

automobilismo D'EPOCA



★ ROVER MINI COOPER ★

COME SCEGLIERE LE ULTIME VERSIONI DEL MITO

★ FIAT 1500 6C ★

SOTTO IL CIELO DI DANIMARCA

★ FERRARI 330 GT ★

IL CAVALLINO DI FAMIGLIA

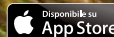
★ PORSCHE 718 GTR E W-RS ★

PRIMA VITTORIA ALLA TARGA FLORIO

MASTERS HISTORIC RACING

PARTITA LA SERIE DELLE F1 STORICHE
C'È ANCHE LA TYRRELL DI ALBORETO

DISPONIBILE SU


Disponibile su




★ FIAT 124 C4 ★

LA CABRIOLET MAI NATA

★ FORD GRANADA ★

VITA DA INTRUSA

★ PEUGEOT 305 ★

SICUREZZA PASSIVA

★ TECHNOCLASSICA ESSEN ★

SE ESISTE, QUI C'È!

★ SENNA VIVO A SANT'AGATA ★

TUTTE LE SUE F1 AL MUSEO LAMBORGHINI

★ L'ULTIMA 1000 MIGLIA ★

IL SORPASSO DI TARUFFI A VON TRIPS NEL '57

ALFA ROMEO GIULIETTA SS
STORIA E RESTAURO DI UN CAPOLAVORO DI SCAGLIONE

60 anni

A TUTTA PISTA!

VITTORIO BRAMBILLA E LA BETA UTENSILI

p.i. 10/04/2017 ISSN 1723-4549



9 771723 454005

AUTOMOBILISMO D'EPOCA MAGGIO 2017

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

≡ TRADIZIONE ITALIANA ≡

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA FRA®

i cosmetici per la vostra auto



PRIMA DOPO

LA CAPOTE DELLA TUA AUTO DA OGGI PULITA E PROTETTA CON IL NOSTRO TRATTAMENTO COMPLETO



HP12™
ELIMINA MACCHIE e INCROSTAZIONI
dal tessuto della capote



Il tessuto della capote torna al **COLORE
ORIGINARIO** e permette una **MAGGIORE
ADESIONE** del protettivo **IDROSTOP®**



IDROSTOP®
Impermeabilizza e crea una
BARRIERA PROTETTIVA



di Francesco Pelizzari

Ministro, al volante!

All'ultimo "Valli e Nebbie", evento organizzato dall'Officina Ferrarese, ha fatto capolino anche il Ministro dei beni e attività culturali e del turismo, Dario Franceschini. Il ministro, nato a Ferrara, si è intrattenuto con i partecipanti alla gara, ha fotografato alcune auto e si è infilato nell'abitacolo prima di una Maserati 250S, poi di una Bugatti 35, dimostrando ampio interesse verso l'argomento "auto storica", tanto da spingersi a dire che *"il Ministro della cultura deve occuparsi anche delle automobili e della loro storia, che fanno parte del nostro patrimonio culturale"*. Siamo felici di sentire queste parole da Franceschini, e ancora di più vedere che da parte sua c'è interesse in tal senso. L'occasione era del tutto informale, dunque non è affatto detto che a tali parole, che esprimono il pensiero e l'attitudine dell'appassionato signor Franceschini, seguano fatti legati all'attività istituzionale da parte del ministro Franceschini.

I beni culturali e il turismo in Italia non hanno mai avuto grande considerazione (leggi: denaro da investire), né prima della crisi né tantomeno ora, eppure da qualche anno la gente fa la fila ai musei e nei luoghi d'arte italiani.

Le auto d'epoca hanno successo, ma finora la valorizzazione del patrimonio nazionale (il più ricco al mondo) è delegata ai club e agli appassionati. Volenterosi finché si vuole, ma inadeguati alla mole di lavoro necessaria. Servirebbe, e sarebbe anche giusto, un intervento dello Stato. La prima cosa da fare, ne abbiamo scritto altre volte su queste pagine, è una legge quadro sull'automobilismo storico, che regoli come si deve l'at-

tività, in tutte le sfaccettature. Certo, con poche indicazioni, semplici e chiare.

Se ne faccia promotore Franceschini, magari partendo dalla cancellazione della grottesca tassa di possesso che può costare il doppio o il triplo del valore dell'auto. Il lato culturale dell'automobilismo sarebbe anche un valido carburante del turismo. Aiuterebbe a esprimere le potenzialità anche di ciò che già c'è. Citiamo, a caso, Motor Valley in Emilia. Le auto d'epoca sono un richiamo per appassionati da tutto il mondo, e noi italiani dell'automobile abbiamo fatto la Storia, anche da un punto di vista puramente artistico: basta guardare la Giulietta Sprint Speciale che abbiamo in copertina questo mese per rendersene conto. Scaglione, come altri, era un vero artista. Ministro, si metta al volante del bene culturale automobile e lavoriamoci!



Dario Franceschini sulla Bugatti 35A.

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
 DANILO CASTELLARIN
 MICHELE DI MAURO
 VITTORIO FALZONI GALLERANI
 ATTILIO FACCONI
 FRANCO FIORUCCI
 LUCA GASTALDI
 UMBERTO LACCHETTI
 STEFANO LAZZARI
 DARIO MELLA
 GIACOMO MONTANARI
 EUGENIO MOSCA
 ROBERTO MOTTA
 RODOLFO SOLERA

Segreteria di redazione
 LAURA GARZULANO

Fotografie
 DIEGO ALTO
 GIANLUCA BUCCI
 SIMONA CAVALLARI
 ALBERTO CERVETTI
 MICHELE DI MAURO
 MARCO MARINI
 ORAZIO TRUGLIO

Direttore di produzione
 PAOLO CIONTI

Coordinamento tecnico
 ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

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

Direttore dei sistemi informativi
 FRANCESCO FORTE

Stampa: Arti Grafiche Boccia Spa

Distributore: SO.D.I.P., via Bettola 18,
 20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel. 02/660301
 Distributore per l'estero:
 SO.D.I.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 15 - Numero 5 - MAGGIO 2017



In copertina: compie 60 anni la Giulietta Sprint Speciale disegnata da Scaglione per Bertone, esempio di capacità artistiche abbinate all'automobile (Foto Crazio Truglio)

LETTERE E CONSULENZA LEGALE	4
LIBRI E VIDEO	6
FATTI&NOTIZIE	8
PUNTA-TACCO Vita di Club	28
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	102
PUNTA-TACCO Classic Sport News	108
AGENDA D'EPOCA	136
COMPRO-VENDO Le occasioni dei lettori	148
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE Tutte le quotazioni	150

ATTUALITÀ

SALONI / TECHNOCLASSICA Se esiste, a Essen c'è	16
MUSEO LAMBORGHINI Senna vivo	26

IN COPERTINA

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE Progetto "pilota"	30
--	----

GUIDA ALL'ACQUISTO

ROVER MINI Le ultime Cooper	42
-----------------------------	----

ANTEGUERRA

FIAT 1500 6C (1935) Sotto il cielo di Danimarca	54
---	----

BELLISSIME IERI&OGGI

FIAT 124 CA Prenotazioni inevase	64
PEUGEOT 305 Sicurezza prima di tutto	78
FORD GRANADA Un'intrusa tra noi	94

IO E LA MIA AUTO

FERRARI 330 GT (1966) Cavallino da famiglia	72
---	----

BELLISSIME DA CORSA

PORSCHE 718 GTR e W-RS E "Targa" fu	84
-------------------------------------	----

SPORT

MASTERS HISTORIC RACING La Formula 1 è di... casa	112
INTERVISTA / MARGHERITA BANDINI Fine di un sogno	122
ANNIVERSARI / 1000 MIGLIA 1957 Taruffi "vola" a Piadena	126
A TUTTA PISTA! La macchina del capo	130
GARE / THE THREE LEGS OF MAN Regolarità all'inglese	134

MANUALE D'USO

ALFA ROMEO GIULIETTA (TIPO 116) Il cuneo magico	142
---	-----

16



42



84



64



PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

≡ TRADIZIONE ITALIANA ≡

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA * FRA®

i cosmetici per la vostra auto

Official Sponsor della TUA PASSIONE



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche

24 • 30 Settembre 2017

www.raidetna.it



 Follow us
facebook.com/MAFRA.ITALY

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

► GIÙ LE MANI DALL'ALFA ROMEO 155!

Buongiorno, alfista da sempre, vorrei prendere le difese della 155, sempre considerata "figlia di un dio minore", secondo me ingiustamente. Ne possiedo una, ereditata da mio padre, 1.7 "Twin Spark" del 1996, forse l'ultima con il bialbero interamente in alluminio (gli altri, tutti sono col basamento in ghisa made in Pratola Serra casa Fiat), con la quale pochi giorni fa ho raggiunto i 500 mila km. Senza mai rifare il motore, cambiando una volta la frizione e una volta i freni. Miracolo? Caso più unico che raro? Non ve lo so dire. Io e mio padre, l'abbiamo sempre usata con scrupolo, tagliandola regolarmente e mai strapazzata. Nel garage di famiglia sono passate Giulie, Alfette, Giuliette e 33 e tutte hanno fatto il loro dovere. La Giulietta 1.6 del 1983 è ancora con noi, ma nessuna era arrivata a un simile chilometraggio. La 155 non ci ha mai lasciati a piedi in tanti anni di uso sia per lavoro sia per svago. Eppure, tra i puristi del Biscione non ha mai riscosso molto gradimento. Ci si dimentica che ha vinto tante gare, che è l'unica auto non tedesca ad aver vinto il DTM nel 1993 e che tra i modelli del Biscione è tra quelli che hanno vinto più allori. Ma, forse, la storia più interessante è quella che ci ha raccontato un poliziotto amico di famiglia, che ci raccontava di come, a meta anni Novanta, in piena crisi di fondi statali, le 155 in forza a quel tempo alla Polizia di Stato fossero usate con turni di 24



ore continuate. Neanche la mitica Giulia, ci raccontava, fu mai sottoposta a simili trattamenti. Ma lei resta lì, non considerata. Col suo bel bialbero a doppia accensione in posizione trasversale (orrore!) e la trazione anteriore (vergogna...!).
Silvano Montagner - Mestre (VE)

Caro Silvano, la 155 è stato un modello importante nella storia recente della Alfa Romeo. Il suo "peccato originale" fu non tanto quello di essere la prima "media" del Biscione a trazione anteriore (sostituita niente meno che della 75, ultima esponente della famiglia "transaxle"), quanto il fatto di essere un progetto "made in Fiat", quello in comune con la Tipo.

Ciò non toglie, come lei dice, che la macchina sia stata vincente in pista e sul mercato, e in definitiva un'esponente della capacità italiana di costruire automobili, come lei stesso ci conferma attraverso le sue esperienze, dirette e riportate. E, dunque, meritevole di essere orgogliosamente ricordata e difesa.

| CONSULENZA LEGALE |



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: Automobilità 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.

► IMPORTARE UN'AUTO DALLA GRAN BRETAGNA

Buongiorno, vorrei sapere, in base alle leggi vigenti, quali sono le procedure burocratiche e amministrative da seguire se si acquista un'automobile inglese regolarmente immatricolata ma da restaurare.

Mario Giusti - Falconara M.ma (AN)



Gentile Lettore, nel rispondere alla Sua domanda devo premetterle che per trasferire in Italia un veicolo acquistato all'estero si deve provvedere alla sua immatricolazione e iscrizione al PRA.

Le procedure per adempire a tali doveri sono differenti a seconda che si tratti di veicoli importati da un paese dell'Unione Europea o da un paese extra Unione Europea.

Nel caso in cui la vettura sia importata da un paese membro dell'Unione Europea o appartenente allo Spazio Economico Europeo (Islanda, Norvegia, Liechtenstein), si può procedere alla suddetta immatricolazione mediante lo Sportello Telematico dell'Automobilista (STA), presente su tutto il territorio nazionale presso gli uffici provinciali dell'ACI, gli uffici provinciali della motorizzazione civile e presso le delegazioni degli Automobile Club e gli studi di consulenza automobilistica.

Generalmente l'importazione del veicolo proveniente dall'estero viene effettuata dai concessionari o importatori che provvedono, al momento della vendita in Italia, a tutti gli adempimenti amministrativi necessari.

Quando, invece, il veicolo è importato direttamente da un privato, quest'ultimo può provvedere di persona o tramite un'agenzia di pratiche auto, comprese le delegazioni ACI; in questo secondo caso, oltre ai costi "vivi" della pratica è dovuto anche il compenso per il servizio di intermediazione prestato dall'agenzia.

Chi vuole provvedere personalmente deve rivolgersi innanzitutto

all'ufficio provinciale del Dipartimento per i Trasporti Terrestri (DTT) per le necessarie verifiche sull'idoneità della documentazione tecnica e sulla regolarità degli adempimenti fiscali (con particolare riguardo all'assolvimento degli obblighi Iva). È essenziale acquisire presso l'ufficio provinciale DTT tutte le indicazioni per il caso specifico, in modo da presentare la documentazione in forma corretta e completa.

Allo Sportello Telematico

Dopo aver espletato le citate verifiche preliminari dall'ufficio provinciale DTT, che deve anche provvedere alla comunicazione telematica delle informazioni relative all'assolvimento dell'Iva, il privato può richiedere l'immatricolazione e la contestuale iscrizione del veicolo in Italia. Per tali pratiche deve rivolgersi ad uno Sportello Telematico dell'Automobilista attivato, oltre che presso alcuni uffici provinciali DTT, presso gli uffici provinciali ACI, le Agenzie di pratiche auto e le Delegazioni ACI abilitate.

Successivamente è necessario recarsi presso la motorizzazione della provincia di residenza muniti di: 1. libretto di circolazione annullato dallo stato di provenienza del veicolo; 2. certificato di proprietà del veicolo (alcune nazioni hanno libretto e certificato di proprietà insieme); 3. certificato di conformità ossia il certificato di origine della casa costruttrice del veicolo, oppure un documento di circolazione civile definitivo, o ancora una fotocopia integrale autenticata del documento e idonea certificazione relativa alla cancellazione dai registri di immatricolazione attestante che il documento è stato ritirato o distrutto dall'autorità competente; 4. documentazione di eventuali collaudi e controlli sulle emissioni dei gas di scarico; 5. documento che attesta l'acquisto dell'auto (fattura di acquisto).

Si accede, quindi, alla revisione (di competenza sempre del Centro Prova Autoveicoli o degli Uffici della Motorizzazione Civile a seconda se il veicolo sia costruito prima o dopo il 1 Gennaio 1960), che viene effettuata assieme alla presentazione del certificato di rilevanza storica e collezionistica e della documentazione originaria del veicolo (i documenti esteri).

Se il collaudo viene superato, la motorizzazione trattiene le targhe d'origine e i documenti esteri e il veicolo è pronto per circolare.

Un'ultima formalità, a cura del nuovo proprietario: bisogna informare lo Stato dal quale proviene il veicolo dell'avvenuta nuova immatricolazione in Italia. È importante, inoltre, verificare con quale documento è stata effettuata la vendita. La regola prevede una dichiarazione unilaterale di vendita su modello NP2 con autentica notarile, ma vale anche una scrittura privata autenticata, con autentica di ambo le parti.

Iscrizione al PRA

Nell'ipotesi in cui il veicolo sia importato da un paese extra Unione Europea non sarà più competente lo Sportello Telematico dell'Automobilista (STA) ma occorrerà immatricolarlo presso l'ufficio provinciale della Motorizzazione civile e conseguentemente, entro 60 giorni dalla data di effettivo rilascio della carta di circolazione, iscriverlo presso il Pubblico Registro Automobilistico.

In tal caso, oltre ai documenti richiesti per i veicoli importati dai paesi dell'UE, la documentazione da esibire riguarda: il titolo di proprietà del veicolo che può consistere nella dichiarazione di proprietà con firma autenticata o in un atto di vendita con firma autenticata da un notaio (nel caso in cui l'intestatario dell'auto è diverso dall'intestatario della carta di circolazione estera) e il certificato di residenza dell'acquirente o dichiarazione sostitutiva di certificazione, qualora la residenza non sia riportata sul documento presentato, anche se l'acquirente è un cittadino italiano residente all'estero e iscritto all'AIRE (Anagrafe Italiana Residenti all'Estero).



MODENA
MOTOR GALLERY
23 e 24 SETTEMBRE 2017

MOSTRA/MERCATO
AUTO E MOTO D'EPOCA

IL LUOGO GIUSTO PER IL BUSINESS

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

SPECIAL SHOW:

Le Ferrari di Sergio Scaglietti
Maestro Carrozzaio

ASTA:

"Barn Finds My Love" - "Rottami d'Amore"
Rottami di auto e moto prestigiose

La Piazza dei privati

vendi la tua auto o la tua moto d'epoca!
Area vigilata - Prenotazione obbligatoria

Pacchetti speciali per i club

ModenaFiere

www.motorgallery.it



SEGUICI
SUI SOCIAL!



Info e prenotazioni:

Tel. +39 059/4924794

commerciale@motorgallery.it

Organizzazione e promozione:

Vision Up srl - ModenaFiere srl

Main Partner



Partner



LIBRO DEL MESE

TUTTA LA MAGIA DEL MANTOVANO "VOLANTE"

17 aprile 1932, Gran Premio di Monte-Carlo. Alla curva del Tabaccaio la ruota anteriore destra dell'Alfa Romeo di Tazio Nuvolari sfiora la barriera interna in legno, passando su una stretta striscia di asfalto chiaro, intonso perché evitato da tutti gli altri piloti. 14 ottobre 1934, Circuito di Modena. Achille Varzi sull'Alfa P3 segue la giusta traiettoria con efficace eleganza, precedendo uno sfrenato Tazio Nuvolari, che in rimonta impegna la sua Maserati in una curva allo spasimo. In queste due istantanee ci sono i primi segnali di una leggenda che si costruirà pezzo per pezzo lungo tutti gli anni '30 e continuerà nel dopoguerra fino agli anni '50, diventando poi immortale. Un mito raccontato ormai in mille modi diversi, ma che in questo bellissimo libro di Cesare De Agostini prende una forma nuova, attuale e coinvolgente, narrato con grande maestria e illustrato da immagini sempre emozionanti e in alcuni casi mai pubblicate.

Chi era Tazio Nuvolari? Un uomo minuto, un fascio di nervi, due occhi vivi e penetranti in grado di compiere ogni genere di prodezze. Che poi sono diventate mito appena la fantasia popolare se ne



è appropriata, come accadde alla Mille Miglia del 1930, quella della battaglia vinta con Varzi grazie allo stratagemma dei fari spenti: espediente in realtà inutile, oltre che non vero, perché alle 5,20 del mattino di quel 13 aprile, ora del faticoso sorpasso, il sole stava ormai sorgendo all'orizzonte. Ma tant'è, la leggenda Nuvolari si è alimentata ed è cresciuta inesorabilmente, come ogni volta che lo si è dato quasi per spacciato dopo incidenti paurosi, per poi rivederlo imperterrito alla gara successiva sfidare sorte avversari, e vincere. Oppure quando lo si è visto, e ancora lo si vede, lui così di esile aspetto, affondato nell'abitacolo dell'Auto Union 12 cilindri offrire incredibili prestazioni su un'auto che, considerata col giudizio di oggi, incute terrore puro, per di più correndo in piste contornate da alberi e paracarri. Elegantissimo con la sua maglietta gialla e i suoi pantaloni azzurri, scarpette bianche ai piedi, ma durissimo



e irremovibile nelle trattative economiche, lo si ammira dominare con grinta e fatica fisica vera l'enorme potenza della monoposto tedesca e

uscirne poi con leggera agilità alla fine della prova. Ferdinand Porsche lo ha definito "Il più grande campione del passato, del presente e dell'avvenire".

Nemmeno l'inevitabile declino ha rotto l'incantesimo, anzi, forse l'ha addirittura sublimato. Il respiro affannoso degli ultimi anni, le ultime corse con la mascherina a coprire naso e bocca per difendere dai gas di scarico i polmoni malati, lo hanno reso ancora più eroe. Una leggenda incisa sul vecchio platano che sul circuito di Mantova delimitava la esse prima di Palazzo Te, abbattuto molti anni più tardi: "Questo è l'albero sfiorato dal respiro di Nuvolari".

Cesare De Agostini
NUVOLARI, LUI
Ponchiroli Editori
Pagine 240

► ANCHE IN ITALIANO LA "BIBBIA" DELLA CARRERA RS

Custodia gialla e rilegatura in lino marrone: da questi colori si riconosce l'edizione italiana di "Carrera RS", vera e propria "bibbia" (comprende l'elencazione di tutti i 1.580 esemplari costruiti) del mitico modello Porsche, edita da TAG Motorbooks. Un po' a sorpresa, ma non senza riconoscenza, è stata dunque pubblicata questa opera omnia di 434 pagine, in 210 esemplari, con oltre 1.000 immagini e illustrazioni, nella nostra lingua. Vale i 438,00 euro che costa, in vendita su www.tag-motorbooks.com.



► NUOVA EDIZIONE DEL "TABUCCHI"

Maurizio Tabucchi è scomparso nel gennaio 2015, ma di lui, oltre al ricordo indelebile che ne ha chi ha potuto conoscerlo, frequentarlo e con lui collaborare, restano le numerose opere quasi interamente dedicate all'Alfa Romeo.

Tra le quali anche la nuova edizione del libro pubblicato originariamente nel 2010 in occasione del centenario della Casa del Biscione, che ora esce in versione aggiornata fino all'inizio del 2017.

Un "classico" utile per una conoscenza completa e accessibile della storia della Casa del Portello.

Giorgio Nada Editore, pagine 336, Euro 40,00; www.libreriadellautomobile.it



► SCHUMI: AVVENTURE E TRAGEDIA DEL "MIGLIORE"

Michael Schumacher è stato l'eroe indiscutibile della F1 del Duemila. Una storia, la sua, diventata presto leggenda, quella del pilota più forte: sette mondiali in dieci anni, 91 vittorie e 68 pole position. E della leggenda ha avuto anche il suggello tragico e inaspettato. Ha legato il suo nome ad un periodo d'oro della Ferrari, probabilmente irripetibile nella sua intensità. Ha lasciato un grande vuoto e una scia di ricordi inesauribile. Beppe Donazzan li ha voluti ripescare e ordinare cronologicamente in un bel libro, "Michael Schumacher - Simply The Best" tutto da leggere nelle sue 240 pagine, che ha il merito di raccontare in modo partecipato e coinvolgente l'avventura di Schumacher pilota e uomo. Edizioni Ultra Sport, 16,90 euro.



► DA MILANO AI CARAIBI, PASSANDO PER LA KCA

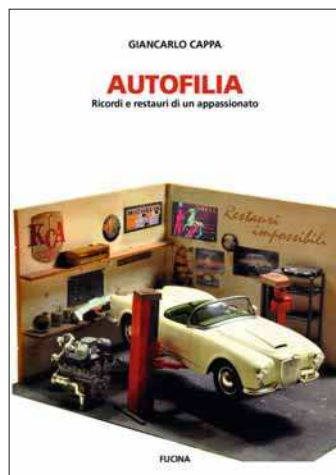
Per tutti i cultori dell'automobilismo storico e da collezione Giancarlo Cappa ("il Cappino" negli anni della giovinezza) ha un grande merito: aver inaugurato e fatto conoscere in Italia la professione del restauratore di automobili, prima del tutto sconosciuta tranne per pochi casi isolati e legati a singoli episodi. Dagli anni '70 in poi la sua KCA ha introdotto il concetto del restauro completo, inteso "dal rottame alla vettura rodada e da concorso", e cioè il recupero storico e globale dell'auto, conservandone la completa originalità ma consentendone anche la giusta fruizione. Principi forse acquisiti oggi, ma assolutamente non scontati quaranta e più anni fa, quando l'interesse per l'auto storica era ristretto a pochissimi appassionati e ad alcuni rari e preveggenti pionieri.

Dalla sua officina di Cassina dè Pecchi sono così uscite innumerevoli auto, in particolare Aurelia, Aprilia e Flaminia in ossequio al suo "Lancismo" congenito, ma anche Alfa Romeo, Ferrari, Maserati e tante altre, curate con grande amore nei minimi particolari, restituite a nuova vita e apprezzatissime dai collezionisti che ancora oggi ricercano la sua firma. L'attività della KCA, brillantissima per tanti anni, si interrompe alla metà degli anni '90 per una serie di vicissitudini che lo stesso Cappa racconta in questa sua intensa autobiografia,

facendoci rivivere i suoni, gli umori e le difficoltà della Milano del dopoguerra fino ai successi degli anni '80 e '90: una storia passata tra motori, avventure, tanto lavoro e amare delusioni degna di essere letta e gustata fino in fondo.

Merito anche di una scrittura diretta e quasi goliardica, naïf come la definisce l'autore stesso, del tutto seducente anche se afflitta da un'overdose di punti esclamativi.

