel 339-1700501/michele.chianucci@hotmail.com

K Coupé 2.4-1998, bellissima e perfetta, km 95.000, interno alcantara rosso come esterno-tel 333-9058553

TRIUMPH

TR6-1972, carrozzeria motore perfetti, interni pelle beige, capote cover autoradio ruote raggi visibile Milano-tel 335-8489121/ghedu.sala@gmail.com



LANCIA

Appia Coupé Pininfarina-1962,

JAGUAR

MK2 3,8S-1965, carrozzeria bronzo oro e meccanica perfetti, interni in pelle e radica-tel 335-5446393/zanonorzi@gmail.com



ROSSO CORSA ITALIA

specializzati in Lancia Fulvia ricambi e accessori gara
 +39.333.39.59.257
 +39.010.78.56.846

collettore carburatori DCOE

www.rossocorsaitalia.it 1° low average -3 assoluto

... dal 1937 **PAPURELLO**

www.innocentistore.com

RICAMBI PER INNOCENTI

... dal 1960 al 2000

Tutti i tipi di Mini: mini 90 - 120 - DE TOMASO
 3 cilindri - 990 - small - TURBO - DIESEL

VIA TRENTO 4 - SETTIMO TORINESE - TEL. 011 800 01 49

il primo, il vero e l'unico prodotto originale

CICLO ANTICORROSIVO PER LA BONIFICA DI SERBATOI ARRUGGINITI E AMMALORATI

FACILE UTILIZZO - RISULTATO GARANTITO

WWW.TANKERITE.COM

Visita il sito "OLDTIMER-PHARMACY" con oltre 100 prodotti a catalogo per la manutenzione, cura e restauro

@FRAMA

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY
 Telefono e Fax: +39 0437 941203
 mail@tankerite.com

Prepara la tua storica alla sosta invernale, ora.

Sintoflon

TECHIM

PER CONSERVARE LE STORICHE E PREVENIRNE IL DEGRADO

Info@sintoflon.com - Tel. 0438 470354

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

VENDO VARIE

per ABARTH

595 695-carburatore Solex 34 PBIC, revisionato, euro 1.000-tel 0524-572418 ore ufficio

per ALFA ROMEO

Giulia, Giulietta, Giulia GT-1960-1975, ricambi vari di carrozzeria e meccanica nuovi ed usati e varie minuterie-tel 338-2340826

per FIAT

1100/103 Lusso, Special, Export 1959, 1962-mascherina in gomma parafreddo della Gev nuova ancora nel suo involucro, euro 100-tel 348-5649723

1500 6C 1935/1950- cofani, portiere, parafanghi, radiatore nuovo, vetri, alzacvetri, legni, ponte completo ed altro-tel 338-2340826

per JAGUAR

Statuina-originale inglese in metallo cromato, comprensiva di viti per fissarla sul cofano motore, euro 120, spedisco ovunque-tel 333/6934881

per LANCIA

Delta-sedili anteriori e posteriori in alcantara Missoni, buone condizioni, euro 250-tel 0524-572418 ore ufficio
Fulvio Coupé e Delta Integrale 16 V-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio

VARIE

Alfa Romeo, Fiat, Innocenti-2000, vendo in blocco causa spazio ricambi Fiat anni 80/90, Alfa Romeo, Innocenti, meccanica e carrozzeria-tel 348-2204495 / yuppidu71@gmail.com

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003 al 2015 (anche annate singole), Auto d'Epoca 1985-2015, Ruote Classiche 1987-

2015, Quattroruote e TAM 1956-2015, Auto Italiana 1953-1969, Autostprint 1963-2015, Rombo 1981-2001, inoltre altre riviste e libri-tel 333-2493694

di ogni tipo e periodo-tel 346-6800367 / mariosala62@libero.it

Automodelli-Politoys, Mercury, Mebe-toys, Icis, Dinky-tel 333/8970295

Automodelli-anni 60-90, Dinky, Corgi, Minichamps, BBR, ecc, scala 1/43, 1/18, Kits, Obsolete, Die Cast, cerco sempre intere collezioni, massima riservatezza-tel 02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003, Auto Italiana 1919-1969, libri monografici sulle auto-tel 347-2303761

CERCO VARIE

VARIE

Automodelli-Corgi Toys, Dinky Toys, Mercury, Schuco e altri vecchi trenini elettrici Marklin e Rivarossi, giocattoli in latta

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

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



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



2010-2016

AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO



NOVITÀ 2016 TRATTAMENTI CERTIFICATI

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 Nürburgring	1962/66	847/55	43.000	***	***	+
850 TC Nürburgring Corsa	1962/66	847/57	46.000	***	***	+
1000 TC	1962/66	982/60	48.000	***	***	+
1000 TC Corsa	1962/66	982/88	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	1290/75	42.000	***	***	+
DERIVATE SIMCA						
Simca 1300	1961/66	1288/125	100.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	140.000	**	**	=
AC (Regno Unito)						
2-LITRE						
2-Litre 2p/4p	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	39.000	*	*	=
ACE E DERIVATE						
Ace/Aceca	1953/56	1991/90	48.000	*	**	=
Ace/Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	90.000	*	**	=
Ace/Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	60.000	*	**	=
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	48.000	*	**	=
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=
COBRA E DERIVATE						
Cobra 260	1962/63	4261/265	390.000	***	***	+
Cobra 289	1963/68	4727/270	680.000	***	***	+
Cobra 427	1964/65	6984/425	590.000	***	***	+
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	300.000	***	**	=
Cobra 428	1965/66	6997/390	300.000	***	**	=
427 coupé/convertibile	1965/67	6997/350	60.000	***	***	+
428 coupé/convertibile	1967/73	7016/345	72.000	***	**	=
ALFA ROMEO (Italia)						
1900 E DERIVATE						