Giancarlo Cappa
AUTOFILIA
RICORDI E RESTAURI
DI UN APPASSIONATO
Fucina Editore - Pagine 458
Euro 30,00

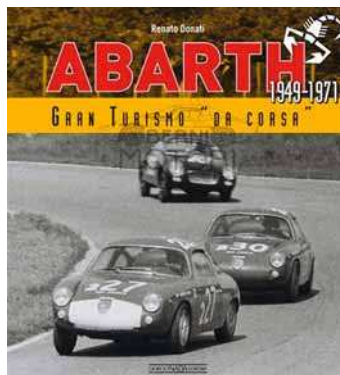


► I BELLISSIMI E VELOCISSIMI SCORPIONI

Le piccole Gran Turismo di Abarth sono sempre state tra le più ambite auto da corsa dai giovani piloti alle prime esperienze "importanti" e anche dai piloti-gentlemen, una categoria oggi scomparsa se considerata in quella particolare accezione tipica del periodo storico preso in considerazione da questo libro.

Sia gli uni che gli altri erano attratti dal fascino di queste vetture grintose, leggere e performanti, dotate di forte personalità, già vere auto da competizione anche se con componenti derivate dalla grande serie e soprattutto care sì, ma ancora abbordabili. In grado insomma di dare belle soddisfazioni di guida e ottimi risultati sportivi, senza richiedere l'impegno e il proibitivo esborso economico che le GT e le Sport più blasonate

e di maggiore cilindrata inevitabilmente esigevano. Renato Donati, abarthista da sempre e pilota a più riprese, le ritrae nel loro habitat naturale, i campi di gara: una per una, i più belli esemplari di 750 e 850 RM Zagato, 1.000 Bialbero, Simca 1.300 e 2.000, OT 1.300 e 1.000 OTS, comprese la capostipite 205 A Vignale e le rarissime Porsche Carrera GTL sono illustrate con bellissime fotografie dell'epoca, molte inedite e naturalmente quasi tutte in bianco/nero, nei momenti più salienti delle loro prestazioni agonistiche nelle varie gare in salita, le più frequenti, gare in pista, soprattutto di durata, e persino rallye, che fino alla metà circa degli anni '60 le ha viste protagoniste inaspettate. Le didascalie raccontano tutto quel che occorre sapere sulla singola macchina e sulla specifica gara, e il racconto dei protagonisti completa il quadro. Un bel libro, ben concepito e ben realizzato. www.libreriadellautomobile.it



Renato Donati
ABARTH 1949-1971
GRAN TURISMO DA CORSA
Giorgio Nada Editore (www.giorgionadaeditore.it)
Pagine 216 - Euro 40,00

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



► **MERCEDES CLASSE A 20 ANNI FA IL DEBUTTO**

L'importanza degli anniversari nel mondo dell'auto non dipende soltanto dal numero di anni che si festeggiano. Conta anche altro. Per esempio gli aspetti tecnici, oppure il significato che quella certa auto ha avuto nella storia dell'auto, della tecnica, del costume, o della casa costruttrice. Uno di questi casi è l'anniversario della Mercedes Classe A, ovviamente la prima serie, lanciata 20 anni fa e che la casa della Stella non ha trascurato di celebrare. Nel 1997 la novità meritò risalto perché la Classe A era la più piccola Mercedes mai realizzata, e quindi portava la casa di Stoccarda in un nuovo settore di mercato. Al di là di ciò, la Mercedes Classe A introdusse non pochi contenuti di rilievo. È il caso della trazione anteriore, fino ad allora quasi un tabù per la casa tedesca. Di notevole però c'erano anche le proporzioni, che inauguravano la monovolume compatta con larghezza accentuata. Non da meno era il pianale a "sandwich" che permetteva una grande versatilità nella progettazione dell'abitacolo. Ma non è tutto, anzi tutto questo forse è niente

rispetto a quanto la Classe A significò dopo il suo lancio. Fu infatti un debutto non fortunato. Già alla conferenza stampa delle prove stampa ci fu chi fece notare il comportamento non troppo tranquillizzante della vettura. Poi poco tempo dopo dalla Svezia arrivò la notizia bomba: la Classe A tendeva a capotare in caso di sterzate improvvise, per esempio come quando si deve evitare un ostacolo improvviso. Allora non si parlava ancora di "tempesta mediatica", ma il servizio giornalistico scandinavo suscitò proprio questo. Pareva impossibile: la grande Mercedes, madre dell'automobile, da sempre punto di riferimento per la qualità, aveva sbagliato clamorosamente. Subito ci fu chi sentenziò che non ci si può inventare costruttori di auto piccole... poi addirittura chi mise in dubbio la possibilità di superare un incidente del genere. Si sbagliava. La Mercedes infatti dimostrò una freddezza e una capacità di reazione formidabili. Il modello fu riconsiderato da cima a fondo e la decisione della casa non fu (come qualcuno aveva pensato che sarebbe stato...) l'avvio

della Classe A sul binario morto, per una discreta e rapida uscita di scena. La Classe A fu rivista nelle sospensioni e dotata dell'allora rivoluzionario sistema elettronico ESP, che non era comune neanche sulle vetture top di gamma. L'operazione dette i suoi frutti sul comportamento stradale della vettura e la Classe A cominciò prima il suo recupero di immagine, poi una scalata al successo in grande stile, consolidato negli anni e con le varianti presentate negli anni successivi (restyling nel 2001, anche con configurazione a passo allungato, quindi nuova edizione nel 2004). L'uscita di scena alla fine è avvenuta solo per il cambiare dei gusti del pubblico, che ha dato chiari segni di stanchezza per le monovolume. A quel punto la Casa ha utilizzato la denominazione Classe A per la berlina compatta di successo lanciata nel 2012 e attualmente nel listino Mercedes. Per la prima Classe A rimangono gli onori della storia, che a volte può essere scritta anche con gli errori. www.mercedes-benz.it

► **ARTCURIAL A MONTECARLO CON SPORTIVE E CABRIOLET**

Dopo la vendita all'asta della collezione di automobili del Principe Ranieri di Monaco nel 2012, seguita nel 2013 e 2015 da due aste dedicate a importanti collezioni private, il prossimo 2 luglio Artcurial Motorcars organizzerà una nuova vendita eccezionale nel Principato di Monaco. .

Con l'ennesimo successo ottenuto a Rétromobile in febbraio 2017, e un risultato di più di 35 milioni di euro venduti, Artcurial Motorcars dà appuntamento al Grimaldi Forum di Monaco per una vendita che riunirà più di un centinaio di vetture esclusive, come una Porsche RSR 3.0 Carrera del 1974 che ha partecipato alle gare di durata di Sebring e Daytona (foto).

Due i temi principali della vendita: «Le Cabriolets sulla Riviera» e «Sport e GTs a Monte-Carlo». www.artcurial.com



► **L'AZIENDA VINICOLA VILLA TRASQUA PARTNER DELLA MILLE MIGLIA**

Villa Trasqua, azienda vitivinicola d'eccellenza nella regione del Chianti Classico, ha annunciato al recente Vinitaly di Verona la partnership con la Mille Miglia 2017. L'azienda vitivinicola senese sarà sponsor della gara di auto d'epoca.

Da aggiungere che Villa Trasqua non sarà solo main sponsor "wine", ma parteciperà alla gara come team, portando alla partenza di Brescia alcuni propri equipaggi. Per l'occasione, Villa Trasqua ha realizzato una partita "limited edition" di bottiglie Magnum Gallo Nero Gran selezione, con un'etichetta personalizzata ispirata al mito della "Freccia Rossa".

La Mille Miglia, partirà da Brescia il 18 maggio e farà ritorno nella città della Leonessa quattro giorni più tardi, dopo essere scesa a sud sino a Roma.

www.villatrasqua.it



Girardo & Co.

Passione per la perfezione



Passion. Cars. Expertise. Experience Girardo & Co.

Disponibile Sinistra:

1970 Ferrari 512 S
Telaio no. 1004
Motore no. 26
Certificata da Ferrari Classiche

Disponibile Destra

1963 Ferrari 250 GT/L
Telaio no. 5143
Motore no. 5143
Certificata da Ferrari Classiche

Disponibile Sfondo:

1966 Ferrari 275 GTB/4
Telaio no. 09395
Motore no. 09395
Certificata da Ferrari Classiche

Tel: +44 (0)203 621 2923 info@girardo.com The Showroom, London, SW6 UK

Girardo.com

CALENDARIO

2017

EVENTI

automobilismo
D'EPOCA

e
**MOTO
CICLISMO**
d'Epoca

SEMPRE PRESENTI

CON UN NOSTRO STAND

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

Imola
Mostra Scambio

15 → 17
settembre

22 → 24
settembre

Modena
Motor Gallery

Padova - Mostra Scambio
Auto e Moto d'Epoca

26 → 29
ottobre

24 → 26
novembre

Milano
Autoclassica



► **L'ALFA ROMEO 6C PININFARINA
REGINA DELLA VILLA DI MONZA**

Due limpidissime giornate di sole hanno accolto sabato 29 e domenica 30 Aprile le oltre cinquanta vetture d'epoca del 3° Concorso d'eleganza: "Le auto l'eleganza e lo stile del XX secolo" svoltosi a Monza con l'organizzazione del M.A.M.S.-Monza Auto Moto Storiche in collaborazione con Registro Touring Superleggera e Scuderia Jaguar Storiche.

La manifestazione è iniziata sabato con l'arrivo dei partecipanti, provenienti da tutta Italia ed anche dall'estero, nell'area prospiciente la Reggia di Monza dove le auto sono state esposte, in attesa della sfilata, affinché potessero essere ammirate dal pubblico intervenuto numeroso.

Tutte le marche di maggior prestigio sono state rappresentate: Alfa Romeo, Aston Martin, Ferrari, Jaguar, Lamborghini, Lancia, Mercedes; non sono mancati però marchi meno noti, ma egualmente affascinanti, come Alvis, Asa, Moretti, Osca.

Poi, una ad una, le vetture con a bordo modelle vestite con abiti di alta sartoria sono sfilate, in ordine cronologico, per un'attenta valutazione davanti al palco della giuria, dove sono state brevemente illustrate al pubblico presente da un competente speaker.

La giornata si è conclusa con una esibizione canora e di danza tenuta nel teatrino di corte della Villa Reale e con una cena per gli equipaggi partecipanti alla manifestazione.

Domenica mattina nella piazza Trento e Trieste davanti alla sede del Comune di Monza, patrocinatore della manifestazione, si è svolta la premiazione dei vincitori delle varie classi e categorie in cui era articolato il concorso.

Tra le vetture premiate il "best in show" è andato all'Alfa Romeo 6C 2500 SS Coupé Pininfarina del 1949 (*in foto*) della collezione di Corrado Lopresto.

Sei le categorie premiate (cui si è aggiunto il premio della giuria popolare assegnato a una Jaguar E): "Mito e modernità" (dal 1929 al 1949) Alfa Romeo 2500 SS Pinin Farina; "Tra austerità e voglia di riscatto" (dal 1952 al 1954) Fiat 8V; "I meravigliosi anni Cinquanta" (dal 1955 al 1959) Lancia Aurelia B24 2500 GT spider; "I favolosi anni sessanta" (dal 1961 al 1969) Aston Martin DB4; "Un decennio a tinte forti" (dal 1970 al 1977) Ferrari 365 GTB/4 Daytona; "Supercar" (dal 1980 al 2004) Ferrari F355 Berlinetta.

www.monzaautomotostoriche.it



► LA NSU E LA SÌ DELLA PIKE'S PEAK SUGLI SCUDI NEL 2017 DI AUDI TRADITION

Il 1967 e il 1987 sono due anni da ricordare per la casa dei Quattro Anelli e non stupisce che la casa li abbia messi al centro della attività di Audi Tradition, la divisione che si occupa della storia e dell'attività "storica" del marchio. Per quanto concerne il 1967, l'anniversario riguarda la NSU, il cui marchio fu abbinate per qualche anno a quello dell'Audi prima della fusione completa.

La fase finale della NSU coincide con la scelta tecnica di puntare sul motore Wankel. Alla recente rassegna Techno Classica di Essen, la NSU RO80 (appunto a motore rotativo) è stata al centro dell'attenzione, celebrando i 50 anni dal lancio, senza omettere di sottolineare come allora la vettura fu dichiarata Auto dell'Anno. Sullo stand di Audi Tradition a Essen sono state esposti due esemplari della RO80: uno appunto del 1967 e l'altro di dieci anni dopo. L'esposizione di NSU è stata poi completata con una rassegna di modelli della casa: una Prinz 30 del 1962, una Sport Prinz del '64 e una 1000 TTS del 1970. Il rilievo del 1987 nella storia dell'Audi deriva invece da quanto lo stesso anno fece la Audi Sport quattro S1. 30 anni fa la vettura vinse infatti la cronoscalata americana di Pike's Peak. Per ricordare l'avvenimento, la vettura sarà portata al Goodwood Revival dove Walter Rohrl -vincitore nel 1987 alla Pike's Peak- la guiderà sulla scenografica salitella di Goodwood.

Nel 2017 non mancherà l'occasione di vedere in azione anche la più potente delle "Frecce d'argento", cioè le Auto Union da Gran Premio: la Tipo C a 16 cilindri sarà protagonista del GP Revival del Grossglockner, in Austria, il 21-24 settembre.

www.audi.de/tradition



► A OSNAGO AUTO STORICHE TRA ELEGANZA E GENEROSITÀ

L'8-9 Aprile presso il Centro Fiera di Osna- go (LC), si è tenuta la 9ª Mostra Scambio di Osna- go, organizzata dall'Associazione Amici della Paraplegia per raccogliere fondi per la Fondazione "Giorgio Brunel- li" per la Ricerca sulle Lesioni del Midollo Spinale. Tema dell'edizione 2017 erano i 60 anni della Fiat 500, e della sua cugina Autobianchi Bianchina. Grande richiamo hanno esercitato quattro auto: Alfa Romeo 1900 Super Sprint Zagato (1955, 40 esemplari prodotti), Lancia Astura Trasformabile Torpedo Sport Castagna (1933, esemplare unico), Lancia Flaminia Sport Zagato 1ª serie (1959, 99 esemplari) e Maserati Quattroporte 1ª serie (1965, realizzata dalla Carrozziere Frua in soli 260 esemplari). Novità 2017 è stato il 1° Concorso di Eleganza, con 25 auto, alcune da Svizzera e Germania; premi per: Fiat 1500 6C Barchetta del 1937 (Veteran); Moretti Alger le Cap del 1954 (Vintage); Renault Floride Cabriolet del 1961 (Classic); Austin Healey Sprite Mark IV del 1969 (Post-Classic); Dino 246 GT del 1972 (Best of Show, in foto).

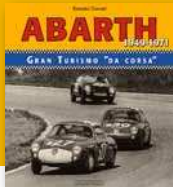
Libreria dell'Automobile

NOVITÀ

www.librieriadellautomobile.it

www.giorgionadaeditore.it

ISCRIVITI ALLA
NOSTRA MAILING LIST SU
www.librieriadellautomobile.it



■ **ABARTH**
Gran Turismo "DA CORSA"
1949-1971
€ 40,00
PAG: 216 - f.to cm 24x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano



■ **ALFA ROMEO**
Dal 1910 ad oggi
Edizione aggiornata
€ 40,00
PAG: 336 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
ALFA ROMEO
From 1910 to the present



■ **CISITALIA**
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



■ **FERRARI REX**
Biografia di un grande
italiano del Novecento
€ 28,00
PAG: 1168 - f.to cm 14x22
FOTO: 120 a colori e in b/n
TESTO: Italiano



■ **FERRARI**
GLI ANNI D'ORO
THE GOLDEN YEARS
€ 60,00
PAG: 360 - f.to cm 28x30
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese



■ **DALLA 124 ALLA 124**
FROM 124 TO 124
€ 50,00
PAG: 256 - f.to cm 25x28
FOTO: oltre 300 a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese



■ **MILLE MIGLIA**
PORTRAITS
€ 60,00
PAG: 320 - f.to cm 28x30
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Italiano/Inglese



VIENI A VISITARE IL NOSTRO

nuovo punto vendita

Corso Venezia, 45 - 20121 Milano

Tel/Fax 02-76006624

Lunedì 14:30-19:00

Martedì-Sabato 10:00-12:30 | 14:30 - 19:00

Ufficio di vendita per corrispondenza:

Tel 02 27301462-8 | Fax 02 27301454

(Lunedì-Venerdì dalle 9 alle 18)

ordini@librieriadellautomobile.it

www.librieriadellautomobile.it

vieni a trovarci su



■ **LA STORIA DEI RALLY**
Edizione aggiornata

€ 50,00
PAG: 400 - f.to cm 24x27
FOTO: oltre 700 a col. e in b/n
TESTO: Italiano



■ **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



■ **ZAGATO**
Masterpieces of Style

€ 48,00
PAG: 208 - f.to cm 24x27
FOTO: centinaia a col. e in b/n
TESTO: Inglese

MANIFESTAZIONI 2017

05/07 MAGGIO	VERONA LEGEND CARS
02/04 GIUGNO	EUROLAMBRETTA 70° ANNIVERSARIO 1947-2017 CIRCUITO DI ADRIA - BO
25 GIUGNO	REVIVAL MV AGUSTA CASCINA COSTA DI SAMARATE - VA
16/17 SETTEMBRE	IMOLA MOSTRA SCAMBIO - BOX N° 21
23/24 SETTEMBRE	MODENA MOTOR GALLERY MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO - PAD A

**VENDITA PER CORRISPONDENZA
MINIMO D'ORDINE € 20,00**

► **NASCE "9.11 MAGAZINE"
PORSCHE SI DÀ ALLA TV**

La casa di Stoccarda ha lanciato una nuova iniziativa di comunicazione: una rivista in video, on-line, dedicata al mondo della Casa tedesca, con un'attenzione particolare alla parte storica. Il mitico numero 911 serve per dare il titolo alla trasmissione e per scandire il tempo della durata: 9 minuti e 11 secondi. Che a ogni puntata saranno riempiti di news e servizi relativi alle novità, agli eventi a cui la casa partecipa, e alla storia del marchio.

L'obiettivo di "9:11 Magazine" è di emozionare, illustrando gli sviluppi tecnici e tecnologici di cui la Porsche è stata ed è protagonista, oltre che fornire spunti di riflessione su passato, presente e futuro della Casa. Nel primo numero del magazine digitale è previsto un servizio intitolato "Coraggio", in cui Walter Röhrl (due volte campione del mondo rally) racconterà la notte leggendaria di Arganil (prova speciale del rally del Portogallo), nella quale, da esordiente, riuscì a battere i migliori al mondo nella sua categoria.

C'è poi il servizio "Il coraggio di prendersi tempo" che descrive un viaggio attraverso la spettacolare campagna scozzese a bordo della Porsche Panamera.

Infine un altro "pezzo" ispirato dal coraggio: quello dei progettisti Porsche che hanno messo a punto e sviluppato la tecnica transaxle. Naturalmente i filmati sono visionabili su youtube.com.



► **SVERNICIARE BENE...
PER BEN VERNICIARE**

Il lavoro di officina per il restauro delle auto da collezione ha uno dei suoi momenti *clou* nella eliminazione della vecchia vernice deteriorata, un lavoro che richiede perizia per poter poi avere un buon risultato con la nuova verniciatura. Proprio a questa attività particolare si è dedicata la Flow Kraft Italy.

La tecnica impiegata dalla Flow Kraft Italy si basa sull'impiego dell'acqua ad altissima pressione. Il getto è infatti in grado di rimuovere ruggine, vernice vecchia, ossidazioni, stucchi ed ogni altra impurità da qualsiasi superficie metallica senza utilizzare alcun tipo di detergente o prodotto chimico. In questo modo viene evitato il rischio di danneggiare le superfici da lavorare, di per sé delicate per il degrado causato del tempo.

La Flow Kraft Italy non lavora soltanto nel settore delle auto d'epoca, ma opera anche nella ripulitura e sverniciatura di pezzi meccanici, impianti industriali di produzione meccanica e alimentare, supporti metallici e scocche e qualsiasi altro tipo di superficie metallica trattata.

www.fkitaly.com

BORINOS

- _ compatto, perfetto per ogni tipo di regolarità
- _ sincronizzatore GPS interno in promozione
- _ possibilità permuta del vostro usato
- _ e molto altro per stupirvi...

maggiori info su:
www.digitechtiming.com

segui anche su:
 **Digitech Timing**



Regolarità, per professione, da sempre.

SALONE dell'AUTO TORINO

7-11 GIUGNO 2017



PARCO VALENTINO



Vieni a scoprire la passione per l'auto

Al Parco Valentino 5 giorni di esposizione a cielo aperto di anteprime, one-off e prototipi.
Per le strade di Torino le sfilate di auto a guida autonoma,
elettriche e plug-in, motorsport, supercar e auto classiche.

Scarica il tuo biglietto elettronico gratuito su www.parcovalentino.com

INGRESSO GRATUITO - ORARIO PROLUNGATO 10-24





UN CAFFÈ CON... GIANMARIA AGHEM*

Di Giacomo Montanari

► Come è nata la sua passione per le auto?

Nel 1969-70 avevo iniziato a praticare la Regolarità, che all'epoca era diversa da quella attuale, poiché si svolgeva con auto moderne ed era molto tirata. La difficoltà maggiore era riuscire a rispettare i tempi imposti nelle PC (prove cronometrate, ndr), che di solito si alternavano tra una veloce e una lenta. Dopo un'interruzione di oltre vent'anni, ho ripreso a partecipare alle gare di Regolarità, confrontandomi di nuovo con gli amici di un tempo, come Mimmo Raimondi e Giuliano Canè, guidando le auto con cui avevo iniziato che nel frattempo erano diventate storiche. Questa riscoperta è stata condivisa con mia moglie Rossella, in compagnia della quale, ancor oggi, partecipo ad ogni competizione, ed è una gran fortuna.

► Qual è stata la sua prima auto d'epoca?

Fu la Fiat 850 coupé, che quando praticavo la Regolarità era moderna e il massimo che potevo permettermi, oltre a essere l'auto con cui mi spostavo per lavoro. Il mio riavvicinamento alla Regolarità è iniziato con la Fulvia HF "Fanalone", l'auto che in precedenza avevo sempre sognato.

► Ha un'auto preferita?

No. Ogni competizione può essere legata a una vettura diversa. Puoi amare un'auto e poi cambiarla innamorando di un'altra, e così in continuazione. Per un'auto devi provare un'emozione forte, come vedere un bel quadro, e devi aver bisogno di tutta una serie di conferme che solo utilizzandola e mettendola alla prova riesci ad avere.

► Qual'è la gara automobilistica più appassionante a cui ha partecipato?

Ho partecipato a molte competizioni, non è facile rispondere a questa domanda. Ogni gara ha caratteristiche che la rendono affascinante. Devo ammettere, però, che le numerose edizioni del Monte-Carlo Historique a cui ho partecipato mi hanno regalato emozioni forti, anche se non sempre positive.

► Un ricordo della Pechino-Parigi?

È un punto di riferimento, molto lunga e faticosa. Si è impegnati più di un mese, si percorrono 12-14.000 km, in molti paesi, passando dal caldissimo al freddissimo. Ho un bellissimo ricordo della Mongolia, al contrario di Russia e Ucraina, molto monotone. Percorrevamo dai 600 ai 700 km al giorno su strade asfaltate ma disseminate di buchi: difficile trovare la giusta velocità per non smontare letteralmente la macchina.

► E il Classic Safari?

Affascinante, noi amiamo da sempre l'Africa: il Sudafrica, la Namibia, il Botswana, il Zimbabwe sono le regioni più belle. Il prossimo autunno ci torneremo.

► A quale Club appartiene?

Da anni faccio parte della Scuderia Loro Piana Classics, corro sempre con loro tranne che per il Rallye Monte-Carlo Historique: lì per "fare squadra" bisogna essere come minimo cinque auto, meglio se dieci (massimo consentito) per aumentare le probabilità di avere 5 equipaggi ben piazzati e aspirare a vincere la coppa di scuderia. Gli italiani che vi si iscrivono, in buona parte confluiscono nella Scuderia Milano Autostoriche che, per l'occasione, apre le porte anche a equipaggi di altre scuderie. Nel 2017 abbiamo portato a casa l'ambito trofeo per la terza volta. La cosa più bella è stata festeggiare questo importante risultato insieme al presidente della Scuderia Loro Piana Classics, Mimmo Raimondi (che aveva autorizzato la mia momentanea migrazione) poiché la vittoria era comune! Questo spirito di italianità tra i club deve essere motivo di orgoglio.

► Un sogno da realizzare?

Ne avrei uno, fresco fresco, nel cassetto, ma non posso ancora svelarglielo. Il giorno in cui avrò le conferme che attendo, potremo incontrarci nuovamente al bar e le prometto che non sarà "un caffè ristretto".

► E un sogno che ha realizzato?