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
1900	1951/54	1884/80	26.000	**	**	+
1900 TI	1952/54	1884/90	30.000	***	**	+
1900 Super	1954/59	1975/90	27.000	**	**	+
1900 TI Super	1954/59	1975/115	32.000	***	**	+
1900 Sprint 1a / 2a serie	1952/54	1884/90	110.000	***	***	+
1900 Super Sprint 2a / 3a serie	1954/56	1975/115	120.000	***	***	+
1900 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	1968/62	1290/100	77.000	***	**	+
Giulietta SZ	1960/61	1290/100	220.000	***	**	+
Giulietta SZ coda tronca	1961/63	1290/100	280.000	***	**	+
Giulia SS	1962/65	1570/112	78.000	***	***	+
2000 / 2600 E DERIVATE						
2000 berlina	1957/62	1975/105	14.000	**	*	=
2000 Sprint	1959/62	1975/115	30.000	**	**	+
2000 Spider	1957/62	1975/115	56.000	**	**	+
2600 berlina	1962/68	2584/130	16.000	**	*	=
2600 Sprint	1962/66	2584/145	42.000	**	**	+
2600 Spider	1962/66	2584/145	70.000	**	**	+
2600 SZ	1963/66	2584/145	160.000	***	***	+
GIULIA BERLINA E DERIVATE						
Giulia TI	1962/66	1570/90	14.000	**	**	+
Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	13.000	***	**	+
Giulia Super	1965/72	1570/98	12.000	***	**	+
Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	10.000	***	**	+
Giulia TI Super	1963/64	1570/112	38.000	***	***	+
Giulia 1300	1964/72	1290/80	9.000	**	**	+
Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	10.000	**	**	+
Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	10.500	**	**	+
Giulia Super 1.3	1972/74	1290/88	9.000	**	**	+
Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	10.000	**	**	+
Nuova Super 1.3	1974/77	1290/88	7.000	**	*	+
Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	8.000	**	*	+
Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	5.000	***	**	+
Giulia TI giardinetta Colli	1963/68	1570/90	21.000	**	***	+
1750	1968/74	1779/114	10.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
2000	1971/74	1962/131	10.000	**	**	+
2000 2a serie	1974/76	1962/128	9.500	**	**	+
DERIVATE GIULIA						
Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	26.000	**	**	+
Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	27.500	**	**	+
Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	155.000	***	***	+
GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	130.000	***	***	+
Giulia 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	20.000	***	**	+
GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	13.000	**	**	=
GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	14.500	**	**	=
GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	11.500	**	**	=
GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	12.000	**	**	=
2000 GTV	1971/76	1962/132	24.000	***	**	+
Giulia TZ	1963/65	1570/113	400.000	***	***	+
Giulia TZ2	1965/67	1570/113	1.000.000	***	***	+
Montreal	1970/77	2593/197	42.000	***	**	=
DUETTO E DERIVATE						
Duetto	1966/69	1570/110	21.500	**	**	=
1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	19.000	**	**	=
1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	24.000	**	**	=
1300 Spider Junior coda tronca	1969/77	1290/88	13.000	**	**	=
1600 Spider Junior coda tronca	1972/77	1570/109	14.000	**	**	=
1750 Spider Veloce coda tronca	1969/73	1779/114	18.000	**	**	=
2000 Spider Veloce coda tronca	1971/77	1962/131	19.500	**	**	=
1600 Spider Veloce unificato	1977/82	1570/104	13.000	**	**	=
2000 Spider Veloce unificato	1977/82	1962/128	15.500	**	**	=
Spider 1.6 aerodinamica	1982/86	1570/104	11.000	**	**	=
Spider 2.0 aerodinamica	1982/86	1962/128	12.000	**	**	=
Spider 1.6 aerodinamica 2a serie	1986/89	1570/104	8.500	**	**	=
Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	9.500	**	**	=
Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	10.500	**	**	=
Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	11.000	**	**	=
Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	12.000	**	**	=
Spider 2.0 IE IV serie	1989/95	1962/128	12.000	**	**	=
Junior Z	1969/76	1290/88	21.500	**	**	=
1600 Z	1972/76	1570/109	26.000	**	**	=
ALFASUD BERLINA						
Alfasud	1971/75	1186/63	5.000	**	*	=
Alfasud ti	1973/76	1186/68	6.500	**	**	=
Alfasud N/L/L 5m	1975/80	1186/63	3.000	*	*	=
Alfasud ti 1.3	1976/78	1286/76	6.500	**	**	=
Alfasud Super 1.2/1.3	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	118				

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚔	🏰	€
Afiasud 1.2 4p	1982/84	1186 / 63	2.000	•	•	=
Afiasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351 / 79	2.200	•	•	=
Afiasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490 / 95	2.500	•	•	=
Afiasud 1.3 ti 3p	1982/84	1351 / 86	4.000	•	•	=
Afiasud ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490 / 105	5.000	•	•	=
ALFASUD SPRINT						
Afiasud Sprint	1976/78	1286 / 76	4.500	•	•	=
Afiasud Sprint 1.5	1978/80	1490 / 84	5.000	•	•	=
Afiasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351 / 86	5.000	•	•	=
Afiasud 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 6 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 / 118	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	1966 / 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 berlinaetta	1955/60	747 / 43	32.000	•	•	=
A106 cabriolet	1957/63	747 / 43	28.000	•	•	=
A108						
A108 berlinaetta	1959/65	845 / 59	28.000	•	•	=
A108 cabriolet	1959/65	845 / 59	24.000	•	•	=
A110						
A110 berlinaetta	1962/65	956 / 50	40.000	•	•	=
A110 cabriolet	1962/65	956 / 50	34.000	•	•	=
A110 GT4	1964/65	1108 / 60	42.000	•	•	=
A110 berlinaetta 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 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	160.000	•	•	=
DB4 Vantage	1962/63	3670 / 265	240.000	•	•	=
DB4 GT	1959/63	3670 / 300	260.000	•	•	=
DB4 GT Zagato	1960/63	3670 / 310	750.000	•	•	=
DB5						
DB5 coupé / convertibile	1963/65	3996 / 280	150.000	•	•	=
DB5 Vantage	1963/65	3996 / 310	200.000	•	•	=
DB6						
DB6	1965/69	3996 / 280	70.000	•	•	=
DB6 Vantage	1965/69	3996 / 320	80.000	•	•	=
DB6 MkII	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 fl. / Volante	1986/89	5340 / 320	45.000	•	•	=
V8 S5 fl. 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 EL 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 LS	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	1.200	•	•	=
80 1.3 L / 1.3 GL 4p	1976/78	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.6 6TE 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	•	•	=
COUPE B2						
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	•	•	=
COUPE 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			