Io mi sono sempre considerato una persona molto fortunata, grazie agli affetti familiari, agli amici che mi circondano, alle varie esperienze di lavoro e per aver



spaziato, con qualche successo, in diversi hobby. Per vent'anni mi sono dedicato all'aeromodellismo radio-comandato, riuscendo ad essere tre volte campione italiano di volo elettrico e a stabilire 16 primati mondiali, omologati dalla Federazione Aeronautica Internazionale. Non solo uno, ma sedici sogni realizzati, alcuni dei quali, ancora oggi, nonostante il tempo trascorso e le nuove tecnologie disponibili, possono destare un po' di ammirazione. Mi riferisco ad un volo senza scalo da Torino a Gorizia, ad un altro da Torino a Pedaso (nelle Marche), un altro ancora, sui cieli di Molinella, durato ininterrottamente 22h19'.

► Un aneddoto curioso da raccontare?

Qualche anno fa ho conosciuto Walter Röhrl al Bayerwald Rallye Classic. Lo scorso anno, quando mi sono iscritto alla medesima competizione, ho inviato all'organizzatore la foto che mi era stata scattata con Walter e avevo espresso il desiderio di poterne scattare un'altra. Röhrl, sapendo che non avrebbe potuto partecipare, mi fece trovare una sua fotografia con dedica. Un grande personaggio e uomo.

► Che consiglio si sente di dare a chi vuole avvicinarsi a questo mondo?

Acquistate la vettura dei vostri sogni, non scendete a compromessi, piuttosto aspettate. Quando la troverete, se sarà quella giusta, sentirete le campane suonare e non potrete tornare a casa a mani vuote. In competizione, cercate prima di tutto di divertirvi e trovate in voi stessi l'avversario da battere. Non conta arrivare primi, l'importante è essere consapevoli di aver dato il meglio.

► Cosa si sente di dire ai lettori più giovani?

Prima un consiglio: seguite la vostra passione, diluendola nel tempo ed evitando i fuochi di paglia. Alimentatela selezionando con cura le manifestazioni migliori e gli organizzatori più capaci (indipendentemente dal costo). Il mio augurio: che riusciate a possedere l'auto che avete sempre desiderato, provando poi, ad ogni uscita, le stesse emozioni del primo collaudo.

*Imprenditore ed appassionato di auto d'epoca

FLOW KRAFT ITALY
SVERNICIATURA AD ACQUA
AD ALTISSIMA PRESSIONE



www.fkitaly.it

Via Alba Cortemilia 104

Loc. Ricca di Diano d'Alba (CN)

Tel. 345 0816520 - 349 5623737

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO



ARTCURIAL

// Motorcars

1974 Porsche RSR 3.0 Carrera



Asta in preparazione

MONACO 2017

BY ARTCURIAL

MOTORCARS

Chiusura del catalogo
Metà maggio 2017

Vendita all'asta
Domenica 2 luglio 2017

Monaco
Forum Grimaldi

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

Artcurial Italia
+39 02 49763649
italy@artcurial.com



Se esiste, a Essen c'è

È l'evento di riferimento, il primo al mondo per affluenza di pubblico: oltre 200.000 persone. Il GP di Monaco anni '50 era il tema dell'esposizione centrale: intorno, 2500 auto in vendita, quasi 1300 espositori, 220 club e oltre 20 Case ufficiali

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

Niente da fare, quando si tratta di auto storiche, sullo stereotipo del "facciamo tutto più grande" i tedeschi battono persino gli americani.

Se cercate qualcosa, a Technoclassica c'è, statene certi, ma girare per la fiera è una

prova di resistenza fisica: per percorrere tutti i corridoi (solo percorrere, si badi bene, senza soffermarsi su nulla) serve quasi una giornata intera. Nella quale conviene prendere appunti sulle cose che interessano, perché poi ricordarsi cosa si è visto e dove, è praticamente impossibi-

le, a meno che non si tratti di uno dei mega stand delle Case automobilistiche, specie tedesche: BMW, Mercedes, Porsche e Volkswagen. Girando per i padiglioni è evidente come la maggior parte degli appassionati di "classiche" germanici (e non solo) sia concentrato sui due marchi di

Gli anniversari del 2017

60 anni del motore Wankel

70 anni Ferrari

50 anni NSU TTS e RO 80

25 anni di supersportive Bugatti della nuova era

90 anni di Citroën Germania

40 anni Porsche 928

60 anni Seat 600

30 anni Skoda Favorit

90 anni Volvo

60 anni 500 Steyr-Püch



MASCOTTE

A Essen si torna bambini: tutto è enorme e luccicante. In apertura, l'esposizione centrale dedicata ai GP di Monaco circondata dagli stand di alcuni dei più prestigiosi commercianti europei. Sotto, la mascotte di una Duesenberg.

Stoccarda; il risultato è un'autentica indigestione di 356 e 911, SL o qualsiasi altra cosa porti una stella sul radiatore. Se ne siete appassionati, questa fiera assomiglia in maniera molto prossima al paradiso; se siete indifferenti al loro fascino, o peggio ancora non vi piacciono, davanti a qualche dozzina di stand tirerete dritto. Ce ne sono fin troppe, al punto che alcuni pezzi da novanta per valore e rarità, come 959, 911 RS 2.7 o 300 SL Gullwing, dopo qualche ora vi daranno le stesse emozioni di una Panda (con tutto il rispetto).

Ma niente paura: Techno Classica è così vasta, eterogenea e interessante, da esserlo per tutti. A Essen si vende tanto e bene, i soldi girano, il pubblico mediamente è competente e appassionato anche se non mancano, come in qualsiasi fiera, le famigliole e le comitive, soprattutto nel fine settimana, a rendere ancor più faticoso il girare tra gli stand nonostante l'enorme superficie espositiva.

Tanti i commercianti italiani, sia di vetture sia di ricambi, a testimoniare che l'esperienza vale anche economicamente il viaggio. Sempre piuttosto alti i prezzi, anche se spulciando tra le proposte abbiamo riscontrato meno richieste folli rispetto allo scorso anno. Le proposte fuori le righe comunque non sono mancate, spesso nemmeno giustificate da condizioni di restauro o di conservazione particolarmente interessanti.

FCA e "Freccia Rossa"

A tenere alto il tricolore, anche quest'anno, ha pensato lo stand di FCA Heritage, con una selezione di modelli rinnovata dopo gli allestimenti gemelli di Automotortrò a Torino e di Retromobile a Parigi. Abbiamo fatto due chiacchiere in proposito con Marco Fazio, Historical Services Manager di FCA per Europa e Medio Oriente: "Il nuovo stand di FCA Heritage racchiude tutti i marchi del gruppo per esporre il meglio del nostro patrimonio storico e culturale, ovvero quello che gli appassionati cercano quando vengono a trovarci in questi grandi saloni. Qui a Essen celebriamo i 90 anni della Mille Miglia con le auto italiane che hanno contribuito a ren-





derla "La corsa più bella del mondo": Alfa RL e 8C, Lancia Aurelia B20, Fiat 1100 Mille Miglia e 750 Abarth Zagato. Una degna rappresentanza dell'essenza della cultura italiana nel motorsport". A proposito della rassegna tedesca, Fazio continua: "L'Heritage, così come lo stiamo presentando, per molti è una novità e quindi cerchiamo di dare più informazioni possibili per far capire in cosa consista l'offerta di FCA. Rappresentiamo l'impegno del gruppo per il patrimonio storico.

Il pubblico tedesco è molto preparato, ad Essen ci sono grandi appassionati, felici di trovare gli oggetti dei loro studi o di cui hanno sentito tante volte parlare; quindi noi spieghiamo loro che coi marchi Abarth e Lancia certifichiamo gli organi meccanici e i restauri, e per tutti i marchi forniamo i certificati di origine di ogni singolo telaio. Per i collezionisti e per i commercianti, piccoli o grandi che siano, non c'è altro posto al mondo dove ricevere informazioni ufficiali se non da noi.

I più importanti e prestigiosi rivenditori presenti qui a Essen hanno tutti almeno un'Alfa Romeo storica in esposizione, spesso in bella mostra al centro dello stand. Non è un dettaglio da poco, perché Essen è una manifestazione dagli standard molto alti. Io sono qui da almeno 11 edizioni, l'ho vista crescere ed è sempre un piacere prenderne parte e sostenere il mercato tedesco, una piazza importante per la quale noi supportiamo anche ovviamente la rete di vendita del "nuovo", presente anche qui sul nostro stand con la nuova Stelvio".



PICCOLE ALLA RISCOSSA

Le ribalte internazionali degli ultimi mesi sono tutte per loro: le piccole sportive di tutte le epoche. Dall'alto: una Fiesta XR2 MK1 esposta dal club Ford tedesco; la Skoda 935 Dynamic nel mega padiglione del gruppo VW, che esponeva anche una retrospettiva sulla NSU (sopra, la Sport Prinz coupé) in occasione dei cinquantenari di TTS e R0 80. A destra, una Cooper nell'esposizione centrale, dove il prato (vero) sotto le vetture era innaffiato ogni mattina.





TEDESCHIE ITALIANE
Sopra a sinistra, uno scorcio delle 911 presentate dai tre centri di restauro Porsche italiani: in primo piano una 2.2 T. Sopra, una Taunus 12M nello stand Ford Deutschland e a sinistra un'ala del padiglione interamente occupato da BMW: al centro del terzetto c'era un prototipo stampa della supercar M1, disegnata all'epoca da Giugiaro, piuttosto "vissuto".

SBALORDITI

A destra, nello stand di FCA Heritage, la Lancia D24, vincitrice della Carrera Panamericana del 1953 con Fangio, ha letteralmente sbalordito gli appassionati, tedeschi e no, introducendo degnamente il programma Lancia Classiche. Sotto, Marco Fazio, capo dei servizi storici del gruppo italo-americano.





DALLA STELLA ALLA STALLA

Da sopra, in senso orario: una Renault 5 Turbo 2 in vendita, nel raro marrone metallizzato da catalogo; la Mercedes 190 E 2.3-16 usata da Senna nel 1984 al Nürburgring; una Delahaye in condizioni "barn find"; una Bentley Blue Train Special praticamente nuova, in vendita da un commerciante.

Le Porsche "italiane"

Anche nel mega stand di casa Porsche abbiamo trovato un po' d'Italia: tra i vari centri Porsche Classic presenti c'era una rappresentanza dei tre italiani, ognuno dei quali esponeva una vettura dimostrativa restaurata in sede. Abbiamo scambiato due parole con Alessandro Ricci del Centro Porsche Roma: "Roma è uno dei tre Centri Porsche Classic in Italia assieme a Milano e Catania, oltre ovviamente a Padova che fa da riferimento per tutti. Ognuno di noi è presente con una vettura restaurata internamente: la nostra è una 911 2.2 T 1971 completamente rimessa a nuovo lo scorso anno, con la quale abbiamo vinto un premio in ex-aequo con Catania all'ultima Fiera di Padova. Si tratta di una vettura totalmente restaurata di meccanica, ciclistica e carrozzeria, mentre per gli interni è stato effettuato un intervento di tipo conservativo. Ne siamo molto orgogliosi, soprattutto perché ci hanno chiesto di esporla qui, nella patria di Porsche". Com'è la situazione di Porsche Classic nella Capitale?

"In questo periodo si lavora parecchio, e

ANIME SPORTIVE
A destra, una Peugeot 205 T16 stradale esposta da Arcturial, che l'ha battuta a Rétromobile 2017 per 173.000 euro. Sportiva di tutt'altro genere, sotto, la bella Pegaso Z 102 Touring Berlinetta. Benché rarissime, queste veloci sportive spagnole non mancano mai a Technoclassica.





MICROMEGAMONDO

Dall'alto, in senso orario, una panoramica di quello che si può trovare in vendita a Essen: dalla minuscola Cisitalia D46, alla smisurata Pontiac Bonneville del 1958, bellissima in verde con interni verdi; dalle lentissime microcar anni 50 (in primo piano una Kover CK1 del 1952, proposta a 16.900 euro) alla velocissima Ferrari 512S del 1970; dalle "time capsule" come l'Alfa 1900 Primavera esposta degli olandesi di Strada e Corsa, ai restauri maniacali come quelli di JB Classic Cars, specializzati nelle lussuose Facel-Vega.

INFERNO CLASSICO

Vera e propria istituzione germanica, il Nürburgring vanta un ricco calendario per auto storiche da corsa. "Nürburgring Classic" di metà giugno era presentato da questa candida Porsche 907 del 1967 (a destra).



INTROVABILI

Tra le tante auto difficili da incontrare dalle nostre parti, le Glas 1600 esposte dal club di marca tedesco (a destra), la cattivissima NSU Prinz 1000 TT (sotto, a sinistra), ospitata dall'Audi Club International, e l'introvabile Melkus RS 1000 (a destra), bella sportiva su base Wartburg prodotta in 101 esemplari.



COMPLEANNI

A Essen non mancano i club dedicati alle Isetta (a sinistra), prodotte in numeri impressionanti in Germania col marchio BMW. Sotto, due dei compleanni festeggiati quest'anno: i 60 anni della Steyr-Püch 500 (sotto, uscita nello stesso anno della Fiat); e doppio compleanno per il club NSU Ro 80 (in basso): 50 anni per la bella berlina e 60 per il motore Wankel che la equipaggia.

facciamo il massimo per poter rispettare tutte le scadenze. La maggior parte del lavoro riguarda le vetture dei clienti, e poi stiamo restaurando da zero una nostra 914 del 1973".

Non ci siamo trattenuti nel fare a Ricci la domanda più naturale e impertinente da fare a un italiano che viene in Germania a far vedere come si restaura una Porsche: cosa ci fate qui?

"Siamo qui per incontrare i nostri clienti abituali italiani ma anche per stringere nuovi rapporti, farci conoscere al di fuori dei confini nazionali e della clientela già acquisita. Il nostro è un lavoro fatto per larga parte di contatti, incontriamo altri appassionati, ci confrontiamo con loro e mostriamo il nostro lavoro, ebbene sì, anche ai tedeschi! Dimostriamo di essere bravi quanto loro dal punto di vista della qualità, per la quale loro ovviamente





OGGETTO D'ARREDO

Le mille facce del collezionismo: in alto, a sinistra la Porsche 914-6 preparata e un'Audi 80 elaborata "low-rider"; sopra, una cabina di aereo militare completa proposta come oggetto d'arredo. A sinistra, il prototipo MG EX234 doveva sostituire MGB e Midget. Dietro di lei, l'unica Matra Aero Djet esistente.



DIVAGAZIONI

Tre pezzi decisamente singolari e assai diversi tra loro: sopra, a sinistra l'interessante Exve, supercar elettrica realizzata dalla tedesca Kreisel con carrozzeria Porsche 910; a destra la minuscola Goggomobil Dart del 1958, praticamente una vasca da bagno su ruote, senza neanche le porte, era in vendita a 39.900 euro. Qui a fianco, un particolare della Excelsior Albert 1er, lussuosa vettura belga degli anni Venti.





IN SALITA

Tra le proposte dei privati abbiamo notato diversi modelli in netta rivalutazione. Tra questi, una NSU 1200 TT (sopra, 29.500 euro); due Audi 100 restauratissime, una S coupé (due proprietari, 50.000 euro) e una berlina due porte (unico proprietario, 22.000 euro, sopra a destra); una rara VW Karmann-Ghia 1500 S Typ 34, (a fianco, 53.500 euro).



OSCA

Ancora dalle vendite tra privati, una Adler Junior del 1937 (a fianco, 1000 cc da 39.800 euro) e una rara Fiat 1600 S Coupé Osca (a sinistra) offerta a 49.000 euro con cerchi Cromodora in magnesio, poco coerenti ma ricercati.

te non hanno da imparare nulla da nessuno, ma a volte noi ci mettiamo quel pizzico di estro "mediterraneo" che può fare la differenza".

Riguardo Technoclassica, prosegue Ricci: "È il primo anno che siamo a Essen, una fiera immensa, qualità elevatissima, colpo d'occhio impressionante, ma sinceramente ci aspettavamo un riscontro più "concreto", finora (venerdì, ndr) abbiamo destato più che altro curiosità. Dopo questa trasferta rientreremo nei nostri confini, saremo sicuramente a Verona a maggio e poi ovviamente a Padova, che è la fiera dove Porsche è di casa. Ah, quasi dimenticavo: quest'anno saremo anche sponsor della Mille Miglia per la tappa di Roma".



MULTIPIANO

Sopra, una Porsche 934 Turbo e un Volkswagen Samba Bus in scala 1:43 "fluttuano" su un tappeto di modellini; a sinistra, un rivenditore "multilevel": sopra i volantini, dietro i fari, davanti le vecchie latte d'olio, sotto le auto a pedali. Infine, qui sotto, citazione per l'onnipresente e sempre interessante libreria Gilena, che a Essen occupa un intero corridoio.



IL GRANDE EVENTO DEDICATO AGLI APPASSIONATI DI AUTO



VERONA LEGEND



CARS

FIERA DI VERONA

5/6/7 MAGGIO 2017 FIERA DI VERONA

VERONA LEGEND CARS PRESENTA

LA SFIDA
DEI CAMPIONI

6-7 MAGGIO 2017
FIERA DI VERONA

UNA GARA DI DUE GIORNI
PER PREMIARE IL CAMPIONE
DEI CAMPIONI



MAIN SPONSOR

SPONSOR



PARTNER



INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

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

WWW.VERONALEGENDCARS.COM



Senna vivo

In mostra le monoposto dell'indimenticato pilota, tra cui la McLaren bianca con cui collaudò il V12 di Sant'Agata con cui avrebbe voluto gareggiare

DI DANILO CASTELLARIN

La tesi è a dir poco suggestiva: se nel 1993 Ron Dennis, team manager McLaren, avesse mantenuto l'impegno assunto con il management Chrysler -all'epoca proprietaria della Lamborghini- Ayrton Senna sarebbe ancora vivo. Questa la teoria di Daniele Audetto, uno dei protagonisti all'inaugurazione della mostra "Ayrton Senna l'ultima notte" che al Museo Lamborghini di Sant'Agata Bolognese proseguirà fino al 9 ottobre. Al vernissage, lo scorso 12 aprì-

le, c'era un nutrito parterre: oltre ad Audetto, Mauro Forghieri, Riccardo Patrese, il fotografo Ercole Colombo, il giornalista e scrittore Giorgio Terruzzi. E un padrone di casa d'eccezione: Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato Lamborghini dopo una lunga carriera al Cavallino, rimpiaanta da molti.

Questa la storia: Senna e Lambo si incrociano nell'estate 1993. Ayrton vuole più cavalli dalla sua McLaren per fronteggiare la Williams-Renault. E Audetto, all'epo-

ca "diesse" Lamborghini, è convinto che il motore di Forghieri, un V12 a 80°, montato dal 1989 al 1993 su Lola-Larrousse, Lotus, Modena Team, Minardi e Ligier, sia l'arma vincente per McLaren. «Grazie all'amicizia con Jo Ramirez, combinai un incontro con Ron Dennis -racconta Audetto- e dopo un test parallelo al banco-prova, con Lambo e Ford che giravano alla disperata, saltò fuori che il nostro motore aveva 70 Cv in più del Ford-Cosworth (non più il derivato del vecchio DFV, ben-



EXCERUM QUIS

dignatetur sa sin rem debis nos
dolorernati dolectur as quatusa picima
sin porum ario magniendae porror
molupit ressimusa con pe nation
reieur? Quiasped ex expliti onsendion
planiendent faccabo. Feriora num
repudia

sì l'HBA7, V8 a 75° di 3,5 litri, potenza circa 680 Cv a 13.000 giri, ndr) non a caso l'aveva fatto Forghieri, che di dodici cilindri se ne intendeva...».

Detto, fatto: Audetto, d'accordo con Dennis, organizza alcuni test con una McLaren MP4/8 bianca, senza livrea Marlboro, con motore Lamborghini, in Portogallo a Estoril e in Inghilterra sulla pista gallese di Pembrey, meno visibile ma spesso frequentata dal team di Woking, per non dar troppo nell'occhio. Senna è entusiasta della potenza e soprattutto della guidabilità. Chiede solo alcune correzioni nella curva di erogazione ma vuole il motore subito. Per correrci già negli ultimi GP della stagione. Ma le cose non vanno in porto. «Una sera -continua Audetto- mi arriva la telefonata di Dennis che mi dice "Daniele, mi dispiace, ma ho firmato con Peugeot". Così Sen-

na, poco convinto, lascerà la McLaren per la Williams...».

La mostra delle monoposto guidate da Senna si inserisce all'interno della collezione permanente del museo Lambo. Fra le auto esposte dell'indimenticato campione brasiliano: Toleman F1, Lotus JPS F1, McLaren F1, Williams F1, Ralt F3 e due Formula Ford. Stefano Domenicali ha messo a disposizione i posti più in vista del museo per fare onore alla storia della F1: «Vogliamo proiettarci nel futuro senza mai dimenticare il collegamento con il passato -ha detto l'ex-team principal Ferrari- che diventa storia e memoria insieme, leva potente per far meglio e favorire il progresso della tecnologia». Intensa anche la narrazione dell'epoca con le immagini di Ercole Colombo e le parole di Giorgio Terruzzi, curatori della storia fotografica dedicata al mi-

tico Ayrton. Senna perse la vita il 1° maggio del 1994 nei primi giri del GP di San Marino. Aveva 34 anni.

«In gara era un duro -ha ricordato Riccardo Patrese- e questo succedeva semplicemente perché era il migliore del lotto ed era molto determinato, come lo sono tutti quelli che vanno forte. Ma fuori gara, appena il GP era finito, il nostro rapporto era decisamente amichevole e la sua scomparsa fu davvero una grande perdita, non solo per la sua vita, ma anche per tutto il circus e per lo sport in generale. Stava infatti crescendo Michael Schumacher e sarebbe stato entusiasmante per gli appassionati vederli in lotta per il mondiale di F1».

Il Museo Lamborghini è aperto tutti i giorni dalle 10 alle 19 (sabato e domenica chiude in pausa pranzo dalle 13 alle 14). L'ingresso per gli adulti costa 15 euro.

► UN 2017 RICCO DI APPUNTAMENTI PER IL MENECHINO CMAE

Il sodalizio milanese dedicato alle auto e moto storiche Cmae (Club milanese automotoveicoli d'epoca) ha messo in cantiere un'abbondante programma di iniziative per la stagione 2017. Il 29 aprile è stata organizzata una escursione in Piemonte e Liguria, ad Arquata Scrivia (AL) e Isola del Cantone (GE).

Per il 13 e 14 maggio il calendario prevede la visita alla collezione di Mario Righini al Castello di Panzano di Castelfranco Emiliano (BO). La raccolta comprende numerosi pezzi di grandissimo rilievo storico, tra cui la Auto Avio Costruzioni 815 del 1940. Dopo la collezione Righini, altra meta della giornata è il museo Stanguel-

lini di Modena. A giugno è programmata una gita nel Monferrato, sabato 17. Poi il 1° luglio una... gita fuori porta, cioè nella vicina Brianza, con un programma tutto monumenti e chiese. A settembre sarà la volta degli opifici industriali, il 16 in Val Chiavenna: pastificio Moro e il museo di Bottonera.

Ottobre sarà il mese "clou" con l'11° Trofeo Milano, sabato 7. Sabato 21 è invece in calendario la gita al museo Fisogni di Tradate (VA), ampia raccolta di pompe di benzina. Il 1° novembre il CMAE parteciperà a Ruote di Speranza all'autodromo di Monza. www.cmae.it



► SCOPERTE... ALLA SCOPERTA DELLA MOTOR VALLEY

Un giorno sulle strade della terra dell'auto sportiva italiana, rigorosamente con vettura scoperta. È l'essenza della nuova iniziativa "Motor Valley in spider", organizzata dall'Associazione "Viaggio in Spider" di Brescia. Il giorno scelto è il 28 maggio e i luoghi di cui è prevista la visita raccontano appunto una fetta importante della storia dell'automobilismo sportivo italiano.

"Epicentro" programmato per l'evento è Modena, con i suoi gioielli automobilistici Ferrari e Maserati (quanto meno della seconda parte della sua storia, dal 1940 in poi), ma anche di un altro nome di rilievo nella storia delle corse: quello della Stanguellini, per parecchi anni dominatrice delle gare per le monoposto delle formule minori.

Il programma della manifestazione prevede anche la visita del MEF, Museo Enzo Ferrari, nonché della officina che fu di Alfredo Ferrari, padre del creatore della Ferrari.

Fuori dall'area urbana, ma sempre nell'ambito modenese, per i partecipanti alla Motor Valley in Spider è prevista anche la visita al museo privato della famiglia Panini, che comprende numerose vetture provenienti dalla raccolta che fu della Maserati. Dopo un giro nei luoghi più significativi della zona, per i partecipanti è in programma la possibilità di entrare sulla pista dell'autodromo di Modena.

www.viaggioinspider.com
info@viaggioinspider.it



► LE MATRA A RADUNO NELLA VALLE DI SUSÀ

Il Matra Italia organizza per sabato 21 e domenica 22 maggio il suo primo raduno nazionale ufficiale della stagione 2017. Palcoscenico previsto per la manifestazione è la Val di Susa. La partecipazione è aperta a ogni modello Matra.