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 MkII	1959/61	2912 / 130	50.000	•••	•••	+
3000 BT7 MkII 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						
Spritte AN5 MkI Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	••	••	=
Spritte AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	••	••	=
Spritte AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	••	••	=
Spritte AN8 MkIII	1964/66	1098 / 59	10.000	••	••	=
Spritte AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	••	••	=
Spritte 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 TYP E						
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 TYP E						
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	•	••	=
MULS ANNE						
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 Cabrio 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	5576/375	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	1958/66	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	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Pantera GTS	1972/80	5763/350	97.000	***	***	=
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						
Valllunga	1964/67	1498/104	43.500	**	**	=
Mangusta	1967/71	4729/305	65.000	***	***	=
Deauville	1970/85	5763/300	19.000	*	*	=
Longchamp	1972/89	5763/300	24.000	**	**	=
FERRARI (Italia)						
12 CILINDRI V						
166 Inter	1948/51	1995/115	650.000	***	***	+
212 Inter	1951/53	2563/160	600.000	***	***	+
342 America	1952/53	4102/200	2.000.000	***	***	+
250 Europa	1953/54	2963/220	1.000.000	***	***	=
375 America	1953/54	4523/300	2.000.000	***	***	+
375 MM	1953/54	4523/340	5.000.000	***	***	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2963/240	350.000	***	***	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2963/240	400.000	***	***	=
250 GT spider California	1958/62	2963/240	650.000	***	***	+
250 GTL	1962/63	2963/240	650.000	***	***	=
250 Testa Rossa	1958/60	2963/290	8.000.000	***	***	+
250 GTO	1962/64	2963/270	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 GT	1964/66	3286/280	750.000	***	***	+
275 GTS	1964/66	3286/280	500.000	***	***	+
275 GTB/4	1966/68	3286/300	850.000	***	***	+
330 GT	1966/68	3967/340	250.000	***	***	=
330 GTS	1966/68	3967/340	380.000	***	***	=
365 GTC	1969/70	4390/320	280.000	***	***	=
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	2963/240	140.000	***	**	=
330 GT 2+2	1964/67	3967/340	110.000	***	**	=
330 GT 2+2	1967/70	4390/310	100.000	***	**	=
365 GTC/4	1971/72	4390/310	130.000	***	**	=
365 GT4 2+2	1972/76	4390/310	45.000	***	**	=
400 GT	1976/82	4823/310	34.000	***	**	=
400i	1982/86	4823/300	30.000	***	**	=
412	1986/88	4823/340	28.000	***	**	=
12 CILINDRI CONTRAPPOSTI						
365 GT4 BB	1973/76	4390/380	135.000	***	***	=
BB 512	1976/82	4942/340	120.000	***	***	=
BB 512i	1982/84	4942/340	100.000	***	***	=
Testarossa	1984/92	4942/390	70.000	***	***	=
512 TR	1992/95	4942/428	60.000	***	***	=
F12 M	1995/96	4942/411	65.000	***	***	=
8 CILINDRI						
308 GT4	1976/80	2927/250	24.000	***	**	=
308 poliesterre	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	**	**	=
Monzial 8	1980/82	2927/215	20.000	**	**	=
Monzial quattrovalvole	1982/86	2927/240	22.000	***	**	=
Monzial 3.2	1986/88	3185/270	22.000	***	**	=
Monzial T	1988/94	3405/300	24.000	**	**	=
Monzial quattrovalvole cabriolet	1983/86	2927/240	26.000	***	**	=
Monzial 3.2 cabriolet	1986/88	3185/270	26.000	***	**	=
Monzial T cabriolet	1988/94	3495/300	28.000	***	**	=
ALTRI MODELLI						
288 GTO	1984/86	2855/400	650.000	***	***	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
F40	1988/90	2936/478	450.000	***	***	+
F50	1996/98	4698/520	500.000	***	***	+
DINO V6						
206 GT	1968/71	1987/180	90.000	***	***	=
246 GT	1970/74	2418/195	100.000	***	***	=
246 GTS	1970/74	2418/195	120.000	***	***	=
DINO V8						
208 GT4	1975/80	1990/180	22.000	***	**	=
308 GT4	1973/76	2927/250	24.000	***	**	=
FIAT (Italia)						
500 TOPOLINO						
500 A	1946/48	569/12	12.000	*	**	=
500 B	1948/50	569/17	11.500	*	**	=
500 B Belvedere	1948/50	569/17	13.500	*	**	=
500 C	1950/55	569/17	10.000	*	**	=
500 C Belvedere	1950/55	569/17	12.000	*	**	=
1400 / 1900 E DERIVATE						
1400 berlina	1950/54	1394/44	8.500	*	**	=
1400 cabriolet	1950/54	1394/44	18.500	**	**	=
1400 diesel	1953/54	1901/40	6.500	**	*	=
1400 A berlina	1954/56	1394/50	6.500	*	**	=
1400 A cabriolet	1954/56	1394/50	16.500	**	**	=
1400 A diesel	1954/56	1901/40	5.500	**	*	=
1400 B berlina	1956/59	1394/50	6.000	*	**	=
1400 B cabriolet	1956/59	1394/50	15.000	**	**	=
1400 B diesel	1956/59	1901/40	5.000	**	*	=
1900 berlina	1952/54	1901/58	10.000	*	*	=
1900 coupé Granluce / cabriolet	1952/54	1901/58	16.500	**	**	=
1900 A berlina	1954/56	1901/70	8.500	*	**	=
1900 A coupé Granluce / cabriolet	1954/56	1901/70	15.000	**	**	=
1900 B berlina	1956/59	1901/80	7.000	*	**	=
1900 B coupé Granluce / cabriolet	1956/59	1901/80	13.500	**	**	=
NUOVA 500 E DERIVATE						
Nuova 500	1957/58	479/14	8.500	**	***	=
Nuova 500 normale	1958/60	479/14	7.000	**	***	=
Nuova 500 Lusso	1958/60	479/14	7.500	**	***	=
Nuova 500 Sport	1958/60	499/21	7.500	**	***	=
Nuova 500 D	1960/65	499/18	6.000	**	**	=
Nuova 500 F	1965/72	499/				

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏰	€
1100 R	1966/69	1089 / 49	2.500	*	*	=
1100 R familiare	1966/69	1089 / 49	3.000	*	*	=
1200 Granluce / cabriolet	1957/60	1221 / 56	7.500	**	***	=
1300 / 1500 E DERIVATE						
1300 berlina	1961/66	1295 / 65	3.500	*	*	=
1300 familiare	1962/66	1295 / 65	3.800	*	*	=
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	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏰	€
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	**	**	=
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)						
Cortina 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 Convertibile	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	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏰	€
A40 S	1960/63	1098 / 50	2.500	*	*	=
IM3						
IM3	1963/68	1098 / 50	2.500	*	*	=
IM3 S	1968/70	1098 / 58	3.000	*	*	=
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 / 1001	1972/73	998 / 55	2.500	**	**	=
Mini Matic	1973/75	998 / 55	2.500	**	**	=
Mini Cooper 1300	1972/73	1275 / 71	9.000	***	***	=
Mini 1001	1972/73	998 / 55	2.500	**	**	=
Mini 1000 / 1001 Export	1973/75	998 / 55	2.500	**	**	=
Mini Matic Export	1973/75	998 / 55	2.500	**	**	=
Mini Cooper 1300 Export	1973/75	1275 / 71	8.500	***	***	=
MINI BERTONE E DERIVATE						
Mini 90 / N / L / SL	1974/82	998 / 49	1.000	*	*	=
Mini 120 / L / SL	1974/82	1275 / 65	1.300	**	*	=
Mini De Tomaso / Special	1976/82	1275 / 72	5.000	***	***	=
Mini t / Tre Cilindri L / SL / SE	1982/86	993 / 52	1.000	*	*	=
Turbo De Tomaso	1982/88	993 / 72	5.000	**	**	=
ISO RIVOLTA (Italia)						
ISETTA						
Isetta 200	1953/56	198 / 8	10.000	**	**	=
Isetta 250	1953/56	236 / 10	8.500	**	**	=
GT COUPÉ						
GT 300	1962/65	5359 / 300	40.000	***	***	=
IR 340	1962/70	5359 / 340	50.000	***	***	=
GRIFO						
Grifo L 300	1965/71	5359 / 300	120.000	***	***	=
Grifo L 365	1965/71	5359 / 365	140.000	***	***	=
Grifo IR 8	1971/73	5762 / 350	150.000	***	***	=
Grifo 7 litri	1968/71	6998 / 435	200.000	***	***	=
Grifo 7.5 litri	1971/73	7443 / 440	250.000	***	***	=
A3 Stradale berlina	1965/67	5359 / 405	280.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	⚙	€
Mkii 3.4 / 340	1959/69	3442 / 210	16.000	***	**	=
Mkii 3.8	1959/67	3781 / 220	18.000	***	**	=
S-Type 3.4	1963/68	3442 / 210	16.000	***	**	=
S-Type 3.8	1963/68	3781 / 220	18.000	***	**	=
MK BERLINE LUXURY						
MKV	1948/50	3486 / 126	42.000	**	**	=
MKVII	1950/54	3442 / 160	24.000	**	**	=
MKVIII	1956/59	3442 / 210	26.000	**	**	=
MKIX	1959/61	3781 / 220	28.000	**	**	=
MKX	1961/64	3781 / 220	20.000	**	**	=
420 G	1966/70	4235 / 265	18.000	***	**	=
E-TYPE						
E type coupé	1961/64	3781 / 265	70.000	***	***	=
E type spider	1961/64	3781 / 265	85.000	***	***	=
E type coupé 4.2	1964/71	4235 / 265	65.000	***	***	=
E type spider 4.2	1964/71	4235 / 265	85.000	***	***	=
E type V12 coupé	1970/75	5345 / 275	60.000	***	***	=
E type V12 roadster	1971/75	5345 / 275	70.000	***	***	=
XJ E DERIVATE						
XJ6 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	**	**	=
XJ12 5.3	1972/73	5345 / 275	7.000	***	**	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	**	**	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345 / 275	5.000	**	**	=
XJ C 4.2 coupé	1975/78	4235 / 265	15.000	**	***	=
XJ C 5.3 coupé	1975/78	5345 / 275	15.000	**	***	=
XJ S	1980/94	5345 / 275	10.000	***	***	=
XJ S convertibile	1984/94	5345 / 275	15.000	***	***	=
XJ6 3.6	1986/90	3690 / 220	6.000	**	**	=
XJ6 4.0	1990/96	3800 / 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	***	**	=
ESpada						
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 Quattrovalvole	1985/88	5167 / 455	135.000	***	***	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167 / 455	135.000	***	***	=
LM 002						
LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	***	**	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	***	**	=
LANCIA (Italia)						
ARDEA E DERIVATE						
Ardea	1939/41	903 / 29	12.000	***	**	=
Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903 / 29	10.000	**	**	=
Ardea tassi Roma	1940/43	903 / 29	10.000	**	**	=
APRILIA E DERIVATE						
Aprilia 1a serie	1936/39	1351 / 47	24.000	***	**	=
Aprilia 2a serie	1939/49	1486 / 48	22.000	***	**	=
Aprilia cabriolet	1942/49	1486 / 48	38.000	***	***	=
AURELIA E DERIVATE						
Aurelia B10 / B10S 1a serie	1950/53	1754 / 56	18.000	**	***	=
Aurelia B15 / B15S 1a serie	1952/53	1991 / 65	20.000	**	**	=
Aurelia B21 / B21S 1a serie	1951/53	1991 / 70	16.000	**	**	=
Aurelia B22 / B22S 1a serie	1952/53	1991 / 90	18.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	⚙	€
Aurelia B12 / B12S 2a serie	1954/55	2266 / 87	18.000	**	**	=
Aurelia B55 / B55S 2a serie	1954/55	2266 / 87	20.000	**	**	=
Aurelia B20 1a serie	1951/52	1991 / 75	70.000	***	***	=
Aurelia B20 2a serie	1952/53	1991 / 80	65.000	***	***	=
Aurelia B20 3a serie	1953/54	2451 / 118	60.000	***	***	=
Aurelia B20 4a serie	1954/55	2451 / 118	60.000	***	***	=
Aurelia B20 5a serie	1956/57	2451 / 110	60.000	***	***	=
Aurelia B20 6a serie	1957/60	2451 / 112	60.000	***	***	=
Aurelia B24 / B24S spider	1955/56	2451 / 118	550.000	***	***	=
Aurelia B24 / B24S convertibile	1956/57	2451 / 110	300.000	***	***	=
Aurelia B24 / B24S conv. 2a serie	1957/58	2451 / 112	200.000	***	***	=
APPIA E DERIVATE						
Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089 / 38	6.000	**	**	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089 / 44	5.500	**	**	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089 / 48	3.500	**	**	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089 / 48	5.000	**	**	=
Appia GTE Zagato B12-05	1960/63	1089 / 60	50.000	***	***	=
Appia Sport	1961/63	1089 / 60	45.000	***	**	=
Appia coupé Pininfarina	1959/63	1089 / 48	30.000	***	**	=
Appia convertibile Vignale	1959/63	1089 / 48	32.000	***	**	=
Appia giardinetta Viotto B12-21	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 1.5 2a serie	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	1498 / 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 / 86	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	1799 / 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	2.500	**	**	=
Fulvia 2C	1964/67	1091 / 71	2.800	**	**	=
Fulvia GT	1967/68	1216 / 80	3.000	**	**	=
Fulvia GTE	1968/69	1298 / 87	3.500	**	**	=
Fulvia 2a serie	1969/70	1298 / 95	2.000	**	**	=
Fulvia coupé	1965/66	1216 / 80	8.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231 / 80	7.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.2 HF	1966/67	1231 / 88	20.000	***	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69	1298 / 87	8.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye HF	1967/69	1298 / 101	22.500	***	**	=
Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso	1969/70	1584 / 114	25.000	***	**	=
Fulvia coupé 1.3 S	1970/74	1298 / 90	6.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo	1972/74	1298 / 90	6.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1584 / 114	34.000	***	**	=
Fulvia 3 coupé / Montecarlo / Safari	1974/76	1298 / 90	5.000	**	**	=
Fulvia Sport Zagato	1965/66	1216 / 80	16.000	***	***	=
Fulvia Sport Zagato 1.3	1967/69	1298 / 87	15.000	***	**	=
Fulvia Sport Z.1.3 S / 1.3 S II serie	1968/72	1298 / 90	13.000	**	**	=
Fulvia Sport Zagato 1.6 2a serie	1971/72	1584 / 114	14.000	**	**	=
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	3.500	**	**	=
DERIVATE BETA						
Beta coupé 1600	1974/75	1592 / 108	2.800	**	**	=
Beta coupé 1800	1974/75	1756 / 120	3.200	**	**	=
Beta coupé 2000 i.e.	1981/85	1985 / 122	2.800	**	**	=
Beta coupé VX Volumex	1983/85	1985 / 135	3.400	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	⚙	€
Beta HPE 1600	1974/75	1592 / 108	2.800	**	**	=
Beta HPE 1800	1974/75	1756 / 120	3.200	**	**	=
H.P. Executive VX Volumex	1983/85	1985 / 135	3.400	***	***	=
Beta spider 1600	1974/75	1592 / 108	6.000	**	***	=
Beta spider 2000	1974/75	1995 / 120	7.000	**	***	=
Beta spider 1600 2a serie	1975/81	1585 / 100	5.000	**	***	=
Beta spider 2000 2a serie	1975/81	1995 / 119	6.000	**	***	=
Beta Montecarlo coupé	1975/79	1995 / 120	7.000	***	***	=
Beta Montecarlo spider	1975/79	1995 / 120	7.500	***	***	=
Montecarlo coupé	1979/84					