Il ritrovo dei partecipanti è programmato ad Avigliana per la mattinata del sabato, da dove i "radunisti" nel segno della Matra si muoveranno per raggiungere la Sacra di San Michele. Dopo la visita ci sarà il trasferimento ad Almese con visita al centro storico. La domenica mattina sarà la volta del trasferimento a Susa per la visita guidata alla cittadina. Infine, discesa nella bassa Val di Susa fino a Caprie dove ci sarà il pranzo e il commiato.

www.matraitalia.eu



► **A VERONA NON SOLO... GIULIETTA CON IL REGISTRO ITALIANO GIULIA**

Dall'Arena di Verona alle colline moreniche fino al Mincio. È stato questo lo scenario in cui si è svolto domenica 26 marzo il raduno denominato "Trofeo Città di Verona", organizzato dal Registro Italiano Giulia e giunto alla 25ª edizione. Protagoniste sono state le Alfa Romeo Giulia, in versione berlina, GT e Spider, oltre ad Alfetta, Giulietta Anni 60 e 80, 1750 e altre "storiche" della Casa del Biscione. Tappa dell'itinerario compiuto dalla carovana di Giulia è stata Valeggio sul Mincio, per il pranzo. Nel pomeriggio gli equipaggi hanno raggiunto i giardini del vicino Parco Sigurtà, dove le auto sono rimaste in mostra, mentre i partecipanti visitavano il parco. Al termine della giornata il Presidente Paolo Stefanel ha ringraziato le persone intervenute e lasciato ricordi della manifestazione.
www.registrogiulia.info

► **CON LE MG SULLE STRADE DEL COLLIO FRIULANO**

Dal 17 al 19 marzo il MG car club d'Italia ha iniziato la sua attività del 2017 con il Winter Meeting, arrivato quest'anno alla sua 26ª edizione. Il raduno ha avuto come base logistica Gradisca d'Isonzo (GO) per poi vivere la sua parte dinamica nella regione e il Collio friulano. I 45 equipaggi partecipanti, provenienti da tutta Italia, si sono ritrovati il venerdì ad Aquileia. Il sabato la carovana di MG si è spostata a Cividale, per affrontare poi il percorso in salita Cividale-Castelmonte, strada spesso teatro di gare e prove speciali. C'è stata quindi una prova di abilità su pressostati e un itinerario in Slovenia di un centinaio di chilometri. Il gruppo si è poi spostato a Gradisca d'Isonzo dove le 45 Mg hanno fatto bella mostra al centro della Spianata.
www.mgcarclubitalia.org



► **LA PRESENZA ASI A TECHNO CLASSICA**

La presenza di ASI-Automotoclub Storico Italiano a TechnoClassica-Essen è stata positiva. Il Presidente Loi, insieme ai consiglieri Ugo Amodeo e Giuseppe Di Mauro, ha incontrato esponenti del motorismo storico internazionale, tra cui il Presidente FIVA Patrick Rollet e il suo vice Mario Theissen. Presso lo stand ASI sono state promosse alcune manifestazioni di club federati: la Targa di Capitanata (26-28 maggio, Club Dauno, FG), le Veterane sulle strade dei vini (2-4 giugno, VCC Bordino, AL), il Giro di Sicilia (1-4 giugno, VCC Panormus, PA), la Leggenda di Bassano (22-25 giugno, CVAE Bassano), il Circuito di Pescara (7-9 luglio, Old Motors Club d'Abruzzo). Ed Essen è stata anche l'occasione per presentare la prossima edizione del Concorso di eleganza, a Torino il 10 e 11 giugno prossimi. L'esposizione delle auto partecipanti avverrà prima presso la Palazzina di caccia di Stupinigi e poi al Castello del Valentino a Torino.
www.asifed.it



► **DIETRO LA LINEA GOTICA CON JEEP E VW DA REDUCI**

Anche quest'anno la località appenninica di Serramazzone (MO), accoglierà il raduno "Jeep e Gippionisti", manifestazione biennale ispirata ai vecchi veicoli tuttofare nati per gli usi logistici in occasione della seconda guerra mondiale e aperta ai mezzi militari del periodo dal 1915 al 1945. La manifestazione è alla sua sesta edizione e si svolgerà il 3 e 4 giugno. L'evento è organizzato dal Club Volkswagen Italia, con il patrocinio del Circolo della Biella di Modena. Ogni 2 anni, equipaggi, motociclisti, autisti, piloti e carristi si danno appuntamento sulle "Vie della Storia", cioè le arterie che furono teatro delle operazioni militari alle spalle della Linea Gotica durante il secondo conflitto mondiale. All'evento sono invitati a partecipare auto, moto, biciclette del periodo bellico, con particolare attenzione per le Jeep e i derivati Maggiolino. Sono invitati anche i proprietari delle Pescaccia (Typ 181) "civile" prodotto dal 1969 al 1979.
www.clubvolkswagenitalia.it



27

mostra
scambio
bastia
umbra



Festeggia i 70 anni
della Lambretta



i 60 anni della
Nuova Fiat 500
e 500 Abarth



20-21 Maggio 2017 Bastia Umbra (Pg)
centro fieristico Umbriafiere

orario sabato 8.00-19.00 domenica 8.00-18.00

Auto e moto d'epoca, ricambi, accessori, automobilia

Italservice tel 0742.320642 - 337.645125 - fax 0742.318464

www.mostrascambiobastiaumbra.com

Speciale Progetto "pilota"

**RICORDIAMO I 60 ANNI DELLA BERLINETTA DESTINATA,
NELLE INTENZIONI, AI GENTLEMAN-DRIVER
IN PISTA SI VIDE POCO, MA LE LINEE DI SCAGLIONE
SONO UNA PIETRA MILIARE DELL'AUTOMOBILISMO
E QUESTO ESEMPLARE È APPARTENUTO A UN EX-F1...**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ORAZIO TRUGLIO



GRAN TURISMO

La Giulietta SS impegnata in curva: la tenuta di strada è ottima ma il rollio è abbastanza pronunciato. Nata per essere usata in corsa, la Sprint Speciale si esprime al meglio come raffinata gran turismo.





Un sogno da 200 km/h: questo fu, per Nuccio Bertone e il suo disegnatore Franco Scaglione, la Giulietta Sprint Speciale. Per Bertone, perché impegnato nella furibonda lotta, con Zagato e Pinin Farina, per la palma di migliore dei carrozzieri italiani; per Scaglione, perché nella "SS" applicò le esperienze dei concetti studiati con le Berlinetta Aerodinamica Tecnica, le tre "concept" come le chiameremmo oggi, disegnate sulla base dell'Alfa Romeo 1900. I due furono alleati nel Grande Gioco che vedeva contrapposte Alfa Romeo e Fiat, le quali regolavano il mercato, affidando le commesse ora all'uno ora all'altro carrozziere, secondo convenienze economiche e politiche e a volte anche soltanto secondo le simpatie. La Giulietta, modello fondamentale nelle sorti del Biscione di allora, è l'esempio tra i più lampanti di questa strategia: la berlina disegnata dal centro stile interno Alfa Romeo guidato da Giuseppe Scarnati, la spider alla fine affidata a Pininfarina, la Sprint a Bertone, con l'intrusione di Zagato che la modificò per i piloti, stimolando la "risposta" dello stesso Nuccio che ordinò al "suo" Scaglione di disegnarne una più bella e veloce.

FEDELITÀ
Sopra, l'interno di questo esemplare dopo il restauro è tornato come nuovo. I materiali sono stati riprodotti con fedeltà agli originali. La posizione di guida è piuttosto distesa, soprattutto per le gambe a causa dello scarso spazio tra piano di seduta e pavimento.



Caratteri decisi

La storia dell'Alfa Romeo Giulietta, in tutte le sue tante sfaccettature, racconta di cos'era il mondo dell'automobile italiano verso la fine degli anni '50, al crocevia della sua storia. Due grandi Case, Alfa Romeo e Fiat, giocavano da protagoniste nel mercato nazionale, una a Milano e una a Torino. L'Alfa aveva creato la sua prima berlina a scocca portante, la 1900, ma navigava in cattive acque finanziarie ed era di proprietà statale; la Fiat aveva presentato la Nuova 500, per molti versi una piccola rivoluzione anche se riprendeva, aggiornandoli, nome e concetti dell'utilitaria d'anteguerra; ed era saldamente nelle mani della famiglia Agnelli, rivestendo un ruolo di non poco conto nella vita politica del paese.

Intorno ai grandi costruttori nazionali gravitava un mondo di fornitori, in primis i carrozzieri, con idee e caratteri ben distinti, ma tutti necessari alle Case stesse per produrre le proprie automobili. E i carrozzieri a loro volta si affidavano a stilisti che tracciavano le linee di quelle carrozzerie: uomini che spesso avevano caratteri decisi, anche spigolosi, poco inclini al compromesso, più artisti che semplici disegnatori.

In questo quadro s'inserisce la storia della Giulietta, nata come coupé "Sprint" prima che berlina, a cui seguono la Sprint Veloce, alleggerita e potenziata, e la Sprint Speciale, frutto dell'ingegno di Scaglione e destinata ai clienti piloti, con l'intermezzo della Sprint Veloce "Zagato", serie limitata di esemplari realizzati dal carrozziere-pilota milanese su richiesta di alcu-



SCHERMO

Nella SS (sotto) tutto è dettato dall'imporre una coerenza formale a esigenze aerodinamiche, come il parabrezza inclinato di 65°, tanto da imporre uno schermo per impedire che il risucchio dell'aria sollevi i tergi. Sopra, il posteriore risente anche delle influenze dell'epoca derivanti dalle attività aerospaziali, in particolare nelle lucciole dei gruppi ottici (a fianco).



ni gentleman-driver prima che la Casa del Biscione decidesse di accontentare le loro necessità appunto con la SS. Ma a quel punto le "SVZ", con carrozzeria in alluminio dagli sbalzi ridottissimi, furono le preferite per le corse, mentre la SS, che dapprima doveva essere pure in lega leggera (e le prime carrozzerie furono in effetti realizzate in quel materiale) ma poi fu in acciaio, divenne un'elegante e mondana gran turismo, veloce soprattutto sul dritto. Un sogno da 200 km/h, velocità stratosferica nel 1957, specie se ottenuta da una "milletré", grazie all'effettiva intuizione sull'aerodinamica delle linee, ma meno rapida in circuito. I piloti preferirono i cortissimi sbalzi delle "Zagato", che rendevano quelle Sprint Veloce più maneggevoli, alla "coda" che favoriva la velocità di punta.

Curve

Proprio della Sprint Speciale, a 60 anni dalla nascita, parliamo in questa sede, con un esemplare completamente restaurato che ci dà la possibilità di ritornare a quel crocevia di cui dicevamo sopra.

Perché la storia della Giulietta Sprint e delle sue varia-

zioni ci riporta a un vero brulichio di uomini e di ingegni, che non è forse nemmeno mai stato chiarito del tutto nel suo percorso fatto di molte curve, ma che certo testimonia di come l'Alfa Romeo di quegli anni fosse un'azienda all'avanguardia sotto tutti gli aspetti, nonostante la volontà dell'IRI, azienda di Stato proprietaria del Biscione, di non calpestare i piedi a Fiat. L'idea primigenia della Giulietta è quella di una berli-

COMPLETA

Sotto, la strumentazione deriva dalla Giulietta Sprint: ci sono tachimetro con due contakm, contagiri, termometri acqua e olio, manometro olio e indicatore benzina. Ottima la leggibilità.



na di cilindrata piccola o piccolissima: a tutta prima si ipotizzano addirittura 350 cc, con un bicilindrico raffreddato ad aria, 2 tempi e trazione anteriore! Poi nelle ipotesi si sale a 600 cc, 4 cilindri 4 tempi; poi ancora a 750 cc, sempre a trazione anteriore. E spunta una prima idea di uno stabilimento a Pomigliano d'Arco, rifiutato dal governo: chissà se la Mini avrebbe avuto il successo che ha avuto, se l'Alfa Romeo nei primi anni '50 avesse prodotto un'auto così innovativa?

Francesco Quaroni, capo di Alfa Romeo, e Giuseppe Luraghi, direttore generale di Finmeccanica, che cercavano l'idea giusta per il modello che risolvesse le sorti dell'Alfa Romeo, decisero alla fine per la cilindrata 750, che divenne la sigla di progetto. Ma dall'agosto del 1952, quando tale decisione fu presa, a quando si mise mano al progetto, si era già arrivati a 1100. A quel punto però si rischiava di dare fastidio al Lingotto, dove il modello di maggior successo portava proprio quel nome e quella cubatura. Così il consiglio di amministrazione decise alla fine per l'inconsueta cubatura di 1.290 cc: la Giulietta sarebbe stata una "milletté", soluzione peraltro gradita al capo della proget-

tazione meccanica del Biscione, Giuseppe Busso. È risaputo poi che la Sprint fu presentata prima della Giulietta berlina che avrebbe dovuto essere la capostipite: una cosa che oggi andrebbe contro ogni regola di marketing, ma allora non ci si fece troppo caso. La berlina era in ritardo per il Salone di Torino del 1954, ma non si poteva non presentare nulla: ancora nel 1950 l'Alfa Romeo aveva venduto soltanto 341 auto, e Luraghi doveva fare i salti mortali per tenere a bada i malumori romani. Così s'iniziò dalla Sprint che, essendo allestita dai carrozzieri all'esterno, era già pronta.

Gara di stile

E qui dalle pieghe della storia emerge il grande fervore tecnico e stilistico dell'epoca, condito da un'accesa competizione tra carrozzieri, disegnatori e stilisti. Se infatti la Giulietta Sprint Speciale è universalmente attribuita a Franco Scaglione per Bertone, grazie ai numerosi stilemi in comune con le tre "Berlinda Aerodinamica Tecnica" del disegnatore toscano, la prima Sprint di serie è in genere attribuita a Bertone tout-court. Ma la strada per arrivare a Bertone era



PARAURTI
Sopra, il logo di Bertone, carrozziere all'avanguardia a cui fu affidata anche la prima Giulietta Sprint. Sotto, i paraurti sulla Sprint Speciale furono aggiunti dopo i primi esemplari, che erano più "corsaioli".





B.A.T.
Qui sopra, un ritratto di Franco Scaglione, autore delle linee della Giulietta SS, a cui applicò molte delle idee e delle esperienze accumulate con le Berlinetta Aerodinamica Tecnica, di cui sotto vediamo la prima, la "5" del 1953.

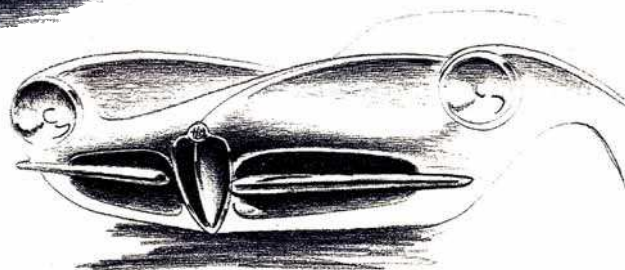
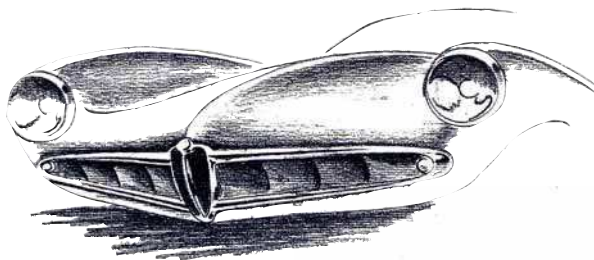
cominciata molto prima... nel Reparto Carrozzerie Speciali del Portello che, sotto la direzione di Ivo Colucci, approntò una prima coupé, ancora con cilindrata 1.1. Definita "il brutto anatroccolo", non poteva andare; allora Quaroni indisse una sorta di gara tra Bertone e Ghia, due carrozzerie torinesi. Alla Ghia lavorava Mario Felice Boano, nella duplice veste di socio e stilista. Gli ambienti milanesi non vedevano di buon occhio questo "favore" verso la cerchia torinese, perciò Quaroni incaricò di realizzare un prototipo anche la Carrozzeria Boneschi di Milano, ma senza una vera convinzione, e perché la più nota Touring era troppo impegnata con la 1900 C Sprint. Boneschi fece una proposta troppo complicata da realizzare, mentre alla Ghia nel frattempo erano sorti problemi interni che portarono alla fuoriuscita di Boano. Così Quaroni decise di assegnare la commessa di mille esemplari della Sprint a Bertone, il quale peraltro non aveva una capacità produttiva così elevata (tanto che, prima della sua uscita da Ghia, lo stesso Bertone si era accorda-

to con Boano per un'alleanza tra le rispettive aziende, che avevano anche realizzato un progetto congiunto). Tutto chiaro? No, perché per decenni le linee della Giulietta Sprint sono state attribuite genericamente a Bertone, con l'aiuto dello stesso Boano che era rimasto comunque in rapporti con lui. Ma sulla definizione finale fu decisivo in realtà l'apporto di Franco Scaglione, che lavorava secondo l'estro e non aveva mai voluto essere assunto, né era propenso a ricevere suggerimenti, perciò alla fine rimase anche defilato rispetto all'attribuzione definitiva dell'opera.

Nella sua casa di Suvereto (LI), ai primi anni Novanta, Scaglione concesse un'intervista a Maurizio Tabucchi (riportata nel libro "Alfa Romeo 1910-2010, ed. Giorgio Nada), a cui disse: «Avevano messo in antagonismo Bertone e Boano. Quest'ultimo però si occupava già della Lancia Aurelia, che era in una categoria di cilindrata molto superiore (2.5, la B20 GT, ndr). Si fece anche il mascherone di legno per formare le dime su disegno di Boano -continuava Scaglione. Però, non ricordo il motivo, Boano alla fine non poté farlo (probabilmente perché già in atto i dissidi con Segre della Ghia, ndr) allora procedette Bertone, ma il disegno era sempre quello di Boano, e somigliava alla Aurelia. La Giulietta aveva tutte altre dimensioni e quando Quaroni mi chiese cosa ne pensavo, io gli dissi che mi sembrava orrenda. A quel punto Quaroni mi disse "Ah si?! Bene! Allora la faccia lei!". Infatti delle linee di Boano la Sprint non ha nulla».

Alla domanda di Tabucchi perché non gli sia mai sta-





STUDIO
Due bozzetti di Scaglione per lo studio del frontale della Giulietta Sprint Spider (archivio Maurizio Tabucchi, da "Franco Scaglione Designer", libreria ASI). A lato, lo scudetto Alfa sulla SS.

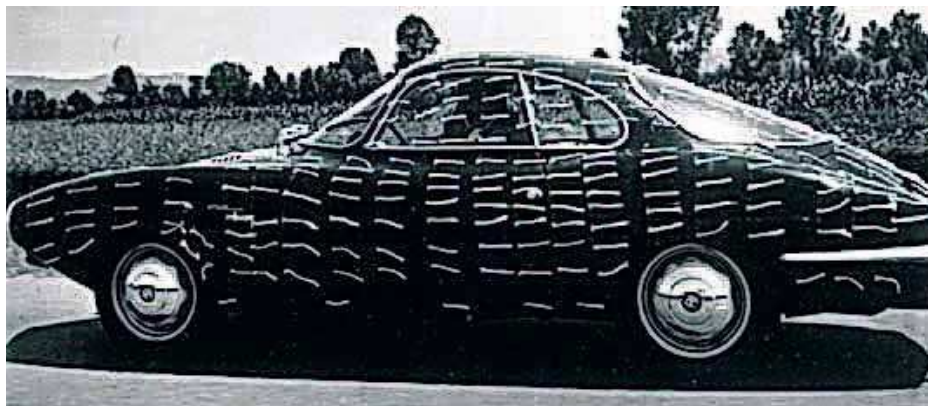


COERENZA

In alto, un prototipo della SS: mancano paraurti e scudetto Alfa Romeo. Qui sopra, il prototipo della Giulietta Spider di Bertone-Scaglione che fu in gara con quello di Pininfarina, che poi prevalse; a sinistra, la 2000 Sportiva, sempre disegnata da Scaglione, che fu prodotta in soli due esemplari perché ritenuta troppo impegnativa, nel 1954 dai vertici della Casa del Portello. È evidente la coerenza stilistica tra i vari modelli.

FILETTI

Qui sopra, sulla bellissima ATS 2500 GT del 1964 le idee di Scaglione trovano un'ispirata evoluzione e un moderno compimento; l'esecuzione è di Allemano. A destra, test aerodinamico con i filetti di lana bianca applicati alla carrozzeria per visualizzare l'andamento dei flussi d'aria sulle superfici.





ta riconosciuta la paternità della Sprint, Scaglione rispondeva: «I carrozzieri non volevano si sapesse che le auto erano disegnati da altri, perché il loro marchio avrebbe perso importanza. Era così per Bertone come per Pininfarina e gli altri grandi. Non avevano nemmeno tutti i torti, ma io ebbi discussioni furiose per difendere il mio lavoro e il mio nome. Lo dissi a Bertone: “Io cosa ci posso fare? Mi faccia un’offerta che io ritenga conveniente e io mi faccio assumere da lei! Finché sono un consulente esterno, il mio unico capitale è il mio nome!».

Oggi che i protagonisti di questa storia se ne sono tutti andati, restano le automobili: basta mettere fianco a fianco la 2000 Sportiva (coupé di cui la Giulietta Sprint prese il posto, perché la cilindrata 2000 era ritenuta troppo impegnativa), la Giulietta Sprint e la Sprint Speciale per notare i tanti stilemi comuni che le identificano come figlie della stessa mano. Franco Scaglione è morto a Suvereto il 19 Giugno 1993.

Alluminio

L’architettura generale della meccanica della Giulietta, e quindi anche della Sprint Speciale, era derivata da quella della 1900, ma con aggiornamenti tesi a ottimizzare il tutto. Il motore bialbero, segno distintivo dell’Alfa Romeo, ha un modernissimo sistema di regolazione delle valvole, con bicchierini e spessori

a bagno d’olio, oltre alle note camere di scoppio emisferiche con valvole “a V” e candela centrale, il tutto per la migliore propagazione della fiamma. Ma il pezzo forte, quello che regala al bialbero in alluminio la proverbiale affidabilità a fronte della ragguardevole potenza, sono le leggere canne dei cilindri uniformemente circondate dall’acqua di raffreddamento e soprattutto la loro lavorazione al centesimo di millimetro che permetteva la sporgenza infinitesimale dal piano cosicché nel serraggio della testa la guarnizione vi si adattasse per una tenuta pressoché perfetta. Inoltre il banco ha cinque supporti, su un albero corto e con fusione in alluminio del basamento frutto della decennale esperienza della fonderia del Portello. Insomma ha tutte le qualità dei motori da competizio-

DETTAMI

Sopra, la lunga coda a goccia che caratterizza il posteriore della Giulietta SS secondo i dettami aerodinamici dell’epoca. Sotto, Ada Pace in gara alla Coppa Intereuropa del 1960 a Monza. I piloti preferirono alla SS la Giulietta Sprint di Zagato, soprattutto a causa degli sbalzi pronunciati che sulla SS limitavano la maneggevolezza.





ne, rapportate a una potenza adatta all'uso su strada, dunque un'affidabilità di riferimento.

La trasmissione della Giulietta era pure in alluminio: scatola del cambio comprendente anche campana di collegamento al motore, scatola del differenziale e coppia conica al ponte rigido posteriore. Però gli ingranaggi interni, prodotti dalla americana Gleason, dopo pochi chilometri nei collaudi si deformavano producendo un rumore assordante; allora si irrobustì la scatola con nervature dove necessario e alleggerimenti dove il carico era minore o nullo. Così si realizzò un ponte posteriore che è rimasto nella storia per efficacia, robustezza e leggerezza, arrivato fino alla ultima Spider del 1993.

Restauro "pilota"

La Giulietta SS di questo servizio è di proprietà di Kessel SA, concessionario Ferrari, Bentley e Maserati di Lugano che proprio con essa ha avviato la propria attività di restauro, aprendo un dipartimento apposito "Kessel Classic". E non a caso è stata scelta la Giulietta per iniziare: essa fu acquistata negli anni '80 da Loris Kessel, fondatore dell'azienda e pilota con trascorsi di F1 negli anni '70. Quando Loris scomparve, nel 2010, la Giulietta era ricoverata in azienda in attesa del restauro che il suo stesso proprietario aveva pianificato. Ma poi, per mancanza di tempo, non

LAMIERATI CRITICI

In queste immagini, alcune fasi del restauro realizzato da Kessel Classic. La parte più complicata è venuta dalle condizioni dei lamierati sotto scocca, come nella zona dell'attacco delle sospensioni anteriori (sotto). C'erano molti pezzi mal fatti e tanto stucco. Una parte che richiede sempre uno "studio" approfondito è l'impianto elettrico (in alto). Nelle foto piccole qui sopra, da sinistra sopra, in senso orario: dettaglio della sospensione anteriore con triangoli oscillanti; il "taglio" di coda, piuttosto impegnativo dal punto di vista del carrozziere con le sue linee elaborate; il ponte posteriore con la scatola del differenziale in alluminio, lavorata per irrigidirla e alleggerirla insieme; il fondo della vettura, con un tamburo e la coppa dell'olio in evidenza.





era mai stato avviato. È stato il figlio, Ronnie, a decidere di avviare il progetto e con esso l'attività "classica" dell'azienda.