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
3500 GT spider	1960/61	3485 / 220	165.000	***	***	+
3500 GT iniezione spider	1961/65	3485 / 235	180.000	***	***	+
5000 GT	1959/60	4938 / 340	350.000	***	***	+
5000 GT iniezione	1960/65	4938 / 340	360.000	***	***	+
SEBRING						
Sebring 3.5	1962/64	3485 / 235	60.000	***	***	+
Sebring 3.5 2a serie	1964/69	3485 / 235	58.000	***	***	+
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3694 / 245	60.000	***	***	+
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012 / 255	65.000	***	***	+
MISTRAL						
Mistral 3.7	1963/70	3485 / 245	75.000	**	**	+
Mistral 4.0	1966/70	4012 / 255	85.000	***	***	+
Mistral 3.7 spider	1964/70	3485 / 245	120.000	**	**	+
Mistral 4.0 spider	1966/70	4012 / 255	135.000	***	***	+
MEXICO						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	60.000	**	**	+
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	65.000	***	***	+
GIBILI						
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	1967/91	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	**	**	=
228i	1987/92	2790 / 250	6.500	**	**	=
Racing	1990/92	1996 / 283	12.000	***	***	=
Karif	1988/91	2790 / 285	12.000	***	**	=
Shamal	1989/96	3217 / 325	50.000	***	***	+
Ghibli 2.0	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	1992/93	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 seicilindri Evo	1998/01	2790 / 284	10.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
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	**	**	=
MERCEDES-BENZ (Germania)						
W 136 BERLINE BAULETTO						
170 A/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	1966/60	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 S 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	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
280 SE coupé	1968/72	2778 / 160	34.000	**	**	+
280 SE cabriolet	1968/72	2778 / 160	42.000	**	**	=
300 SE coupé	1965/68	2996 / 170	36.000	**	**	+
300 SE cabriolet	1965/68	2996 / 170	44.000	**	**	+
280 SE 3.5 coupé	1968/72	3499 / 200	38.000	**	**	+
280 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499 / 200	48.000	**	**	+
300 SE 3.5 coupé	1968/72	3499 / 200	40.000	**	**	+
300 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499 / 200	50.000	**	**	+
W 100						
600	1963/81	6330 / 250	130.000	**	**	=
600 Pullman	1963/81	6330 / 250	150.000	**	**	=
600 Landalette	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	1973/110	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	2496 / 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	1968/72	2496 / 130	8.500	*	**	=
250 C 2.8	1968/76	2778 / 140	9.000	*	**	=
250 CE	1968/72	2496 / 150	9.500	**	**	=
280 C	1972/76	2746 / 160	10.000	**	**	=
280 CE	1972/76	2746 / 185	11.000	**	**	=
W 123 BERLINE E DERIVATE						
200	1975/80	1988 / 94	1.800	*	*	=
200 109 Cv	1979/85	1997 / 109	2.000	*	*	=
230 E	1979/85	2299 / 136	2.500	*	*	=
250 / 250 Lunga	1975/79	2525 / 129	2.500	*	*	=
250 140 Cv / 250 140 Cv Lunga	1979/85	2525 / 140	2.800	*	*	=
280 E	1975/79	2746 / 177	3.500	**	**	=
280 E 185 Cv	1979/85	2746 / 185	3.600	**	**	=
200 T	1976/80	1988 / 94	2.500	*	*	=
200 T 109 Cv	1979/86	1997 / 109	2.800	*	*	=
230 TE	1979/86	2299 / 136	3.200	*	*	=
280 TE	1976/79	2746 / 177				