Così, la bella Giulietta è diventata una sorta di laboratorio, nel quale l'azienda ticinese ha studiato. Soprattutto il *modus operandi*, come spiega Luca Molina, responsabile post-vendita: "In passato ci eravamo avventurati in un paio di restauri, ma senza finalità commerciali - spiega Molina. Non avevamo quindi obblighi particolari. Ma se avvii un'attività professionale, devi essere in grado di dare un tempo di consegna ragionevolmente certo al cliente."

► Operazione non facile... Come ci si riesce?

"Era appunto quello che volevamo scoprire: come fare. L'obiettivo era, ed è ora, quello di completare un restauro completo in circa 12 mesi. E, soprattutto, di non tenere mai la macchina ferma. Può accadere che ci sia un piccolo ritardo dovuto a un particolare o una lavorazione che richiedono del tempo in più. Ma il restauro dell'auto non viene mai fermato, il cliente non deve mai avere questa sensazione."

► E la Giulietta come vi ha aiutati in questo?

"Dandoci la possibilità di fare la messa a punto su noi stessi e sulle procedure da adottare. Dimostrandoci le difficoltà che avremmo potuto incontrare."

► Per esempio?

"Il frontale era in pessimo stato, storto, e gli attacchi motore erano messi insieme alla bell'e meglio. Abbiamo dovuto studiare per capire come sistemarlo, non

avendo riferimenti. Anche i sotto porta erano in cattive condizioni, ma uno meno dell'altro, e abbiamo potuto usarlo per prendere le misure. Con il frontale devi trovare un altro metodo, ce n'è uno soltanto..."

► E quindi come avete fatto?

"Abbiamo studiato le fotografie, la documentazione, fatte le proporzioni e in pratica l'abbiamo ridisegnato. Poi abbiamo creato le dime di cartone e legno e abbiamo sperimentato".

► Quanto tempo è servito per il restauro?

"Circa due anni e duemila ore di lavoro, di cui 500 per la lattoneria, circa 300 per la vernice, il resto per meccanica e mano d'opera generale".

► Avete imparato la tecnologia della costruzione di auto di 50-60 anni fa?

"Proprio così. Per esempio, al momento della verniciatura, prima di avviare il lavoro abbiamo montato tutta la macchina per vedere che gli elementi di carrozzeria combaciassero a dovere, poi l'abbiamo smontata e avviato il lavoro".

► A proposito di verniciatura, queste tinte erano alla nitro all'epoca, siete riusciti a ottenere lo stesso risultato?

"Sì, ma anche qui abbiamo dovuto studiare. Abbiamo usato scarti di lamiera per fare le prove. Più che la tinta in sé, è difficile da ottenere la stessa brillantezza. Bisogna fare molte prove. Con la nitro potevi dare tante mani fino a ottenere il risultato voluto. Con le vernici ad acqua moderne per arrivare allo stesso risulta-

DAL PERSPEX AL VETRO
Il frontale della Giulietta

SS è una delle parti della vettura che ha subito più modifiche nei primi tempi della produzione, ma anche il resto della vettura conobbe varie evoluzioni. In particolare si passò dall'alluminio all'acciaio per alcune parti della carrozzeria e il vetro sostituì il perspex nei finestrini e nel lunotto. Questo esemplare fu immatricolato il 2 febbraio 1961; Loris Kessel, grande appassionato di Alfa Romeo, lo acquistò nei primi anni '80.



SCHEDA TECNICA

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE (1957)

Motore Anteriore longitudinale raffreddato a liquido, monoblocco e testa in lega leggera, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 74 x 75 mm, cilindrata 1290 cc, rapporto di compressione 9,7:1, distribuzione bialbero in testa (doppia catena), due valvole per cilindro Accensione spinterogeno Impianto elettrico 12 V, dinamo 240 W, batteria 38 Ah Alimentazione due carburatori doppio corpo Weber 40 DCOE3 Lubrificazione a carter umido Potenza 97 CV a 6500 giri Coppia 11,5 kgm a 4500 giri **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 5 marce + RM, rapporto finale 9/41 Ruote in lega Campagnolo; pneumatici 155-15 **Corpo vettura** Carrozzeria autoportante in acciaio, coupé due porte due posti Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, molle elicoidali, barra antirullo; posteriori ponte rigido, triangoli superiori, puntoni longitudinali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici Freni a tamburo (tre ceppi) sulle 4 ruote, impianto idraulico Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio benzina 80 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.250 Carreggiata anteriore 1.292 Carreggiata posteriore 1.270 Lunghezza 4.120 Larghezza 1.660 Altezza 1.280 Peso 860 kg **Prestazioni** Velocità massima 200 km/h

to devi dare tante mani di trasparente ognuna seguita da lucidatura con abrasiva di grana sempre differente, fino a ottenere la lucentezza desiderata. Ogni mano di lucidatura toglie un po' di trasparente e l'unico modo per arrivare al livello giusto è quello di provare, provare e provare. E poi osservare alla luce del sole".

► Qual è stato il problema più grande?

"Che la Giulietta era piena di rattoppi fatti male, frutto di interventi chiaramente effettuati da meccanici che non conoscevano la macchina, oppure fatti in economia. C'era stucco metallico dappertutto".

► E in dettaglio?

"Gli attacchi delle serrature e le cerniere delle porte non si trovano più. Inoltre quando abbiamo smontato la macchina abbiamo fatto molta attenzione ai raschiavetro, alle guarnizioni e alle cromature, per poterli riutilizzare".

► Non avrete fatto tutto in casa però?

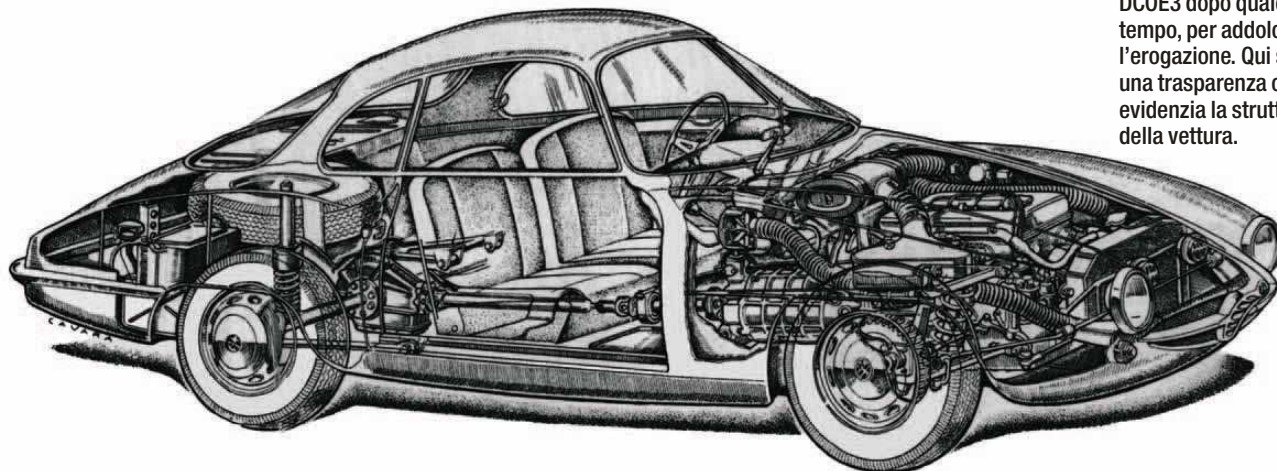
"No, certo. Soprattutto per la meccanica ci siamo rivolti a fornitori esterni, che hanno revisionato i pezzi. Noi abbiamo rimontato il motore e abbiamo costruito da zero raccordi, circuiti idraulici, quelli elettrici. Un bel problema, tornando per un attimo alla carrozzeria, è venuto dagli interni, soprattutto i sedili. Anche per quelli ci siamo rivolti in parte a fornitori".

► Quante persone avete sulle classiche?

"Abbiamo due meccanici e un lattoniere interni; poi un verniciatore esterno che lavora da noi quando serve; e un apprendista, che è fondamentale per quei lavori in teoria da poco, come la pulizia dei bulloni, per esempio, che però è fondamentale non diventi un costo. Non si può pensare di mettere in conto migliaia di franchi o di euro per questa voce, ma il costo del lavoro in termini di tempo è quello".

CIELO CONVESSO

In alto, il motore nel suo vano e durante la lavorazione: si notano la doppia catena di distribuzione e i pistoni con il cielo convesso. I carburatori sono Weber 40 DCOE2, che presero il posto dei DCOE3 dopo qualche tempo, per addolcire l'erogazione. Qui sotto, una trasparenza che evidenzia la struttura della vettura.



**LE ORIGINALI (SOPRATTUTTO LE "S") ERANO UN'ALTRA COSA
MA ANCHE QUESTE INIZIANO A SALIRE DI QUOTAZIONE E, SEPPUR MITIGATI,
HANNO UGUALI FASCINO E CARATTERE DELLE PROGENITRICI**

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO MARCO MARINI



Mini

Le ultime Cooper



Durante tutti gli anni '80 del secolo scorso la classica Mini, quella progettata da Alec Issigonis, vivacchia nei listini Austin Rover, in gran parte oscurata dal buon successo ottenuto da quella che doveva sostituirla: la Austin Metro.

Ebbene: in questa pur non brillantissima situazione, la gloriosa Mini ha la sua brava versione lussuosa, la "Mayfair", e si produce anche in alcune serie speciali molto riuscite, tra cui ricordiamo quella celebrativa dei suoi venticinque anni nel 1984; ma è nel 1989, con la suggestiva versione del trentennale, la Mini "Thirty", che questa vettura riacquista notevole interesse presso il pubblico.

Tanto da indurre il Rover Group (così è ribattezzato dal 1986 il Gruppo Austin-Leyland) alla seria riconsiderazione del ruolo, non solo della Mini stessa, ma anche e soprattutto della Mini Cooper; una veloce serie di incontri con John Cooper è più che sufficiente per dare corpo all'idea; egli, tra l'altro, mai ha abbandonato la sua vetturella del cuore e per lei sta producendo dal 1990 un kit a doppio carburatore venduto dai Concessionari del Gruppo.

Il primo frutto della nuova strategia è una serie numerata, conosciuta come RSP (Rover Special Production), di mille esemplari riservata al mercato inglese (più altri seicentocinquanta per il Giappone) e presentata nel Luglio 1990; essa monta, come sug-

INIMITABILE
Cooper Sport (a sinistra) e 40 LE mostrano come cambia il carattere di queste Rover Mini a seconda della presenza o meno dello "Sport Pack". A ognuno il giudizio su quale sia da preferire; non cambia, invece, la classe, semplicemente inimitabile.



gerito da John Cooper, che non manca di apporre il suo autografo su una delle bande colorate sul cofano, il motore derivato da quello della Austin Metro MG: un 1.300 cc a carburatore da 61 Cv.

Visto il grande successo, l'iniziativa induce la Rover a produrre una versione di serie di questa macchina, che gli inglesi battezzano ufficialmente "Mainstream" e in Italia altrettanto ufficialmente è chiamata a posteriori "carburatore", posto che è stata l'ultima Cooper alimentata con tale sistema, della quale se ne importano in Italia un buon numero di esemplari: ciò accade a partire dall'autunno 1990.

Nel 1991 un nuovo kit a due carburatori, meno rispettoso dell'ambiente e fornito a richiesta, riporta in auge il suffisso "S": i Cv diventano infatti 78 e gli pneumatici sono i più larghi 165/60, omologati anche sulla versione di serie senza kit di John Cooper; a Ottobre dello stesso anno il motore derivato dalla Metro riceve l'iniezione elettronica "single-point" e arriva così a sviluppate 63 Cv.

Universo di... versioni

Due parole le merita senz'altro, anche se non è, a rigore, una Cooper, la Mini Cabriolet presentata al Motor Show di Birmingham nell'Ottobre 1992; dopo molti tentativi da parte di pur valenti artigiani, finalmente è la Rover stessa, in collaborazione con la te-

desca Karmann, a proporla e lo fa equipaggiandola col motore della Cooper a iniezione e caratterizzandola in maniera lussuosa e aggressiva nello stesso tempo: radica a piene mani nell'abitacolo, sedili "Recaro" in pregiato velluto, impianto stereo e capote a triplo strato si combinano con spoiler, minigonne e cerchi in lega esclusivi per confezionare una macchinetta assai intrigante; pur offerta solo in due colori, il rischio di incrociarne una uguale, ieri come oggi, è minimizzato dal totale di soli 414 esemplari costruiti in cinque anni.

Del 1996 è la Cooper 35th Anniversary (ricordiamoci che, se la Morris Mini Minor e la Austin Seven sono del 1959, le rispettive versioni Cooper sono del 1961) riservata al mercato britannico e tirata in duecento esemplari in tutto. L'anno dopo, 1997, porta molte novità sulla Rover Mini Cooper: iniezione multi-point, radiatore frontale e debutto dello "Sport Pack" che introduce le ruote da 13", con conseguenti parafranghi supplementari, molto eleganti in quanto integrati nella carrozzeria, e la evocativa batteria di quattro fari supplementari al frontale. Nel 1999 è un'altra "non Cooper", ma con uguale motore da 63 CV, che occorre citare: la Mini "40 LE" che celebra i quaranta anni della Mini con una versione tirata in tremila esemplari dei quali trecento per l'Italia. Ormai siamo al capolinea e resta il tempo solamente

CARREGGiate

La vista posteriore enfatizza la differenza delle carreggiate portata dallo "Sport Pack" (a destra) mentre il resto dell'allestimento è invariato (il doppio terminale di scarico qui presente sulla Cooper Sport è un accessorio after-market). In basso a destra, la brochure della Mini Thirty, che nel 1989 riaccese i riflettori su questa leggendaria macchinetta.

COME RICONOSCERLE



per le quattro protagoniste della serie Final Edition del 2000, tutte motorizzate Cooper: sono la Se7en, versione nostalgica e spartana riservata agli inglesi, la Cooper, la Cooper Sport, della quale gli ultimi 500 esemplari numerati passeranno alla storia come "Cooper Sport 500", e la lussuosissima Knightsbridge: esclusiva come il quartiere di Londra che le presta il nome. Tutto si conclude il 4 Ottobre dello stesso anno nello stabilimento di Longbridge, vicino a Birmingham, quando tale Geoff Powell, prima operaio poi tecnico già presente quando la catena della Mini si mosse per la prima volta, ha l'onore di guidare verso il British Motor Museum a Gaydon nello Warwickshire una Cooper Sport 500 parcheggiandola accanto alla prima Mini Minor, costruita 5.387.862 esemplari prima di lei.



► Mini Cooper Rover Special Production

Specchi retrovisori, luce targa e parafranghi in colore carrozzeria; bande sul cofano motore con firma di John Cooper su quella di sinistra; doppia filettatura sui lati che termina in una decal sopra la ruota posteriore riportante il logo "Mini Cooper" circondato di alloro; stessa decal anche sul cofano bagagli; due faretto anteriori supplementari; tetto apribile trasparente; vetri azzurrati. Disponibile in Flame Red, Black e British Racing Green con tetto, bande sul cofano e decal bianchi.



Interno in pelle e tessuto nero con finiture rosse; pannelli porta in tessuto; moquette e corona in pelle del volante rosse.



Cerchi in lega con disegno tipo-Minilite da 12"; radiatore dell'olio (unica Mini stradale a montarlo); fari alogeni. Tipo motore 12A2AF53.

► Mini Cooper "Mainstream"

Codolini dei parafranghi in plastica nera; luce targa in colore vettura; bande colorate sul cofano solo a richiesta e senza autografo di John Cooper; cristalli neutri; specchi retrovisori nel colore del tetto; doppia filettatura e decal come nella "RSP". Ai colori previsti sulla "RSP" si aggiungono il White Diamond, lo Storm Grey metallizzato ed il Quicksilver metallizzato; con questi colori il tetto e le varie decal, bande sul cofano comprese, sono neri. In finta pelle nera i bordi dei sedili, con tessuto grigio e fantasia rossa, bianca e blu sul piano di seduta; pannelli porta in vinile nero come la moquette sul pavimento; volante in pelle nera.

Cerchi in lega tipo-Minilite da 12" come sulla RSP; fari sealed-beam (la lampadina è il faro stesso). Tipo motore 12A2AG01.

► Mini Cooper i

Esternamente si riconosce per il ritorno di serie delle bande sul cofano in tinta con il tetto, dei cristalli azzurrati e dei fari supplementari davanti alla calandra come sulla RSP. Cambiano gli stemmi sui cofani che, pur non mutando posizione, non sono più adesivi ma costituiti dal solito logo, però più piccolo e smaltato, circondato da due ali cromate; scritta "1.3i" sulla destra della targa posteriore; parafranghi e luce targa in plastica nera; specchi retrovisori nel colore del tetto. La gamma colori è identica a quella della versione a carburatore.

Interni in pelle e tessuto neri; pannelli in tessuto nero; moquette rosa; volante in pelle nera; introduzione di un tappeto in "hardura" nel



vano bagagli. Motore a iniezione elettronica single-point con centralina di gestione motore (ECU) posta nel vano motore sul parafrangio destro. Cerchi in lega tipo-Minilite da 12". Tipo motore 12A2EF77.





PERCHÉ COMPRARLE

Premettendo che si tratta di un oggetto ormai assurdo a icona e portatore di un'eleganza indiscutibile, la motivazione d'acquisto di una di queste Mini varia, a nostro avviso, a seconda della versione; ci sembra di poter affermare che un'esemplare non appartenente ad una serie numerata possa anche essere scelta quale

mezzo per uso quotidiano: affidabilità buona e consumi bassi sono gli alleati anche se occorre tenere conto delle dimensioni ridottissime del bagagliaio, che rende difficile anche lo stivaggio della spesa settimanale. Una Rover Mini Cooper è anche molto facile da tenere in ordine data la grande semplicità costruttiva e la disponibilità di tutti i ricambi a costi limitati; come pure è facile e piacevole personalizzarle nei modi preferiti data la pletera di componenti di tutti i tipi presenti sul mercato che consentono di accentuare il carattere della Mini sia in senso sportivo sia lussuoso.

Chiaramente, se si riesce a mettere le mani su una "Knightsbridge", centocinquanta esemplari in tutto, oppure una 40 LE (trecento esemplari per l'Italia) o se si è stati così lungimiranti ed ostinati da procurarsi, addirittura, una 35th Anniversary con la guida a destra, è meglio, a nostro avviso, centellinarne l'uso in vista di una valenza collezionistica ormai certa; raccomandazione da estendersi a qualsiasi serie limitata.

Con queste Mini si può viaggiare anche a lungo senza troppi problemi purché si tenga conto delle sole quattro marce che impongono un passo autostradale piuttosto rallentato ma che, comunque, ben si intona con il romanticismo d'insieme che questa macchinina riesce a creare. E la destinazione può essere, senz'altro, uno dei magnifici raduni che i vari Club internazionali organizzano in maniera altamente professionale oppure, semplicemente, un viaggio in coppia, così da sfruttare il divanetto posteriore per le valigie, da assaporare senza fretta e senza le ansie che analoghe "avventure" inevitabilmente provocano a chi le affronta su auto più datate.



MARTELLATO
Sulla 40 LE la plancia è in alluminio "martellato", con gli strumenti a fondo bianco; il pomello cambio è in pelle. A destra, pannello porta, marmitta, cerchio simil-Minilite, ripetitore freccia. Il bagagliaio è senza alcuna finitura.



►Mini Cabriolet

Costruita in collaborazione con lo specialista tedesco Karmann, presenta molteplici differenze rispetto alle berline, anche prescindendo dalla ovvia assenza del padiglione in lamiera. Disponibile solamente in rosso



Nightfire con capote rossa e blu, Caribbean con capote grigia e verde British Racing Green con capote verde, è circondata da appendici aerodinamiche in vetroresina, che la fanno apparire ancor più rasoterra: paraurti anteriore con spoiler e fendinebbia incorporati, parafranghi supplementari raccordati da minigonne e paraurti posteriore a scudo, sempre in materiale plastico, incorporante il faretto retronebbia. A metà fiancata una filettatura adesiva bianca sottolinea la personalità dell'auto già dichiarata dall'adozione di cerchi ruota, sempre da 12", ma di disegno specifico a cinque razze, denominati "Revolution". All'interno, radica su plancia, pannelli porta, pomello del cambio e sedili Recaro anatomici rivestiti in velluto grigio.

►Mini Cooper 35th Anniversary

Riservata al mercato britannico, è disponibile solo con guida a destra; il colore è verde mandorla (Almond Green) con tetto bianco, specchi e codolini in tinta carrozzeria; filettatura in bianco con badge "Mini Cooper 1961-1996 Anniversary Edition" sui fianchi e sul bagagliaio. Interni in pelle verde con profili bianchi sui sedili e verde su volante e pomello cambio; plancia in legno con strumenti a fondo color crema; logo "Anniversary" a centro volante e "Cooper" sugli schienali anteriori. Cerchi in lega tipo-Minilite da 12" verniciati in colore canna di fucile; quattro farettili supplementari. Sono 200 esemplari che, visto l'anniversario celebrato, crediamo possano interessare anche i più raffinati tra gli appassionati nostrani.

►Mini 40 LE

Si celebrano i quaranta anni della Mini nel 1999 ma lo si fa su meccanica Cooper da 63 CV con una serie limitata a tremila esemplari dei quali trecento riservati all'Italia. Questi ultimi sono tutti verniciati uniformemente in rosso Mulberry (piuttosto scuro) metallizzato mentre su altri mercati è stata consegnata anche in bianco e in blu; nessuna decal sulla carrozzeria ricorda l'anniversario che è celebrato unicamente dallo stemma sul cofano motore a fondo rosso vivo.

All'interno la 40 LE è molto personalizzata: pelle bordeaux con bordi bianchi sui sedili, moquette rossa, impianto audio di alta qualità, volante rivestito in pelle bianca e nera, pomello del cambio in pelle bianca, plancia in alluminio 'martellato' con strumentazione a fondo bianco con tre elementi supplementari (pressione olio, orologio e voltmetro) al centro. Cerchi ruota simil Minilite da 12". In mercati diversi dall'Italia è stata prodotta anche in allestimento Sport Pack.





PERCHÉ NON COMPRARLE

Non compratele per l'uso cittadino. Capiamo che le piccolissime dimensioni ed il buono sprint ai semafori lo possano ispirare e che qualcuno potrebbe anche essere tratto in inganno proprio da queste sue caratteristiche; purtroppo, basta qualche centinaio di metri nel traffico odierno delle nostre metropoli per capire di avere sbagliato acquisto.

La Mini, innanzitutto, è troppo bassa e poi, per gli standard del ventesimo secolo, è praticamente senza paraurti: avere i mozzi dei SUV all'altezza delle orecchie non dà alcuna sensazione di sicurezza; sensazione accentuata dagli appoggiatesta a metà schiena che proteggono le vertebre cervicali meno di una sciarpa (fa eccezione, incredibilmente, la Cabriolet con i suoi voluminosi Recaro). E poi, senza volere pensare al peggio, anche lasciare la Mini in un parcheggio è fonte di preoccupazione: qualsiasi toccata le procura seri danni alla carrozzeria perché le "strisce" di cromo che simboleggiano i paraurti sono sicuramente al di sotto del punto di impatto.

Da ultimo, non si pensi, neppure con le serie speciali, di potere avere, un domani, una Cooper o Cooper S originali, Morris oppure Austin che siano; queste degli anni Novanta non avranno mai la stessa importanza storica.

Le loro progenitrici hanno vinto tre Rally di Montecarlo (se uno glielo hanno soffiato si vergognino i francesi), con l'apprezzamento conseguente da parte del mercato amatoriale, mentre le "nostre", a Monte-Carlo, possono tutt'al più fare da tender a uno yacht; cosa che, peraltro, non ci pare una cattiva idea.



TONO SU TONO

Giocato anche qui in tinta con l'esterno, tono su tono, l'abitacolo della Cooper Sport spicca per la plancia in legno pregiato. Notare, a destra, il ripetitore della freccia a filo con il codolino allargato e il cerchio da 13". Il serbatoio del lavavetro non sta nel vano motore delle versioni "i".



►Mini Cooper Final Edition

Disponibile in rosso, nero, verde o blu, presenta le bande sul cofano, gli specchi e il tetto in bianco; in bianco anche la filettatura ed il logo adesivi sulle fiancate. Internamente sedili in tessuto e pelle neri con plancia in colore vettura. Cerchi in lega tipo-Minilite da 12" e due farettoni supplementari davanti alla calandra.

►Mini Cooper Sport

Come detto più sopra lo "Sport Pack" diviene disponibile come optional per le Cooper fin dal 1997; in questo caso la macchina è consegnata con questo già montato più alcuni altri caratteri distintivi: colorazione bicolore con carrozzeria in Solar Red, British racing Green, Anthracite e Tahiti Blue con tetto, specchi e bande sul cofano in Platinum Silver (argento); filettatura e loghi adesivi sui fianchi in colore argento; loghi smaltati a sfondo verde con scritta "Mini" su cofani e centro volante. All'interno sedili in pelle nera con sedute argento: tonalità bicolore estesa al volante; plancia, maniglie delle porte e pomello cambio in alluminio.



Cerchi in lega 7x13", sempre di disegno "simil Minilite", con parafanghi supplementari in colore vettura e quattro farettoni supplementari davanti alla calandra.



►Mini Knightsbridge

È la versione in assoluto più lussuosa tra le Mini offerte dalla Casa, riservata ai mercati di esportazione. Disponibile nei colori metallizzati nero, verde inglese e oro, è stata tirata in soli centocinquanta esemplari (dei quali solo due con guida a destra). Le poche decine di esemplari destinati all'Italia sono verniciati in oro con filettature adesive color crema come la pelle (che riveste sedili, pannelli, plancia e cuffia del cambio) e la moquette degli interni. Parte superiore dei pannelli porta e plancia in radica con cinque strumenti a fondo color ambra; volante in pelle bicolore nera e crema. Cerchi in lega da 13" uguali a quelli della Cooper Sport come i parafanghi che li contengono. A richiesta poteva montare un tetto apribile in tela a tutta lunghezza ad azionamento elettrico.

►Mini Cooper Sport 500

Gli ultimi cinquecento esemplari differiscono dalla Cooper Sport per la presenza del terzo stop al lunotto e di una placca sul cassetto del cruscotto con il numero progressivo; sarà una di queste la "Last of the Line" che lascerà la catena il 4 Ottobre del 2000.

MINI CAFÉ

Sotto, una vista dell'officina e ritrovo di appassionati di Torreglia (Padova) che ci ha aiutati nella realizzazione del servizio fotografico. Il fascino delle Mini Cooper è intramontabile e continua ad avere presa, anche su molti giovani. Ci torneremo prossimamente.



QUALE SCEGLIERE E QUANTO PAGARLA

Confessiamo di avere un debole per la “Knightsbridge” in quanto combina lo “Sport Pack” con le finiture extra lusso; per una di esse, se non si riuscisse a trovarla in Italia, crediamo valga la pena rivolgersi anche all'estero dove vi sono esemplari in verde e in nero metallizzato pur sempre eleganti ed esclusivi. Chi apprezza maggiormente lo stile sportivo può sicuramente compiere un'ottima scelta con una Cooper Sport anche non della Serie “500” per la quale, a nostro avviso, non conviene spendere di più. L'unica versione celebrativa venduta in Italia su base meccanica Cooper è la 40 LE che è in grado, con il suo aspetto, di auto promuoversi come un'altra prima scelta; per quanto, volendo rispettare la storia, occorra rinunciare allo “Sport Pack”. Ci si può consolare con la magnificenza del suo colore e con l'opulenza degli interni oppure, come qualcuno ha fatto, montare il citato kit e conservare i componenti originali a futuro ripristino.

Da non dimenticare la Cabriolet, anche se appare, francamente, un po' troppo civettuola per essere veramente elegante; tuttavia non è escluso che possa essere la compagna ideale per qualche signora dotata di tale classe innata, nei modi e nell'abbigliamento, da riuscire a stemperarne l'eccessiva leziosità.

Le Cooper “normali”, carburatore o iniezione che siano, sono una scelta del tutto condivisibile qualora si voglia risparmiare qualcosa: dal punto di vista storico si rinuncia a ben poco, qualcosa in più sul piano collezionistico ma il piacere di possedere e guidare una Mini Cooper rimane inalterato. Passando alle valutazioni, si passa dai 4.000 euro per una buona 1.3 ai 12/13.000 per una Cabriolet o una “Knightsbridge” in condizioni perfette; una 40 LE molto bella si può trovare attorno ai 10.000; lo stesso, più o meno, per una Sport Pack Final Edition. Le “Sport Pack” originali sono omologate e sul libretto di circolazione devono avere la scritta “XN 3.2”.



COME PERSONALIZZARLE

Ci sembra difficile resistere alla tentazione del montaggio della plancia e delle guarnizioni delle porte in legno, magari corredando il tutto con la strumentazione supplementare. Come già affermato anche lo “Sport Pack” dona alla Mini un'attrattiva tutta particolare: le ruote che lo compongono, poi, sono meravigliose, anche se leggermente sovradimensionate rispetto alla mole della macchina, e sono in grado di rendere particolarmente accattivante anche una normale Cooper. Qualora l'interno non sia già così efficacemente personalizzato come in certe versioni speciali, ci sembrerebbe una buona idea adattare i sedili Recaro della Cabriolet anche alle berline così da ottenere, in un solo colpo, maggiore comodità e molta maggiore sicurezza.

Se non presenti, è necessario montare un paio di fendinebbia rotondi e, a nostro avviso, togliere i due centrali quando ce ne sono quattro così da limitarne l'affollamento che penalizza l'estetica.

A noi non piacciono molto le bande contrastanti sul cofano motore e quindi, soprattutto se il nostro esemplare non fosse rosso, le toglieremmo, facendo bene



attenzione di procurarsene di nuove da applicare all'occorrenza in quanto non è detto che tutti condividano i nostri gusti; anche se, e concludiamo la questione 'bande', con queste piccole Rover ci sembra velleitario richiamare con troppa insistenza i successi di Monte-Carlo ottenuti con quella livrea: è vero che, lontanamente, la macchina è la stessa ma... sì, ecco, lontanamente...

Si potrebbe diminuire questa distanza preparando il motore tanto da fargli sviluppare un'ottantina di CV: i sistemi ci sono, anche se non sono proprio economici; normalmente noi, in questa sezione, non diamo consigli su interventi alla meccanica ma, guidando una di queste Rover Mini, ci è sembrato, onestamente, che la macchina non chieda altro. Anzi no: geme per la mancanza di una quinta marcia che, se pensate di utilizzare la vostra Cooper per lunghi viaggi autostradali, ci pare sia, in effetti, irrinunciabile anche se richiede un esborso di oltre duemila Euro più il montaggio: maggiori informazioni sul sito minispares.com. Detto degli interventi di maggiore portata, ci limitiamo a sconsigliare eccessivi richiami alla Gran Bretagna attraverso bandiere, loghi, sigle, adesivi vari, che questa leggendaria macchinetta sia inglese lo sanno anche i paracarri e, visto che noi, che in questo caso le possediamo e le guidiamo, siamo italiani, diremmo che basta così.

PRESTAZIONI

Visione d'insieme e vano motore della "mostruosa" Mini E.R.A. Turbo: la citiamo qui, anche se non è propriamente una Cooper, come massima espressione di prestazioni legate alla utilitaria inglese, oltre a essere una delle ultime interpretazioni della Mini originaria. La sovralimentazione, con i 94 Cv risultanti, le dona prestazioni entusiasmanti; poco più di 400 esemplari prodotti tra il 1989 ed il 1990, tutti con guida a destra.

COSA GUARDARE

Siamo in presenza di macchine moderne a tutti gli effetti, quindi i problemi di ruggine sono remoti, anche se per paradosso più frequenti sulle ultime serie di Mk7, soprattutto nel frontale. Una volta verificato che tutti i componenti caratteristici delle varie versioni, soprattutto nel caso di quelle in serie limitata, siano presenti, ci si possono quindi dimenticare tutti quei problemi di corrosione che rappresentano la principale fonte di preoccupazione sulle Mini d'epoca.

Meglio verificare bene che il telaio di supporto motore non abbia subito danni da urto, così come gli attacchi dei bracci delle sospensioni posteriori; un modo semplice per una prima verifica della correttezza della situazione è il sincerarsi che l'auto prosegua diritta togliendo le mani dal volante attorno agli 80 km/h, oppure in caso di brusca frenata.

Se le sospensioni sono troppo rigide e la vettura salta come una palla sulle sconnessioni è ora di cambiare i coni

di gomma che sulle Mini Rover sostituiscono le usuali molle elicoidali. I motori sono estremamente robusti e poco sfruttati; i problemi semmai vengono dal cambio, che condivide col motore il lubrificante: il difetto tipico è relativo alla seconda marcia e presenta molto spesso problemi di grattata e/o di fuorisciuta della marcia in rilascio.

Triplicare le cautele nei confronti del motore nel caso, non infrequente, di elaborazioni che non sempre sono state eseguite con la competenza necessaria per non comprometterne l'affidabilità; in altre parole accettare solo interventi effettuati da soggetti di chiara fama con componenti di sicura provenienza.

A ragion veduta, e con meccanica a posto, può essere una buona idea acquistare, a prezzo adeguato, un'esemplare piuttosto "vissuto": situazione ideale per una personalizzazione divertente che non porti ad un saldo eccessivo di spesa.



SCHEDA TECNICA ROVER MINI COOPER 1,3 (1,3 I)

Motore Tipo 12A2AG01 (12A2EF77) Quattro cilindri in linea anteriore trasversale Alesaggio 70,61 mm Corsa 81,28 mm Cilindrata 1.275 cc Rapporto di compressione 10,1:1 Potenza 61 (63) Cv a 5.550 giri Coppia 9,3 (9,7) kgm a 3.000 giri Distribuzione un albero a camme laterale, aste e bilancieri Alimentazione a carburatore HIF 44 (ad iniezione elettronica single-point, dal 1997 multi-point) Lubrificazione forzata, carter umido Capacità carter olio 4,8 litri Raffreddamento ad acqua, capacità circuito 3,5 litri Impianto elettrico a 12 Volt Alternatore 34 A Batteria 45 Ah

Trasmissione Trazione anteriore Frizione monodisco a secco, comando idraulico Cambio manuale a quattro rapporti Rapporti del cambio I 3,647 II 2,185 III 1,425 IV 1 RM 3,667 Rapporto al ponte 3,105, a richiesta 2,95 (3,21:1) Cerchi in lega 4,5Jx12" Pneumatici 145/70-12 **Corpo vettura** Carrozzeria portante Berlina o cabriolet due porte quattro posti Sospensioni a ruote indipendenti con

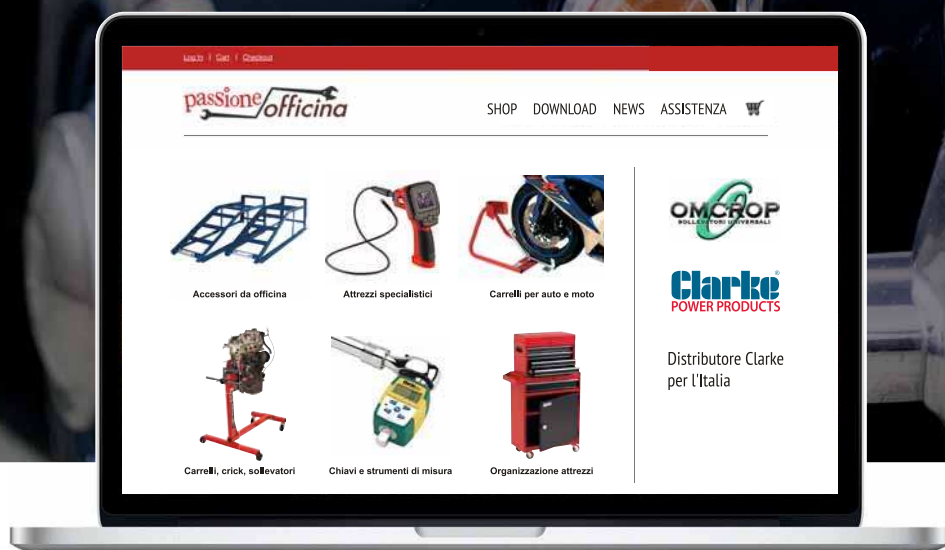
elementi elastici in gomma: anteriori bracci trasversali, posteriori bracci longitudinali Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, servofreno Sterzo pignone e cremagliera Capacità serbatoio carburante 34 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.035 Carreggiata anteriore 1.234 Carreggiata posteriore 1.203 Lunghezza 3.055 Larghezza 1.440 Altezza 1.340 Peso a vuoto 690 kg **Prestazioni rilevate** (versione a carburatore da 61 Cv) Velocità massima 144,99 km/h Consumo medio carburante 8,1 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 12,7 sec Accelerazione 0-1.000 m 35 sec Ripresa 70-130 km/h in IV 29,2 sec

★ **Versioni con "Sport Pack"** Cerchi ruota 5,5Jx13" Pneumatici 175/50-13 Larghezza 1.530 mm Carreggiate ant/post 1.285/1.260 mm Peso a vuoto 696 kg

★ **Versioni Cabriolet** Cerchi ruota 5Jx13" Pneumatici 165/60-13 Lunghezza 3.090 mm Larghezza 1.580 mm Carreggiate ant/post 1.325/1.255 mm Peso a vuoto 752 kg



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



Fiat

Sotto il cielo di Danimarca

**UN ESEMPLARE CARROZZATO TOURING DALLA VITA
TRAVAGLIATISSIMA, RESTAURATO UNA PRIMA VOLTA,
FINITO IN UNA SCARPATA E RIMESSO INSIEME IN NORD
EUROPA A COLPI DI... RIVETTI! ALLA FINE HA TROVATO
PACE NELLE MANI DI UN COLLEZIONISTA VENETO**

DI NINO BALESTRA - FOTO MARCO MARINI



CANONI
Presentata nel 1935, la Fiat
1500 6C frantumò i vecchi
canoni estetici dello stile.
A destra, la macchina di
queste foto protagonista
del manifesto di un evento
danese del 1999.

**COPENHAGEN
CLASSIC AUTOJUMBLE
1999
KLAMPENBORG GALOPBANE**
SØNDAG DEN 30. MAJ • 10-15

**FIAT
Touring
Superleggera 1937**

**FIAT
1500**

GOODYEAR

1899 FIAT 1999

DIPLOMA

30 56 45 43

BALKE &



Fiat presenta al Salone di Milano, che si svolge dal 3 al 30 novembre 1935, la nuovissima 1500 a 6 cilindri. Nuovissima è il termine esatto per definire quest'auto rivoluzionaria, che frantuma letteralmente tutti i vecchi canoni sui quali fino ad allora si è basato il disegno dell'automobile.

Profilatissima, sperimentata nel tunnel aerodinamico, l'input del disegno si deve al grande stilista torinese Mario Revelli de Beaumont. Anche la meccanica offre spunti mai visti in Fiat, come l'avantreno a ruote indipendenti e lo chassis a trave centrale, che si divarica davanti per accogliere motore e sospensioni e dietro per dare appoggio alle due balestre longitudinali che molleggiano il ponte differenziale.

Il confort di marcia e la silenziosità, sono eccezionali. Fiat affida alcune centinaia di autotelai, pur in tempi diversi, ai maggiori carrozzieri dell'epoca. Tanto per citarne qualcuno: Castagna, Garavini, Pinin Farina, Vignale, Allemano, Zagato, Viotti, Stabilimenti Farina, Ghia, Bertone, Colli, Boneschi e, naturalmente, Touring a cui vanno parecchie decine di chassis.

Ma modificare, o inventare, una nuova linea, par-

tendo da un progetto così rivoluzionario, non è cosa facile. Infatti alcune carrozzerie sono decisamente meno gradevoli di quella di serie, spesso più pesanti e massicce, prive di quel senso di leggerezza che la Fiat di serie dona a prima vista.

Touring brevetta proprio nel 1937 il suo sistema "Superleggera". Si tratta di una incastellatura di origine avio, fatta di leggeri angolari in acciaio trafilato di soli 5 decimi di millimetro, saldati fra loro in modo da formare una gabbia che sarà tutt'uno con il telaio ed esatto supporto della carrozzeria in lastra d'alluminio. Questo sistema è applicato, in versione coupé, a una manciata di Fiat 1500 6C, con risultati elegantissimi e funzionali. Per il muso si studia un disegno a prua, che rafforza l'impressione di fendere l'aria, mentre la "bocca" attraverso cui deve passare il flusso per il raffreddamento del motore è interpretato da Touring con diverse soluzioni, via via realizzate. Quella a feritoie verticali, che aiuta le due prese laterali, la vediamo applicata nel 1939 sulla vettura protagonista dell'articolo ed è senza dubbio la più elegante e funzionale possibile. Ne nasce un coupé aerodinamico leggerissimo, che usa anche duralluminio per certe parti e cromalluminio per i fregi decorativi. Così si re-

CROMALLUMINIO

Vista di profilo, sopra, la 1500 6C di Touring rivela tutto lo slancio di una linea elegantissima, studiata nei minimi dettagli, come il doppio profilo in sottile cromalluminio, la cerniera della porta annegata nella fiancata, il piccolo fregio in plexiglas sopra il muso a forma di prua, il parabrezza diviso al centro e fortemente inclinato (dettagli nella pagina a fianco).



alizza in pieno il motto della Touring e dell'avvocato Bianchi Anderloni, che ne è la mente creativa: "Il peso è il nemico, la resistenza all'aria l'ostacolo". La carrozzeria Touring Superleggera per la "nostra" Fiat 1500 pesa, completa, circa 150 kg, contro gli oltre 400 della carrozzeria di serie.

Danimarca

Sarà un danese residente in Italia, certo Hjalmer Paulsen, l'acquirente della Fiat 1500 6C berlina Touring, telaio n° 022291; egli, allo scoppio della guerra nel 1940, riesce in qualche modo a portarla in Danimarca, forse grazie alla protezione che il suo paese ha dalla Germania. Arrivato a casa, non versa alcuna tassa di importazione, ma prende le targhe della sua vecchia Hillmann e le applica sulla Fiat. Sicuramente fino al 1942 egli ne è il proprietario, poi forse la vende o, più probabilmente, la tiene fino alla sua morte nel 1947.

Il successivo proprietario noto è, nel 1952, Jens Peder Willy Hansen, di Copenaghen. La Fiat era in vendita già da parecchio tempo, forse dalla morte di Paulsen, e Hansen l'acquista pagandola in parte con una motocicletta JPV. Il nuovo proprietario incontra difficoltà con il carburatore Weber speciale e lo sostituisce con uno ricavato da un camioncino. Fortunatamente il carburatore originale è in seguito riparato e rimontato al suo posto.

Dopo aver cambiato città, Hansen dal '59 abita a Roskilde, si trova vicino di casa con il signor Ame Pedersen che alla fine acquista la vecchia Fiat 1500, ora con targa AV 21-125, e la usa regolarmente per alcuni anni.

Pedersen cede poi la macchina, nel 1966, alla concessionaria Fiat di Roskilde; essa resta invenduta per molti anni, finché si decide di smontare il sedile posteriore e del passeggero per usarla come furgoncino per trasporto ricambi. Dopo parecchi anni la concessionaria vende l'ormai esausta Fiat per pochi spiccioli ad un giovane della cittadina di Borup, sempre in Danimarca, che la parcheggia nel fienile di un amico dimenticandola. Forse intendeva restaurarla, ma poi abbandona evidentemente il progetto. Il contadino dopo un po', infastidito da questo ingombro, porta la 1500 da uno sfasciacarrozze. Hans Bo, del Veteran Car Club Danese, acquista l'auto dal demolitore nel 1977, trasferendola a Harrestrup, dove la cede ad un certo Bjorn Pedersen, che dopo poco la cede a sua volta nel 1980 a Thom Bang Pedersen.

Torino

Finalmente, nelle mani dell'ultimo Pedersen (ma quanti ce ne sono in Danimarca?), la Fiat 1500 sembra avere trovato pace. Questi infatti avvia un lungo e meticoloso restauro, che si protrae per 15/16 an-

ni. Nel 1999, poco dopo avere terminato il lavoro, Pedersen organizza, in onore della sua 1500, una grande festa-raduno a Copenaghen per i soci del Veteran e altri amici, dove annuncia che intende recarsi a Torino via strada, per essere presente alle celebrazioni del Centenario della Fiat.

Parte dunque per l'Italia, ma nei pressi di Bolzano una panne elettrica di un certo peso lo costringe a desistere. Dopo avere lasciato l'amata 1500 in un garage di quella città, prosegue con un'auto a noleggio sino a Torino, dove mostra con orgoglio vari album di foto del lungo restauro della sua bella 1500 Touring.

Terminati i festeggiamenti, torna a Bolzano per organizzare il rientro della sua vettura con una bisarca che trasporta anche auto nuove, mentre lui raggiunge la Danimarca in aereo. Purtroppo, poco prima di Monaco di Baviera, l'autista si addormenta e la bisarca finisce fuori strada e le auto, sganciatesi, rotolano lungo una scarpata. La 1500 si ferma con un SUV sul tetto e una Twingo sul cofano!

I danni sono molto ingenti e nasce una causa. La 1500, unitamente alle altre vetture e alla bisarca, è posta sotto sequestro. Dopo qualche tempo Pedersen si vede risarcire del danno con 1.500 Euro! Una convenzione internazionale stabilisce che, in assenza di una specifica assicurazione, il rimborso

VOLANTE VERNICIATO

Il cruscotto è funzionale, considerando l'età della vettura, e ha il volante di serie verniciato come la carrozzeria.

Strumentazione: da sinistra manometro olio, livello benzina, contachilometri, chiave di accensione al centro, contagiri e temperatura acqua, conclude il cassetto portaguanti.

Curioso l'orologio d'epoca fissato sul bordo superiore e giustamente lasciato al suo posto.

Sotto, una vista del cofano motore, con apertura a due ante. Nella pagina a fianco in basso, l'interno è ben rifinito e spazioso a sufficienza per accogliere quattro persone. In basso a destra, l'insolita posizione del freno a mano.





è a peso: 150 Euro a quintale.

Pedersen a quel punto non ne vuole più sapere e mette la Fiat in vendita, così ridotta, sulle pagine di una nota rivista inglese. Lì viene notata e segnalata all'attuale proprietario da un amico. Il "nostro" contatta subito il Pedersen, ma questi l'ha già venduta a un giovane di nome Olsen, che, contattato a sua volta, assicura di non voler vendere. Sembra a questo punto che la storia sia finita, ma si sa che non si può mai dire mai.

Venezia

Nel giugno del 2002, il destino fa sì che Olsen, con la famiglia, decida di trascorrere le vacanze a Eraclea (VE). L'albergatore presso cui è ospite (qui sembra una storia romanzata e inventata, ma è verità pura) ha rapporti di lavoro con il "nostro". Gli telefona, dicendo di avere un ospite che possiede una vecchia Fiat 1500 carrozzata Touring. Il nome Olsen richiama subito alla mente i contatti di due anni prima. Lo chiama al telefono, ma questi -pur confermando la stanchezza per un restauro che non procede e pro-

penso alla vendita- dice di essere però in partenza il mattino successivo per rientrare a casa. Restano i numeri telefonici e l'accordo che, subito dopo le ferie agostane, ci si incontrerà in Danimarca per concordare l'acquisto.

Dopo circa un mese, siamo ormai ai primi di agosto, il nostro amico riceve una telefonata mentre si trova nel suo ufficio. È Olsen che dice esserci un acquirente, soldi alla mano, che domani è pronto per chiudere l'affare. L'amico italiano ci pensa mezz'ora, poi si reca nella sua banca ed effettua un bonifico immediato per la cifra stabilita. L'affare è ormai fatto. La settimana dopo il meccanico di fiducia, con Range Rover e carrello, parte per la lontana isola di Aero, che si trova fra la Danimarca e la Svezia. Solo andare, 1.500 km che il meccanico si scioppa in tre giorni. Carica e riparte. Dopo altri tre giorni e 3.000 km sulla groppa, scarica la Fiat 1500 a casa del nuovo, trepidante, proprietario.

La sorpresa è grande, sia per le pessime condizioni dell'auto, sia per l'enorme quantità di ricambi accatastati. Due motori, due avantreni, fanali, coppe



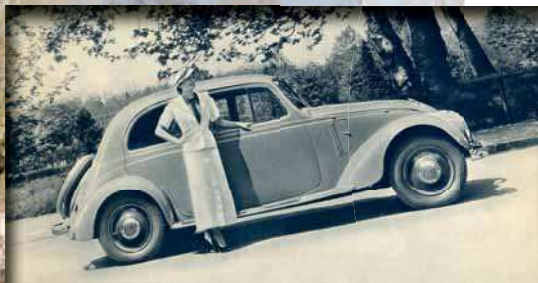
SALVATA

A sinistra: prima e dopo la cura. In basso, la povera 1500 6C, come si presentava nel 1977 quando fu salvata dalla demolizione a Borup, in Danimarca. Sopra, lo studio del frontale a prua, come dal bozzetto di studio della Touring concesso dall'archivio della famiglia Bianchi Anderloni, ha avuto varie fasi, per approdare infine alla soluzione più funzionale ed elegante dell'auto protagonista dell'articolo.