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
W 126 SERIE S						
280 S	1979/85	2746 / 156	2.500	•	•	=
280 SE / SEL	1979/85	2746 / 185	3.500	•	•	=
380 SE / SEL	1979/81	3818 / 218	4.500	•	•	=
380 SE / SEL 204 Cv	1981/85	3818 / 204	4.500	•	•	=
500 SE / SEL	1979/81	4973 / 240	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 231 Cv	1981/85	4973 / 231	5.500	•	•	=
260 SE 2a serie	1985/92	2599 / 166	3.000	•	•	=
300 SE / SEL 2a serie	1985/92	2962 / 188	4.000	•	•	=
420 SE / SEL 2a serie	1985/92	4196 / 218	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 2a serie	1985/92	4973 / 245	6.000	•	•	=
560 SE / SEL 2a serie	1985/92	5547 / 300	6.500	•	•	=
W 121 ROADSTER						
190 SL	1955/63	1897 / 105	100.000	••	•••	=
300 SL	1954/66	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 GE telone / SW / Lunga	1979/82	2299 / 109	4.000	••	•	=
230 GE telone / SW / Lunga	1982/88	2299 / 125	4.500	••	•	=
280 GE telone / SW / Lunga	1979/90	2746 / 156	6.000	••	•	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960 / 170	7.000	••	•	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399 / 72	3.500	••	•	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2497 / 84	4.000	••	•	=
300 GD telone / SW / Lunga	1979/94	2998 / 88	5.000	••	•	=
MG (Regno Unito)						
T SERIES						
TC	1945/50	1250 / 55	36.000	•••	•••	=
TD	1950/53	1250 / 57	34.000	•••	•••	=
TF 1.3	1963/64	1250 / 57	32.000	•••	•••	=
TF 1.5	1964/65	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	••	••	=
B V8	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	1493 / 66	7.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
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	1977/92	3552 / 150	44.000	•••	••	=
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 GC	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						
K7R	1969/70	1567 / 90	2.500	•	•	=
Ro 80	1967/77	2x498 / 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 GT 1.6	1984/86	1580 / 105	6.500	•	•	=
205 GT 1.9	1986/94	1905 / 130	8.500	•	•	=
205T 16	1984/86	1775 / 200	80.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
PORSCHE (Germania)						
356						
356 Gmund	1948/50	1086 / 40	150.000	•••	•••	=
356 Gmund cabriolet	1948/50	1086 / 40	170.000	•••	•••	=
356	1950/55	1086 / 40	55.000	••	••	=
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	••	••	=
356 1.3 / cabriolet	1950/55	1286 / 44	58.000	••	••	=
356 1.3 55 Cv / cabriolet	1954/55	1290 / 55	56.000	••	••	=
356 1.5 / cabriolet	1952/55	1488 / 60	56.000	••	••	=
356 America roadster	1952/53	1488 / 70	90.000	••	••	=
356 1.3 Speedster	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	••		

LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	⚙	€
911 / 964						
911 Carrera 2/Targa	1988/93	3600/250	30.000	••	••	=
911 Carrera 4/Targa	1988/93	3600/250	31.000	••	••	=
911 Carrera 2 cabriolet	1990/93	3600/250	32.000	••	••	=
911 Carrera 4 cabriolet	1990/93	3600/250	33.000	••	••	=
911 RS	1990/92	3600/260	75.000	•••	•••	=
911 3.3 turbo	1990/92	3299/320	70.000	•••	•••	=
911 3.3 turbo cabriolet	1990/92	3299/320	80.000	•••	•••	=
911 3.6 turbo	1992/93	3600/360	53.000	•••	•••	=
911 3.6 turbo S	1992/93	3600/360	57.000	•••	•••	=
911 3.6 turbo cabriolet	1992/93	3600/360	59.000	•••	•••	=
911 Speedster	1992/93	3600/250	75.000	••	••	=
911 Speedster Turbo Look	1992/93	3600/250	76.000	••	••	=
924 / 944 / 968						
924	1975/85	1984/125	6.000	•	•	=
924 S	1985/88	2479/150	7.000	•	•	=
924 S 160 Cv	1988/89	2479/160	7.000	•	•	=
924 turbo	1979/81	1984/170	9.000	••	••	=
924 turbo 177 Cv	1981/84	1984/177	9.000	••	••	=
924 Carrera GT	1981/84	1984/210	30.000	•••	•••	=
944/944 rst	1982/89	2479/163	6.000	••	••	=
944 S	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	2900/211	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	1289/64	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	1397/180	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	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	⚙	€
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	••	•	=
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 Haflinger	1958/75	643/25	7.500	••	••	=
Pinzgauer 710	1971/85	2499/84	10.000	••	••	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2499/90	12.000	••	••	=
TRIUMPH (Regno Unito)						
HERALD						
Herald	1959/61	948/38	3.500	•	•	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948/38	6.000	••	••	=
Herald 1200	1961/70	1147/42	3.000	•	•	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147/42	3.500	•	•	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147/42	7.000	••	••	=
Herald 12/50	1963/67	1147/51	3.500	•	•	=
Herald 13/60	1967/71	1296/61	4.000	•	•	=
TR						
TR2	1952/56	1991/90	38.000	••	•••	=
TR3 / A / B	1956/62	1991/95	34.000	••	•••	=
TR4	1961/65	2138/102	24.000	••	••	=
TR4 IRS	1965/67	2138/102	26.000	••	••	=
TR5 PI	1967/69	2498/150	20.000	••	••	=
TR6	1969/73	2498/150	18.500	••	••	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498/125	16.500	••	••	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998/105	5.000	••	••	=
TR8	1978/82	3532/147	7.500	••	••	=
SPITFIRE E DERIVATE						
Spitfire	1962/64	1147/63	12.500	•	••	=
Spitfire MkII	1965/67	1147/67	11.500	••	••	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296/75	10.000	••	••	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296/75	8.000	••	••	=
Spitfire 1500	1974/80	1493/75	6.500	••	••	=
GT6 coupé MkII	1966/68	1998/95	8.000	••	••	=
GT6 coupé MkIII	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	2987/145	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 Hebmue	1949/53	1131/25	28.000	•••	•••	=
Maggiolino Std / Export ovalino	1953/57	1192/30	6.500	••	••	=
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192/30	15.000	••	••	=
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192/30	5.000	••	••	=
Maggiolino cabriolet rst	1957/59	1192/30	13.500	••	••	=
Maggiolino 1200 A	1964/65	1192/30	3.500	••	••	=
Maggiolino 1300 A	1966/70	1285/34	3.500	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	⚙	€
Maggiolino 1500	1966/70	1493/44	4.000	••	••	=
Maggiolino 1300 cabriolet	1965/70	1285/40	12.500	••	•••	=
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493/44	13.000	••	•••	=
Maggiolone 1302	1970/72	1285/34	3.500	••	••	=
Maggiolone 1302 S cabriolet	1970/72	1285/50	10.500	••	•••	=
Maggiolone 1303	1972/73	1285/44	3.500	••	•	=
Maggiolone 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 3						