LEVIGATA

L'immagine di tre quarti posteriore rivela l'estrema e dolce levigatezza della linea, dove nulla è fuori posto. Sotto, una foto dal depliant del '35.



LEGGEREZZA BREVETTATA

Costituita nel 1926 in società fra gli avvocati Felice Bianchi Anderloni e il collega Gaetano Ponzoni, rilevava la vecchia carrozzeria Falco di Milano. Ponzoni si occupava della parte amministrativa, Bianchi Anderloni era il "creativo".

La caratteristica dell'azienda fu, sin dall'inizio, la leggerezza ottenuta prima con il sistema Weymann e quindi con il proprio brevetto Superleggera. Negli anni Trenta il motto della ditta era "Il peso è il nemico, la resistenza all'aria l'ostacolo".

L'attività era molto sostenuta e furono carrozzati telai prestigiosi di Alfa Romeo, Ansaldo, Bianchi, Bugatti, Buick, Fiat, Isotta Fraschini, Itala, Lancia, OM, Talbot. La Touring ottenne numerosi successi sia nelle competizioni sia nei Concorsi di eleganza, molto in voga nel periodo fra le due guerre, con vetture sempre dalle caratteristiche originali e di raffinata eleganza.

Nel dopoguerra Touring realizzò una serie di splendide vetture, soprattutto per Alfa Romeo e Ferrari. Nel 1945 Felice fu affiancato dal figlio ingegnere Carlo Felice, che poco dopo la morte del padre guidò con grande perizia la Touring per quasi vent'anni.

Purtroppo una crisi di mercato provocò a metà anni Sessanta una moria di aziende della carrozzeria e nel 1966 anche Touring fu costretta alla chiusura. Ora il nome è recentemente rinato come Centro di design. Molto attivo anche il Registro Internazionale Touring Superleggera.

Superleggera





ruote, cerchi, accessori vari e ricambi nuovi e usati a volontà. Purtroppo l'inizio del restauro ha creato forse più danni dell'incidente. Dopo i primi assaggi si capisce che nell'isola sperduta lassù al Nord non hanno grande dimestichezza con la saldatura dell'alluminio, così hanno attaccato lamiere su lamiere con i rivetti, coprendo il tutto con un quintale di stucco (proprio così, circa un quintale). Un lavoro orrendo, che obbliga allo smontaggio di tutto quanto già fatto.

Il proprietario fa intervenire l'amico ingegnere Carlo Felice Bianchi Anderloni, già titolare della Carrozzeria Touring, il quale esamina la 1500, consiglia il giusto punto di colore e collabora strettamente con il carrozziere Vinicio Ercolani di Faenza, fornendo misure e quote per un ripristino a regola d'arte di muso e coda.

Dopo quasi sette anni, finalmente il restauro termina per questa 1500 dalla vita travagliata ed il proprietario la fa esordire a Villa d'Este per un incontro Touring. Va poi a vincere il Trofeo Internazionale dei Musei dell'Auto, che si tiene a Mulhouse nell'Alsazia francese nel 2007, in rappresentanza del Museo dell'Automobile "Bonfanti-Vimar" di Bassano del Grappa.

Passo avanti

Guidare oggi questa 1500 Touring è un piacere e una sorpresa. Nel motore c'è qualche CV in più, ma sono gli oltre due quintali in meno della berlina di serie a fare la differenza. Il motore è elastico e spinge la vettura quanto basta, comunque ben più del modello di derivazione. Supera di poco i 125 km/h, con una silenziosità e un comfort di marcia invidiabili, permettendo una velocità di crociera di 90/100 km/h. Ottimi sono il cambio e la frenata, con uno sterzo dolce e morbido. Indubbiamente in quegli anni, 1935/40, chi proveniva -ad esempio- da una Fiat Ardita 1750 e passava alla 1500 a sei cilindri, faceva un salto avanti di vent'anni. Se poi la 1500 era una berlinezza Touring superleggera, aveva l'impressione che il mondo intero fosse cambiato. Delle circa venti berlinezze Touring su Fiat 1500 6C costruite, sopravvivono oggi cinque esemplari carrozzati nell'anteguerra e uno realizzato nel 1947. Per concludere, se è ancora più interessante un'auto d'epoca per la vita che ha alle spalle, questa Fiat Touring del 1939 va senz'altro in cima a tutte le classifiche, perché ben poche possono risultare così seducenti e raccontare una storia tanto tribolata, lunga, drammatica e minuziosamente documentata.

RUOTE INDIPENDENTI

Su strada la vettura è piacevole. Il motore a sei cilindri dal funzionamento fluido e con qualche cavallo in più (da 45 a 52), unito al peso ridotto (da 1070 a 880 Kg), grazie alla carrozzeria in alluminio, dona brillantezza di marcia, mentre lo chassis a ruote anteriori indipendenti conferisce confort e ottima tenuta di strada. Nella pagina a fianco, in alto un dettaglio della finitura della battuta del cofano motore, una vista del vano e il dettaglio del carburatore Weber monocorpo.



SCHEDA TECNICA FIAT 1500 6C BERLINA DI SERIE (1935) (BERLINETTA TOURING 1939)

Motore Anteriore, 6 cilindri in linea, monoblocco in ghisa con testa smontabile in ghisa al fosforo manganese Alessaggio e corsa 65 x 75 mm, cilindrata 1493 cc Rapporto di compressione 5,75: 1 (6,4:1) Potenza 45 CV a 4400 giri (52 CV a 4.700 giri) Distribuzione asse a camme nel basamento, valvole in testa, fasatura 17-55/53-13 (20-60/60-20). Gioco a freddo punterie aspirazione e scarico 0,25 (0,25-0,30) Alimentazione un carburatore Zenith 36 VIF (Weber 36 DR) Accensione spinterogeno Ordine di accensione 1-5-3-6-2-4 Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi Capacità coppa olio litri 3,5 Consumo normalizzato di olio 300 grammi ogni 1000 km Raffreddamento ad acqua con pompa centrifuga e radiatore anteriore Capacità circuito litri 8 Impianto elettrico 12V **Trasmissione** Trazione posteriore, rapporto al ponte 9/40 (10/41) Frizione monodisco a secco Cambio a quattro velocità + RM Ruote a disco 3.50x15" con pneumatici 5.50-15 **Corpo vettura** Telaio a trave centrale, divaricato davanti e dietro Carrozzeria berlina di serie (berlinetta aerodinamica Touring Superleggera) Sospensione anteriore ruote indipendenti, molle a elica, ammortizzatori idraulici racchiusi a bagno d'olio in foderi orizzontali Sospensione posteriore ponte rigido, balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a tamburo sulle quattro ruote, comando a pedale Freno di emergenza e stazionamento meccanico, azionato da tirante a mano agente sui tamburi posteriori Sterzo a vite e settore **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.800 Carreggiate ant/post 1.304/1.344 Lunghezza 4.465 (4.510) Larghezza 1.562 (1.660) Altezza 1.500 (1.530) Peso a vuoto kg 1.070 (880) **Prestazioni** Velocità massima berlina di serie 115 km/ora (125 km/ora) **Prezzo di listino** berlina di serie alla presentazione Lire 21.500 circa (Lire 28.000 circa).





124

Prenotazioni inevase

**PIACEVA ALL'AVVOCATO,
MA RIMASE ESEMPLARE UNICO
OGGI È LA 124 PIÙ ANZIANA
IN CIRCOLAZIONE
IL RUOLO DEI CONCORRENTI
DI TOURING NELLA VICENDA**

DI DARIO MELLA - FOTO MARCO MARINI

PLEIN AIR
Una giornata di sole e una strada panoramica, lontana dalle arterie trafficate, sono il terreno ideale per godere di un'auto aperta e spaziosa come la 124 cabriolet C4.



Nel marzo del 1966, al Salone di Ginevra, la Fiat aveva polarizzato l'interesse della stampa presentando la 124, una berlina da famiglia integralmente nuova per telaio, sospensioni e motore. A questi spunti innovativi era stato dato un vestito che rappresentava l'evoluzione delle tematiche formali allora preferite dai clienti affezionati al marchio. Tutto questo, senza stravolgere i canoni stilistici e tecnici consolidati, aveva fatto guadagnare alla Casa torinese nuovi clienti attirati dalla freschezza della linea, dalla spaziosità dell'abitacolo e dalle brillanti prestazioni fornite dal motore di 1197 cc con distribuzione ad aste e bilancieri. E si era solo all'inizio, perché la 124 era destinata a generare una gamma dove, accanto alla familiare che condivideva il motore con la berlina e alle future versioni Special, erano in fase di ultimazione la spider e il coupé di 1,4 litri con distribuzione bialbero a camme in testa. Un nuovo modello a quel tempo attirava l'attenzione dei carrozzieri che ne derivavano soprattutto versioni sportive, così che ai Saloni capitava di imbattersi in proposte che destavano l'interesse non soltanto dei visitatori, ma anche dei costruttori e degli importatori.

Senza padiglione

Veniamo ora al Salone di Torino nel novembre 1966, dove l'attrazione questa volta è ancora la Fiat 124, ma nella versione spider disegnata da Pininfarina. A quel salone, però, è presente un altro modello nuovo con carrozzeria aperta su base Fiat 124: si tratta della 124 cabriolet, opera della Carrozzeria Touring. Derivata direttamente dalla berlina, questa cabriolet va inquadrata in un concetto di vettura scoperta che in quegli anni andava di moda più nei Paesi del

centro Europa che da noi, per il motivo che la parentela diretta è visibile nella risoluzione del frontale e del posteriore identici alla berlina di base. In Italia, ma anche nei Paesi anglosassoni, la spider era invece qualcosa a sé stante che, pur condividendo molte parti meccaniche con la berlina, se ne differenziava per la linea e per le superiori prestazioni. La proposta di Touring rientra perciò nel primo filone di pensiero: difatti, a prima vista, la cabriolet Touring è una 124 alla quale è stato asportato il padiglione per sostituirlo con una copertura dell'abitacolo ripiegabile in tela. Solo a prima vista però, perché le differenze sono tante. A cominciare dal pianale, irrigidito lungo i brancardi e con una traversa fissata alla carrozzeria dietro al divano posteriore per compensare la diminuzione di rigidità dovuta alla mancanza del tetto e dei montanti laterali. Si tratta di modifiche nascoste, ma importanti per conferire alla vettura un comportamento stradale sicuro, omogeneo e all'altezza di ciò che il cliente attende da una sportiva.

Anche se di primo acchito può sfuggire, data la comunanza del frontale, osservando più attentamente si nota che il parabrezza è più inclinato. Per rendersene conto è sufficiente notare il taglio obliquo del montante del deflettore sulla portiera, che nella berlina è invece verticale. L'arretramento permette di quantificare l'inclinazione, dato che il parabrezza è comune. Il lavoro del carrozziere è più visibile nella fiancata, perché la soluzione delle due porte ha comportato l'allungamento delle stesse e la modifica del taglio posteriore. Dietro, invece, il disegno è quello della 124 berlina della quale mantiene i lamierati e i gruppi ottici. Una parte del vano bagagli è destinata all'alloggiamento della capote, tuttavia, malgrado ciò, la capacità è più che sufficiente.

SNELLA
Il profilo mostra l'accentuata inclinazione del parabrezza e la notevole lunghezza della porta. Privata del padiglione, emerge la linea snella della Fiat 124.

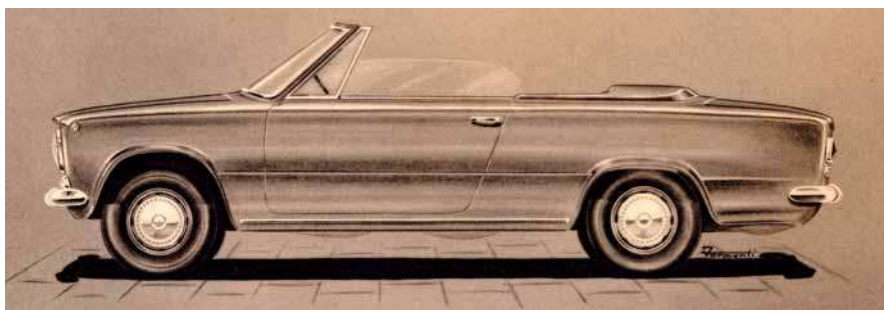


TAGLIO OBBLIGATO
A fianco, alcuni dettagli con capote aperta e chiusa. A capote chiusa (sotto), questa 124 diventa quasi un coupé elegante e personale. Caratteristico il taglio obliquo dei finestrini, reso obbligato dalla geometria della porta. Sotto, i loghi C4 che distinguono davanti e dietro il modello e un bozzetto di Formenti, autore del disegno di questa vettura.



L'interno è rivestito come nella berlina, la plancia è la stessa e così pure il volante e i comandi. Solo la finizione del tunnel, del pavimento e di alcuni particolari è di qualità superiore. E qui non si è lesinato, tanto che le plafoniere d'illuminazione dell'abitacolo sono state mantenute e si trovano collocate sui fianchetti posteriori. La strumentazione, inserita nel cruscotto comune alla berlina, è invece diversa e più completa. È basata su elementi circolari e fu appositamente elaborata dalla Borletti. La componentistica minore (maniglie porta, alzacristalli, devio luci, pulsanti, paraurti, coppe ruota, cerchi...) deriva anch'essa dalla berlina.

Denominata "C4", vale a dire cabriolet a quattro posti, la creazione di Touring piace per la linea equilibrata: la vettura ha una fisionomia definita e si inserisce perfettamente tra la berlina e la spider.





Poteva starci

La proposta del carrozziere milanese già durante i giorni di permanenza al Salone colleziona le prime prenotazioni. Il prezzo di vendita è fissato in un milione e trecentomila lire, hard-top compreso, quindi di circa 170mila lire più della 124 berlina dalla quale mutua motore e trasmissione, ma inferiore di 250.000 lire al prezzo di listino della 124 Spider, rispetto alla quale c'è anche il vantaggio fiscale dovuto alla cilindrata inferiore. Come si vede, la creazione di Touring avrebbe avuto ragione di esistere nel listino Fiat anche in rapporto al prezzo.

Come era logico attendersi la 124 cabriolet attira soprattutto i clienti esteri, tant'è che dalla Francia ar-

ACCOGLIENTE

La moquette sul pavimento, la cuffia in pelle beige della leva cambio e i materiali morbidi a tinte calde rendono accogliente l'abitacolo. La strumentazione ha contagiri e tachimetro, indicatore benzina, termometro acqua e manometro olio. Il pannello porta ha bracciolo e trama specifici.



La rosa delle concorrenti

Se la 124 cabriolet avesse avuto un seguito produttivo, queste sarebbero state le concorrenti con cui si sarebbe dovuta confrontare. Si tratta di modelli ufficiali, presenti nel listino delle Case automobilistiche e venduti anche in Italia. In elenco c'è anche la NSU spider Wankel, anche se ha l'abitacolo a due posti. La ragione, oltre alla vicinanza del prezzo, è la novità introdotta dal motore rotativo che poteva attrarre i potenziali clienti di vetture come la 124 cabriolet.

MODELLO	Motore/Trazione	Cilindrata (cc)	Potenza	Velocità(km/h)	Prezzo di listino in £
Fiat 124 C4	4 in linea ant/post	1197	60 CV-DIN	140	1.300.000
Fiat 124 spider	4 in linea ant/post	1438	90 CV-DIN	170	1.550.000
Peugeot 204 cabriolet	4 in linea ant/ant	1130	58 (CV-SAE)	138	1.370.000
VW 151 cabriolet 4 posti	4 boxer post/post	1493	53 (CV-SAE)	125	1.370.000
VW 141 cabriolet 2+2 posti	4 boxer post/post	1493	53 (CV-SAE)	132	1.690.000
NSU spider Wankel 2 posti	Rotore Wankel post/post	498	50 CV-DIN	150	1.390.000

rivano ordini per un quantitativo di qualche migliaio di esemplari, un numero consistente per una vettura di nicchia. La questione giunge sul tavolo dei massimi dirigenti del Lingotto e i pareri sono discordanti. Piace a Gianni Agnelli, da poco subentrato a Vittorio Valletta nella conduzione dell'azienda di famiglia. L'Avvocato, che era giunto al Salone nella tarda serata del giorno antecedente l'apertura, aveva preso visione della 124 cabriolet, si era seduto al volante e ne era entusiasta. Al Lingotto, però, il Direttore Uffici Tecnici Fiat, l'ingegnere Dante Giacosa, non ne condivide l'entusiasmo e non per un fattore estetico o tecnico, ma per la ragione che il telaio 124, a scocca portante e concepito secondo i nuovi criteri della struttura differenziata, non doveva essere dato all'esterno della fabbrica. Il suo non fu, tuttavia, l'unico parere contrario: ne giunsero altri e non sempre espressi con precise e circostanziate motivazioni. Eppure, non solo la cabriolet non contrastava con alcuno dei modelli Fiat allora in listino, ma, al contrario, avrebbe completato la gamma 124 con un modello diverso e forse più adatto della spider a essere commercializzato nei Paesi scandinavi, in Olanda o in quelli di lingua tedesca, dove poteva costituire un'alternativa alle cabriolet nazionali derivate dalle berline. A riprova dell'atteggiamento ambiguo tenuto dalla dirigenza Fiat, c'è una dichiarazione scritta, a firma della Direzione Progetti e Studi Autoveicoli, datata 20 dicembre 1966, quindi successiva al Salone che si era tenuto in novembre, che autorizza la Carrozzeria Touring Superleggera a realizzare, su telaio Fiat tipo 124 berlina, un cabriolet a cinque posti come da figurino elaborato dalla Touring. Su tale dichiarazione figurano le specifiche in termini di peso massimo totale e su ciascun asse e la prescrizione che i veicoli oggetto di trasformazione ("veicoli" è scritto al plurale, nel senso di "esemplari" quindi ne era sottintesa la produzione) dovevano essere "nuovi di fabbrica". Tenuto conto della data, troppo vicina al 31 dicembre che era il termine oltre il quale sarebbe stata avviata la procedura di fallimento della



Carrozzeria Touring, questo fatto fa sembrare il tutto più come un semplice atto burocratico che una precisa volontà di procedere. Anche pensando alla voce "nuovi di fabbrica", una precisazione inutile e fuori luogo.

Il sospetto

Il timore dei dirigenti Fiat derivava forse dal gradimento incontrato al Salone: la 124 cabriolet C4 avrebbe potuto sottrarre vendite alla 124 spider con ripercussioni negative sul piano di ammortamento degli investimenti. All'atteggiamento di Corso Marconi si sommavano le perplessità espresse da Pininfarina e Bertone. Essi sapevano che la Touring in quel periodo navigava in cattive acque e temevano che quella vettura, risollevandone le sorti grazie al consistente pacchetto ordini di cui era in possesso, potesse in futuro deviare a favore del carrozziere milanese i flussi di lavoro provenienti soprattutto da Fiat e Alfa Romeo. È questa un'ipotesi tutt'altro che campata in aria, specie se consideriamo che alla fine del '61 Touring aveva inaugurato a Nova Milanese il nuovo e modernissimo stabilimento dotato di un impianto di verniciatura automatico all'avanguardia tecnologica, che le carrozzerie torinesi non posse-

IN QUATTRO

La panoramica mostra l'abitabilità dell'abitacolo per quattro persone. Particolare cura è stata posta nel fissaggio della capote quando è ripiegata. Buono anche l'accesso ai sedili posteriori, benché lo spazio per le gambe non sia molto abbondante.



devano. Guarda caso quello stesso impianto, dopo la chiusura della Touring, finì proprio nello stabilimento di Bertone. Il risultato fu che non se ne fece nulla: la 124 C4 rimase esemplare unico, anzi, fu l'ultima vettura prodotta dalla Carrozzeria Touring che il 31 dicembre di quello stesso anno fu costretta a chiudere i battenti. A fronte di ciò resta il sospetto che, pur prendendo atto delle ragioni prodotte dalla dirigenza del Lingotto, il mancato via libera dato in tempo utile alla produzione di questa cabriolet sia stato indotto anche da pressioni arrivate in Fiat in generale da parte del mondo della carrozzeria operante a Torino e dintorni che, in un certo senso, si sarebbe in questo modo liberato di un temibile concorrente.

In famiglia

Vediamo ora il prosieguo della storia. Dopo la presentazione al Salone, la 124 cabriolet esce dallo stabilimento di Nova Milanese per entrare a Villar Perosa ed essere messa a disposizione della famiglia Agnelli. Qui viene provata dai collaudatori Fiat che ne giudicano positivamente il comportamento stradale. Ciò è documentato dal quaderno di bordo avviato il 24 no-

vembre 1966. La cabriolet percorre i primi chilometri di prova alla Mandria e i successivi sul pavé francese, percorsi impegnativi sui quali non rivela difetti dimostrando, anzi, di essere stata costruita assai bene. Da qui in avanti non si sa bene che tipo di uso ne sia stato fatto, forse in qualche occasione da Gianni Agnelli in persona. Passa il tempo e, in conseguenza degli atti giudiziari relativi al fallimento Touring (il fallimento in seguito fu revocato, per cui oggi si può dire che la Touring non fallì, n.d.a.), la 124 cabriolet, nel frattempo riportata in Touring, viene acquistata e consegnata ad Aldo Rizzi che, dal '62, era stato amministratore della carrozzeria milanese della quale aveva curato gli interessi dopo il 31 dicembre 1966. A questo punto la vettura, che fin lì aveva circolato con la targa prova, viene immatricolata dalla Motorizzazione Civile di Como e Rizzi ne fa uso continua-

AGGIUNTA
Il logo Touring si trova sul cofano del bagagliaio. Quelli montati sui parafranghi anteriori sono un'aggiunta successiva.



to fino al 1973, poi la conserva e nel 1988 decide di riportarla all'originale bellezza. Qui apriamo una breve parentesi relativa al numero dei posti dell'abitacolo. Touring l'aveva data per quattro posti, tuttavia, in fase di immatricolazione, i funzionari osservando che gli spazi interni e i sedili erano quelli della 124 berlina, che era omologata per cinque posti, estesero l'identica omologazione alla cabriolet.

Blu Cannes

Ma com'era prima della trasformazione? Era una normale berlina 124 di colore bianco, una tra le prime prodotte, destinata alla consorte di Niccolò Gioia, allora direttore generale della Fiat. Invece, grazie ai buoni uffici di Mario Badi a quel tempo direttore delle Ferriere Piemontesi, la 124 finì in Touring il giorno 10 giugno 1966. Con la trasformazione ci fu il

cambio di colore che divenne Azzurro Cielo, una tonalità compresa tra quelle della 124 berlina, giudicata più idonea del bianco a sottolinearne l'eleganza. Quella tinta, tuttavia, al Salone aveva fatto storcere il naso a Gianni Agnelli che avrebbe preferito il Blu Cannes, quindi un colore più scuro. Durante il restauro ci si ricordò della preferenza a suo tempo espressa dall'Avvocato e così la 124 fu ridipinta di quel colore che è quello che vediamo oggi.

Una curiosità: se consideriamo che le prime quaranta Fiat 124 berlina erano destinate al Reparto Esperienze per i collaudi e che le successive tre andavano alla Direzione Generale Fiat, la numero 44, che è il numero di telaio della 124 cabriolet, resta quindi la prima Fiat 124 consegnata all'esterno della fabbrica torinese e la più anziana tuttora circolante. E anche questo, se vogliamo, è un primato.

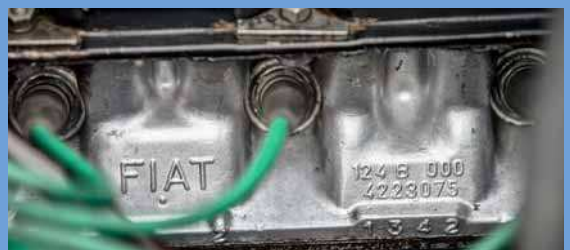
HARD-TOP

Sotto, una foto d'epoca della 124 con hard-top. Montava pneumatici con fianco bianco che erano forniti a richiesta sulle normali berline. In basso, la panoramica del motore e un dettaglio della testa con relativi codici e ordine d'accensione.