Compilate in **stampatello** e spedite in busta chiusa o via fax **allegando la ricevuta del pagamento** a:
Edisport Editoriale s.r.l. - Ufficio Annunci, Arretrati e Abbonamenti - Via Don Luigi Sturzo 7 - 20016 Pero (MI).

SERVIZIO CORTESIA
Tel. 02 38085402 - fax 02 38010393
E-mail: assistenza.clienti@edisport.it

Dati richiedente: (Si prega di scrivere in stampatello - Tutti i campi sono obbligatori)

Nome/Cognome
Indirizzo e n. CAP Città Prov.
Tel. E-mail

ABBONAMENTI

L'abbonamento per 10 numeri decorrerà dal primo numero raggiungibile dopo il ricevimento della richiesta completa. Il prezzo indicato comprende le spese di spedizione.

Italia €47.00 POSTA ORDINARIA **Unione Europea** €89.00 **Resto del Mondo** €139.00

Inviare abbonamento a (se diverso dai dati del richiedente):

Nome/Cognome
Indirizzo e n. CAP Città Prov.
Tel. E-mail

ARRETRATI

Il prezzo di ogni singolo arretrato è di €13,00, Unione Europea e €15,00, resto del mondo e €20,00.
Se il fascicolo è esaurito, invieremo la fotocopia del servizio che vi interessa.

SI RICHIEDONO I SEGUENTI ARRETRATI

ANNO MESE SERVIZIO

ANNO MESE SERVIZIO

ANNUNCI

La richiesta deve pervenire entro l'ultimo giorno del mese precedente quello di pubblicazione. Oltre tale limite saranno pubblicate sul numero successivo. Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola auto o moto; in caso di inserzioni multiple sarà pubblicata la prima. Lunghezza massima del testo 100 caratteri (compresi spazi, punteggiatura, numeri). Le fotografie inviate non saranno restituite e dovranno essere inviate nuovamente a ogni richiesta di ripetizione. Le foto grandi saranno pubblicate in testa alla sezione Compro Vendo in una zona apposita.

Barrare la casella **VENDO AUTO** **COMPRO AUTO** **VENDO VARIE** **COMPRO VARIE**

	senza foto	foto standard	foto grande (1/8 di pag.)
<input type="checkbox"/> TESTO NORMALE	<input type="checkbox"/> gratis	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 40 euro
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> RIQUADRATO + GRASSETTO	<input type="checkbox"/> 8 euro	<input type="checkbox"/> 15 euro	

Marca..... anno.....

Modello.....

TESTO:.....

Telefono..... E-mail.....

Importo Euro:

.....

- con assegno intestato a: Edisport Editoriale s.r.l. - allegare l'originale e spedirlo
 c/c/p n.492207 intestato a: Edisport Editoriale s.r.l. (ricorda di inviarti la ricevuta del pagamento)
 carta di credito (compila i campi sottostanti)



Pagherò con carta di credito n°:

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

CV2
codice di 3 cifre sul retro della carta

scadenza
mese anno

data di nascita
giorno mese anno

Nome Cognome del titolare..... Firma.....

Edisport Editoriale s.r.l., in qualità del Titolare del trattamento, garantisce la massima riservatezza dei dati da Lei forniti ed il rispetto del Codice Privacy Digs 196/03 e Le garantisce tutti i diritti di cui all'art. 7 (in particolare origine, aggiornamento e cancellazione). L'interessato può richiedere l'elenco completo ed aggiornato dei responsabili del Trattamento Dati. I Suoi dati personali saranno trattati manualmente ed elettronicamente e verranno utilizzati per l'Abbonamento/Richiesta d'Arretrati/Richiesta Annunci, oltre che per l'invio di Materiale Informativo, d'Inviti e di Informazioni Commerciali, Analisi statistiche e di mercato (anche a mezzo di soggetti terzi quali Gestori di abbonamenti, Distributori, Corrieri, altre società del Gruppo Edisport, ecc) sia a mezzo posta che e-mail. Letta l'informativa e consapevole che il trattamento dei dati è necessario per ottenere il servizio descritto nell'offerta, consento al trattamento dei dati, con le modalità precisate e dichiaro di essere maggiorenne.

CONCESSIONARIA DELLA PUBBLICITÀ

COMEDI
Concessionaria di pubblicità

SEDE MILANO
Via Don Luigi Sturzo, 7
20016 Pero (MI) -
Tel. 02.380.85.1
Fax 02.380.10.393
E-mail: comedi@edisport.it

seguì automobilismodepoca.it su



Automobilismo **EVO RUNNERS**
MOTOCICLISMO **MOTO** **Fuori**
Cyclist **TENNIS** **MensHealth**
Vela-MOTORE **BARCA** **per tutti**

automobilismo
D'EPOCA

è una pubblicazione **EDISPORT EDITORIALE s.r.l.**

Direzione - Redazione - Amministrazione
Via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)
Tel. 02.380.85.1 - Telefax 02.380.10.393
Iscritta al R.O.C. n° 6603/10-12-2001

Copyright by EDISPORT EDITORIALE s.r.l.

Socio effettivo:

ANES
ASSOCIAZIONE NAZIONALE EDITORIALE
PERIODICA SPECIALIZZATA

associata al sistema
CONFINDUSTRIA

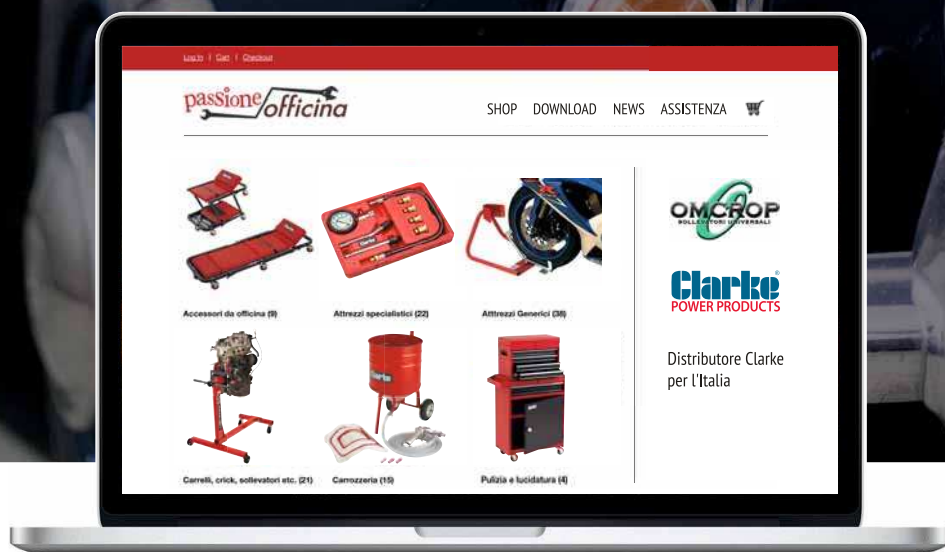


Il presagio

La guardava così, la Porsche (907 di Alex Soler-Roig e Rudy Lins). Perché a Ludovico Scarfiotti (1933-1968) i tedeschi continuavano a fare la corte, dopo che il Drake lo aveva cortesemente sbarellato dalle rosse. Dicono per via di una lettera di Gianni Agnelli, imparentato con gli Scarfiotti, che voleva evitargli i rischi piuttosto alti delle Ferrari di allora. Nel 1967, in tre mesi, il Cavallino aveva vissuto giorni d'inferno. Lorenzo Bandini trasformato in torcia umana a Montecarlo il 7 maggio e morto tre giorni dopo, Mike Parkes che aveva rimediato 18 fratture a Spa-Francorchamps il 18 giugno, e da allora out dalle grandi corse, e Gunther Klass schiantatosi con la Dino 206S ufficiale al Mugello, il 22 luglio dello stesso anno. Ce n'era abbastanza. Così, dalla "real casa" di Torino era partita la telefonata dell'Avvocato che aveva pregato il Commendatore di utilizzare Scarfiotti, diciamo, "con parsimonia", evitandogli i rischi maggiori. E Ferrari, che stava per concludere con Torino l'accordo che si sarebbe perfezionato pochi mesi dopo (giugno 1969), tutto voleva fuorché contraddire le aspettative del futuro socio di maggioranza. Fu così che Ludovico Scarfiotti (la fidanzata Ada lo chiamava così, a dispetto dei revisionisti che oggi lo chiamano Lodovico) si ritrovò fuori da Maranello. Eppure "Lulù" aveva vinto per Ferrari corse importanti: la 12 Ore di Sebring 1963 con John Surtees, la 24 Ore di Le Mans 1963 con Lorenzo Bandini e ancora la Mille KM del Nürburgring 1965 sempre con Surtees. Più due Campionati Europei della Montagna su Ferrari Dino, nel 1962 e nel 1965, specialità nella quale eccelle. E in F1 fu l'ultimo italiano a vincere il GP d'Italia su Ferrari, a Monza, giusto mezzo secolo fa. Andò a finire che, a forza di guardarla, la Porsche, firmò il contratto e ci corse. Mantenne qualche rapporto anche con la F1, prima con la Eagle-Weslake di Dan Gurney, poi con delle bolse Cooper-Maserati e Cooper-Brm, che non avrebbero permesso molto nemmeno a Jim Clark. La gara fatale per Scarfiotti fu al Rossfeld, 8 giugno 1968, prova valida per l'Europeo della Montagna. La Porsche iscrive due esili 909 Bergspyder (2000 cc, 270 CV, 370 kg). Una è per Scarfiotti. Nel secondo turno di prove ufficiali, la Sport tedesca si scompone, esce di strada e Lulù è sbalzato dall'abitacolo e finisce prima giù nel burrone, poi contro gli alberi. Muore in ambulanza. La corsa è comunque disputata. Data l'assenza di testimoni e l'estrema leggerezza delle macchine, scoppiano molte polemiche. E qualcuno tira fuori l'intervista che Scarfiotti aveva rilasciato (allora i piloti parlavano ancora con i giornalisti...) quattro giorni prima al quotidiano bolognese "Stadio", sottolineando l'exasperazione negli alleggerimenti delle vetture e il fatto che sia la sua auto sia quella del suo compagno di squadra Mitter avevano registrato la rottura dello sterzo (!) alla salita spagnola di Montseny, due settimane prima. Quando si dicono i presagi.



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**

OSARE HUMANUM EST.



NUOVA 308 GTi
BY PEUGEOT SPORT

NUOVA 208 GTi
BY PEUGEOT SPORT

PEUGEOT ASSISTANCE
10 ANNI DI ASSISTENZA STRADALE GRATUITA

800 833034
24 ORE SU 24

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

Valori massimi: consumi ciclo combinato ed emissioni CO₂ rispettivamente: 5,4 l/100 km e 125 g/km per 208 GTi; 6 l/100 km e 139 g/km per 308 GTi.

Con 208 GTi e 308 GTi, la coppia più audace e dinamica di sempre, l'expertise del team Peugeot Sport ti permette di raggiungere anche i traguardi più ambiziosi: per 208 GTi, motore 1.6 THP S&S da 208 CV e da 270 CV per 308 GTi, differenziale a slittamento limitato Torsen® e Peugeot i-Cockpit. Inoltre, la 308 GTi con un rapporto peso/potenza record nel segmento, soli 4,46 kg/CV, accelera da 0 a 100 km/h in appena 6,0 secondi. Così puoi vivere ogni giorno il brivido di una vera sportiva.

PEUGEOT 208 GTi e 308 GTi