SCHEDA TECNICA FIAT 124 CABRIOLET C4 TOURING

Motore Fiat tipo 124 A.000, anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, monoblocco in ghisa, testa in lega leggera, albero motore su 5 supporti di banco Cilindrata 1197 cc Alesaggio e corsa 73 x 71,5 mm Rapporto di compressione 8,8:1 Potenza 60 CV a 5600 giri Coppia 8,9 kgm a 3400 giri Distribuzione albero a camme nel basamento (catena), aste e bilancieri, valvole in testa Alimentazione un carburatore a doppio corpo orizzontale Solex C 32 PHH/6, oppure Weber 32 DCOF Accensione bobina e spinterogeno Lubrificazione forzata con pompa, capacità circuito 3,5 litri Raffreddamento ad acqua forzata Impianto elettrico 12 V Batteria 48 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio 4 marce sincronizzate + RM Rapporti I 3,75 II 2,30 III 1,49 IV 1 RM 3,87 Differenziale e rapporto finale: coppia conica ipoidale, 10/43 Ruote 4,5J x 13" Pneumatici 155 SR13 **Corpo vettura** Carrozzeria tre volumi cabriolet, 2 porte, 4 posti Telaio scocca portante in acciaio, struttura differenziata Sospensione anteriore ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali a doppio effetto, barra stabilizzatrice Sospensione posteriore asse rigido, puntoni longitudinali, barra Panhard, molle elicoidali con ammortizzatori telescopici coassiali a doppio effetto Freni idraulici a disco sulle quattro ruote Sterzo vite senza fine e rullo Capacità serbatoio carburante 39 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2420 Carreggiate ant/post 1330/1300 Lunghezza 4030 Larghezza 1625 Altezza 1420 Peso 850 kg a vuoto **Prestazioni** Velocità massima 140 km/h



| IO E LA MIA AUTO FERRARI | 330 GT 2+2 (1966)

DALLA MAMMA

Ettore Motolese, sullo sfondo dei trulli di Martina Franca, con la Ferrari 330 GT ereditata dal padre Alfonso... anzi, dalla mamma Clotilde, che era la prima intestataria.



330 Cavallino da famiglia

**ACQUISTATA CON LA SCUSA DI FARE UN REGALO ALLA MOGLIE,
È PASSATA DI PADRE IN FIGLIO. CHE, INSIEME AI QUATTRO FRATELLI,
TROVÒ IN QUESTA GT L'AUTO ADATTA A SFOGARE LA PASSIONE**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO DIEGO ALTO

Questo dialogo, di fantasia, potrebbe avvicinarsi molto a quello che deve essere stato realmente quel giorno del 1966, quando Alfonso Motolese, di Martina Franca, in provincia di Taranto, tornò a casa con una Ferrari 330 GT che spacciò per un regalo alla moglie, Clotilde: «In effetti nessuno di noi ci credette proprio -racconta oggi il figlio di Alfonso, Ettore-. Compresa mia madre, che non era del tutto sprovveduta in fatto di automobili e si rendeva conto che una Ferrari a 12 cilindri non era esattamente l'automobile più semplice da usare per una donna. E poi c'era anche un altro piccolo dettaglio non trascurabile».

►Quale?

«Di cinque fratelli che siamo, dalla 330 scendemmo in tre...».

►E quindi?

«Eravamo tutti appassionati di automobili -ricorda Ettore-, quindi andammo in pellegrinaggio a Maranello per ritirare la macchina e gustarci il primo viaggio con la Ferrari nel ritorno. Ciò significava che sotto sotto gatta ci covava, e che noi e nostro padre avevamo cospirato... Naturalmente mamma mangiò subito la foglia.»

►Non c'era un concessionario in Puglia?

«Sì, a Bari, ma per noi andare a Maranello era un sogno. E c'eravamo già stati per prenotarla, qualche mese prima. Fummo ricevuti dal Commendatore, fu quasi come andare dal Papa.»

►Come fu l'incontro con il "Drake"?

«Molto emozionante, io poi ero un ragazzino avevo circa sedici anni, ma anche piacevole. Visitammo la fabbrica, che all'epoca era poco più che una grande officina. Ferrari sembrava un patriarca, come si muoveva, come parlava. Aveva un carisma tutto particolare. Ci diede una foto autografata.»

►E dopo?

«Tornammo circa quattro mesi dopo a ritirare la 330 e la sera ci fermammo a dormire al famoso albergo Fini, che era una sorta di ritrovo di ferraristi e appassionati in genere. Il mattino dopo partimmo per tornare in Puglia, dove arrivammo al pomeriggio.»

►Come fu il viaggio? Veloce, immaginiamo, ma anche non comodissimo...

«Bellissimo, e veloce, sì, anche se la macchina era in rodaggio ovviamente. Al momento della consegna ci dissero di non superare i 180 km/h... Io l'avrei fatto anche nel bagagliaio, ma comunque i posti dietro pur se piccoli e un po' rigidi, erano abbastanza accoglienti per un ragazzino...»

►Torniamo alla mamma: con sei uomini in casa crediamo non avrà avuto molto da ridire per questo "regalo"?

«No, infatti -conferma Ettore-. Oltretutto mio padre aveva sempre avuto auto sportive o brillanti: un'Alfa Romeo 1900 Super, una Fiat 1100 TV, quasi tutte le Giulia più prestanti, la Quadrifoglio, la GT... Noi figli spingemmo per l'operazione, ma in mio padre trovammo una resistenza molto morbida. Mia madre, invece, quando vide la 330 rimase piuttosto perplessa.»

SECONDA SERIE

La Ferrari 330 dei Motolese conserva le sue belle targhe nere originarie, con la provincia Taranto. Sotto, il frontale è quello della "seconda serie": nel 1965 si passò dai fari sdoppiati a quelli singoli. La vista di tre quarti posteriore è la più accattivante. Nell'abitacolo c'è abbondanza di pelle e radica: queste GT furono volute da Ferrari per attirare la clientela più facoltosa, fatta di capitani d'industria e professionisti, che volevano prestazioni e comfort insieme. Per questo c'è anche il condizionatore d'aria. I posti dietro sono abbastanza sfruttabili.







EVOLUZIONE DEL CONCETTO

Con il motore 4 litri da 300 CV e il passo aumentato di 50 mm, sulla 330 GT 2+2 trovava compimento e maturazione il nuovo filone delle Ferrari "familiari", cioè a quattro posti, inaugurato con la 250 GT 2+2 del 1960. Modelli sportivi ma con dotazioni più specificamente da gran turismo e lussuose, come il condizionatore d'aria e la pelle Connolly sui sedili. Se sulla 250 i due posti in più furono ottenuti spostando in avanti il motore, sulla 330 si aumenta anche il passo per migliorare l'abitabilità dei passeggeri posteriori.

La linea in entrambi i casi è di Pininfarina, che sulla 330 sfrutta l'esperienza della 275 adottando alcune soluzioni simili, come i gruppi ottici posteriori e gli sfoghi d'aria dietro le ruote anteriori. I fari anteriori invece sulla "prima serie" sono sdoppiati, poi diventano singoli dal 1965, quando i cerchi a raggi Borrani sono sostituiti da ruote in lega leggera dal bel disegno moderno, che vediamo montati anche sulla vettura di queste pagine.

LEGA LEGGERA
Sotto, gli sfoghi d'aria calda dal motore, dietro le ruote anteriori, sono un segno distintivo di questa Ferrari. Bellissimi i cerchi in lega leggera con gallettone centrale.

► Ma una Ferrari è una cosa diversa, fu un bel salto, no?

«Sì, ma non fu un salto nel buio. Qualche anno prima avevamo usato per un po' di tempo una 250 Europa. Da noi c'era una base Nato e un ufficiale aveva questa macchina che non portò con sé al momento di trasferirsi. La lascio a un meccanico della zona che la prestò a mio padre.»

► Insomma, sua madre la usò o no?

«Praticamente mai, ci saliva a fianco di mio padre. Lei non era appassionata come noi, in più la Ferrari obiettivamente metteva di fronte ad alcune difficoltà, in particolare lo sterzo e la frizione pesanti in manovra e a bassa velocità. C'è da dire però che la frizione siffatta costituisce un aiuto a evitare di bruciarla, perché il piede si solleva quasi da sé...»

► Lei però l'ha usata spesso, come faceva anche suo padre?

«Sì, io l'ho guidata quasi quotidianamente -conferma Ettore-, anche se ha soltanto 55.000 chilometri al momento. D'altra parte sia mio padre sia io l'ab-



biamo usata soprattutto per i trasferimenti da una città all'altra. Io ho lavorato a Roma per molti anni, e tuttora da Martina vado là una volta la settimana.»

► **Sempre in Ferrari?**

«No, adesso la uso molto meno, per qualche raduno per lo più. Il traffico è cambiato, e poi oggi queste macchine bisogna tenerle strette perché sono diventate ancor più appetibili di un tempo. Anni fa ci andavo anche al mare, da Roma a Sabaudia, la parcheggiavo tranquillamente sulla litoranea, oggi non la lascerei più.»

► **Dunque non ha subito grossi interventi?**

«A parte quella ordinaria no, escludendo la sostituzione delle marmitte. Tutto il resto è originale, a partire dalla vernice. Noi ovviamente l'abbiamo sempre tenuta con grande cura, abbiamo ancora tutti gli accessori originali, le borse degli attrezzi, il porta documenti in pelle con il Cavallino eccetera.»

► **Cosa le piace di più di questa Ferrari?**

«Il motore, naturalmente: oltre a essere potente è anche molto elastico, ha una gran ripresa. Credo sia stata la dote che convinse mio padre a usare il pretesto di mia madre per fare il grande passo, dopo averlo provato sulla 250 Europa... Oltre al motore, però, ci sono anche il condizionatore d'aria che è una bella comodità, necessaria, peraltro, perché il 12 cilindri scalda parecchio in estate. E in generale è una macchina comoda, per i due davanti. E se è impegnativa a bassa andatura, quando si può allungare è piacevolissima e ancor oggi può mantenere medie di tutto rispetto, limiti permettendo.»

► **Quando iniziò a usarla lei?**

«Nel 1974, dopo che era mancato mio padre e l'auto era stata ferma per quasi due anni. A tutta prima



infatti non mi ci ero avvicinato, non è stata una cosa immediata.»

► **Nonostante la comune passione?**

«Sì, evidentemente ho dovuto lasciar sedimentare la mancanza di mio padre.»

► **Era stato suo padre a trasmetterle la passione?**

«Direi di sì, era una cosa che avevamo in comune. Andavamo anche a vedere le gare, comprese quelle lontane come la 1000 Chilometri di Monza o il Gran Premio di Monte-Carlo.»

► **Con la Ferrari?**

«Anche, certo. I viaggi erano piuttosto rapidi.»

► **Oggi la usa ancora?**

«Sì, anche se poco. Ci faccio qualche raduno, in estate, e ogni tanto la uso per andare a trovare gli amici. La uso però soltanto quando sono sicuro di poterla ricoverare in un posto tranquillo, che sia sorvegliato o chiuso. I tempi sono cambiati.»

RIELABORAZIONE

Nella vista posteriore si nota come la Ferrari 330 risponda a canoni stilistici consueti nei coupé dell'epoca, ma rielaborati da Pininfarina con la consueta abilità. In basso, il V12 di 4 litri (cilindrata unitaria 330 cc) e i vari manuali conservati dai Motolese.

SCHEDA TECNICA

FERRARI 330 GT (1966)

Motore Anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 12 cilindri a V di 60°, alesaggio e corsa 77 x 71 mm, cilindrata 3.967 cc, rapporto di compressione 8,8:1, distribuzione monoalbero in testa, due valvole per cilindro Accensione singola, 2 spinterogeni, 2 distributori Alimentazione 3 carburatori Weber 40 DCZ/6 Lubrificazione carter umido Potenza 300 CV a 7000 giri Trasmissione Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 5 marce + RM Pneumatici anteriori e posteriori 205 HR 15 **Corpo vettura** Carrozzeria in acciaio su telaio tubolare in acciaio, coupé 2 porte, 2+2 posti Sospensioni: anteriori ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle, ammortizzatori idraulici, barra antirollio; posteriori ponte rigido, balestre semiellittiche, puntoni longitudinali, ammortizzatori idraulici Sterzo a vite e rullo Freni a disco sulle 4 ruote Capacità serbatoio benzina 90 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.650 Carreggiate ant / post 1.397/1.389 Lunghezza 4.840 Larghezza 1.715 Altezza 1.360 Peso 1380 kg **Prestazioni** Velocità massima 245 km/h



Sicurezza prima di tutto

È UNA DELLE PRIME BERLINE CON STRUTTURE

COLLASSABILI ANTERIORE E POSTERIORE

PININFARINA RIESCE A INTERPRETARE LA BERLINA

A TRE VOLUMI CON UNA LINEA PIACEVOLE

E MODERNA. OTTIME LE FINITURE IN ABITACOLO

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO MARCO FEDERICI

Vittorio Imbriani di Padova è un uomo sulla notizia. La sua collezione di automobili, ispirata alla sua giovinezza e alle esperienze familiari, si compone di sole Peugeot e Opel, le due Case automobilistiche che si sono unite di recente (anche se per la verità è Peugeot che ha acquistato Opel). Coincidenza singolare, la Peugeot 305 che vedete in queste pagine è stata acquistata dopo due Opel Rekord (il modello che aveva suo padre) e una Opel Senator e prima di una Peugeot 505. Quest'ultima era la prima scelta, ma Vittorio faceva fatica a trovarne una in buone condizioni. Così, mentre cercava la 505, si è imbattuto nella 305. Appariva su un sito di annunci di compravendita di automobili e si trovava in un garage di Cuneo. La prima visita è stata anche quella decisiva, l'affare si è concluso in fretta. Nonostante la 305 sia a benzina: sì, perché Vittorio è un convinto "dieselista"; le Opel di suo padre erano tutte a gasolio, e lo stesso le sue. La 305 però era ben tenuta, con due soli proprietari e 138.000 km; tra l'altro, è una "S", quindi con carburatore doppio corpo per il suo motore 1.5 da 89 CV, contro i 74 della 305 base. La macchina fu acquistata nuova nel 1982 e rivenduta sette anni dopo. Il secondo proprietario vi aveva montato il gancio traino, ma



BORGHETTO
La Peugeot 305
fotografata sullo sfondo
dei resti del Castello
Scaligero a Borghetto
sul Mincio (VR).

non se ne conosce il motivo: non l'ha mai usato! Adirittura, al momento della consegna non ricordava più dove fosse, sicché sulla macchina è rimasto l'attacco senza... accessorio!

Tweed

Comunque la 305 era ben tenuta, anche perché una dozzina di anni fa si era smesso di usarla ed era stata ricoverata in box, dove è stata ritrovata da Imbriani. L'interno di tweed è ancora come nuovo (tra l'altro, di uno spessore notevole) e l'esemplare è ricco di accessori, a partire dal tetto apribile a comando elettrico, una dotazione fuori del comune per una vettura di questo segmento nei primi anni '80. Poi ci sono gli alzacristalli elettrici e l'autoradio. Quest'ultima qui non è originale, ma... quasi (una Grundig molto simile e coeva).

Il padre di Imbriani era un "opelista", ma in realtà voleva una Peugeot (forse per questo Vittorio oggi ama entrambe le marche): il fatto è che egli era maresciallo della Guardia di Finanza di Padova e in caserma il suo capitano aveva una 504 Diesel, la stessa auto che avrebbe voluto Imbriani senior. Ma nell'Italia un po' bigotta di allora, l'automobile era un vero status-symbol e per le gerarchie militari sarebbe stato inopportuno che un sottoposto avesse la stessa automobile del capitano. Così, in casa arrivò la Rekord. Anni dopo, lo stesso Vittorio confessò al padre il sogno di avere una 205 GTI; di fronte al netto rifiuto, tentò con la 205 GT, e alla fine dovette accontentarsi della Fiat 127 della mamma. Ma le Peugeot poi sono arrivate lo stesso: prima una 307, naturalmente turbodiesel; poi una 306 1.8 benzina cabriolet Roland Garros (acquistata dando una caparra di 60 euro...), infine, dopo la 305, una 505 Familiare (7 posti), anch'essa a benzina, 2.0 da 96 CV.

Sicurezza passiva

La Peugeot 305 nasce quarant'anni fa, nel 1977, ed è una berlina media (lunga 4.240 mm) innovativa soprattutto dal punto di vista della sicurezza passiva, anche nei confronti della concorrenza. È infatti una delle prime berline medie in assoluto con struttura collassabile anteriore e posteriore in caso di urto. Inoltre è dotata di protezioni laterali contro gli urti e di un serbatoio in posizione protetta, anti urto e anti incendio. La Casa del Leone da qualche anno studiava queste dotazioni, come dimostrato con il prototipo Véhicule Synthèse Sécurité del 1974, che pre-



QUALITÀ

Sopra, la strumentazione della 305 "S" comprende anche il contagiri. Il volante e la plancia sono in plastica di buona qualità: su questo esemplare sono in ottime condizioni; perfino migliori quelle del tweed dei sedili (a sinistra).

figurava peraltro la 305 in modo piuttosto evidente. Il nuovo modello Peugeot dal punto di vista estetico si rifà alla moda delle berline tre volumi, come sono quasi tutte le sue concorrenti dirette, dall'Audi 80 alla Fiat 131 alla Ford Taunus, la Lancia Prisma (la Delta a tre volumi, che arriverà però nel 1982) fino alla Mercedes 190. Alcune Case però, in questo segmento, stanno già sperimentando altre strade: non soltanto la "cugina" Citroën con la GS a due volumi, ma anche l'Alfa Romeo con la Giulietta dalla linea a cuneo, la Renault 18 (una "due volumi e mezzo") e la Volkswagen Passat. La 305 ha una linea molto tradizionale, ma la mano di Pininfarina riesce a darle comunque un aspetto più dinamico, meno imponente e massiccio di altre berline. D'altra parte Peugeot ha messo paletti molto precisi relativamente proprio alla sicurezza, perciò lo stilista torinese ha dovuto fare i conti con quello. Considerando questo, si può dire che a Cambiano abbiano fatto un ottimo lavoro. La 305 è così una sorta di elemento di congiunzione tra gli stili più classici dell'estetica automobilistica degli anni '60 e '70 e quelli degli anni a venire.

ECONOMIA

Sotto: a sinistra la Peugeot 305 "VERA", prototipo destinato alla ricerca sull'economia energetica; a destra, anche in versione station wagon la linea della 305 era decisamente piacevole.



"3", la virtù della classe media

Il numero "3" contraddistingue da sempre il segmento medio nella gamma Peugeot. A fine anni Venti del secolo scorso a Sochaux si decide di costruire un solo modello, in modo da saturare le linee di montaggio: la 201. Il mercato però richiede un minimo di differenziazione, perciò al Salone di Parigi del 1931 Peugeot decide di lanciare la 301 (prima dall'alto a destra). Sulla base della vettura più piccola si aumenta il passo da 2340 a 2590 mm e il motore a 4 cilindri cresce di cilindrata fino a 1.465 cc, con 34-37 Cv in base alle versioni, cambio a tre marce e velocità di 80-100 km/h.

Il modello seguente, la 302 (seconda dall'alto), nasce per un'esigenza opposta per certi versi: cioè di creare un modello più accessibile rispetto alla 402, vettura aerodinamica che è da subito un grande successo ma costa molto. Riducendo a 1.758 cc (43 Cv) la cilindrata della 402 Légère nasce nel 1937 il nuovo modello, disponibile come berlina e coupé apribile, con cambio a tre marce e peso di soli 700 kg, per 105 km/h. Resta in produzione un solo anno, nel quale nascono dal carrozziere Pourtout i 54 esemplari Darl'Mat rimasti nella storia per le vittorie a Le Mans.

Da quel momento, la serie intermedia sparisce dalla gamma Peugeot: dopo la guerra la Casa ritorna al mono modello 203 poi nel 1965 si concentra sulla Serie 4 con la berlina 404 e soprattutto sull'innovativa 204 a trazione anteriore. Per rivedere una "3" si deve attendere il 1969, quando appare la 304 (terza dall'alto), che sfrutta la piattaforma della 204 (così non ci sarà mai una 303) con frontale ridisegnato a fari trapezoidali e coda tronca per aumentare il bagagliaio. Motori a benzina 1.3 e diesel 1.4-1.5, potenze da 45 a 75 Cv, cambio a 4 marce, velocità fino a 170 km/h. È un bel successo, con 1.178.423 esemplari prodotti fino al 1979. Nel frattempo è presentata la 305, che cederà il passo alla moderna 306 (quarta dall'alto) nel 1993, quando Pininfarina potrà finalmente disegnare una linea a due volumi, a 3 e 5 porte, anche nella bella versione cabriolet. Motori benzina e diesel da 1.1 a 1.8, più lo sportivo 2.0 a 16 valvole da 160 Cv.

Si passa poi alla 307 (2001), che deve difendere le sorti del Leone nel segmento più combattuto d'Europa e anche per questo corre anche i Rally mondiali e infine alla 308 attuale, nata nel 2007 e passata attraverso un'importante evoluzione (un nuovo modello, in realtà), nel 2013.

È curioso notare come la sigla 309 sia già stata utilizzata nel 1985, quando fu creata la versione tre volumi della 205 (ultima in basso), che avrebbe dovuto essere commercializzata con il marchio Talbot ma fu invece poi venduta come Peugeot.



| BELLISSIME IERI E OGGI | PEUGEOT 305

Gli elementi di transizione più riusciti da questo punto di vista sono i fari anteriori trapezoidali, che scendono verso il centro della calandra, e i grossi fari posteriori di forma rettangolare. La linea di cintura bassa e slanciata e la coda leggermente spiovente all'indietro completano l'opera in tal senso, nonostante la presenza di paraurti in acciaio piuttosto importanti, anch'essi "obbligatori".

L'altra linea guida da rispettare, verso cui si sta orientando lo sviluppo dell'automobile, è l'aumento dello spazio a bordo, dunque l'abitabilità. Anche in questo senso, il progresso rispetto alla "media" antesignana della 305 a Sochaux, la 304, è sensibile, soprattutto al posteriore. Nulla di sensazionale, ma l'interasse maggiore di 30 mm e una razionalizzazione del disegno dell'abitacolo migliorano la situazione per chi siede dietro che ha a disposizione 50 mm in più per le gambe. Il grosso passo avanti è però nel disegno della plancia e della strumentazione, oltre alla presenza di numerosi vani portaoggetti.

Liscia come l'olio

Una breve prova della vettura oggi ha messo in luce alcuni pregi soprattutto: in primo luogo l'assenza di vibrazioni, poi la precisione del cambio, la frenata e la tenuta di strada sicura nonostante il rollio evidente, oltre a un comfort di tutto rispetto, che non abbiamo potuto valutare appieno in pochi km ma se il buongiorno si vede dal mattino... Tutti pregi, se vogliamo, tipici delle auto francesi che però nel caso della 305 hanno motivi tecnici ben precisi e riconducibili, ancora una volta, al tema della si-



VERNICE

Sopra, la targhetta identificativa della versione "S" con carburatore doppio corpo; a fianco, il codice vernice nel vano motore e il tetto apribile. Sotto, la 305 davanti al Grand Café San Marco di Borghetto, che ha collaborato alla realizzazione delle foto, e in curva.



Rally V6



ACCANTONATA
Prima dell'avvento di Jean Todt in Peugeot Sport, la 305 era destinata a essere la Gruppo B di Sochaux nei Rally, perciò era stato approntato questo prototipo, con motore 2.5 V6 bialbero da 250 Cv anteriore-centrale e trazione posteriore. Todt l'accantonò in favore della nuova 205. In basso, il tappo dell'acqua del lavavetro e la chiave delle candele dentro il vano motore.

za. Perché la scocca è molto robusta e rigida, inoltre il motore è montato su un telaio ausiliario anteriore, a sua volta unito alla scocca tramite silent-block che svolgono bene il loro lavoro. Le sospensioni sono a ruote indipendenti davanti e dietro con l'anteriore a schema McPherson ma interpretato in modo originale con un braccio unico trasversale e dotato di una barra antirollio che funziona anche in estensione e compressione. Infine l'impianto frenante, normale con dischi anteriori e tamburi posteriori ma in condizione di lavorare al meglio grazie alla cura dei dettagli e alla precisione delle sospensioni (anche qui, il contributo della rigidità della scocca), oltre alla leggerezza del corpo vettura che non arriva alla tonnellata: gli spazi di arresto sono ottimi, come pure il feeling sul pedale.

Contagiri

Infine, l'interno della Peugeot 305 è allestito con materiali di prim'ordine, come testimonia il tweed dei sedili, originale e in ottime condizioni. A toccarlo sembra che i sedili siano rivestiti da un cappotto, tanto è spesso; cosa che tra l'altro porta a un egregio isolamento, anche dal caldo, come abbiamo potuto verificare nella nostra prova, svolta in una giornata piuttosto calda senza soffrire. Su questa versione "S" c'è anche una strumentazione piuttosto ricca, con tanto di contagiri la cui presenza all'epoca è tutt'altro che scontata. Detto delle dotazioni come alzacristalli e tetto apribile elettrici, la plastica che riveste la plancia appare oggi invece piuttosto sottotono, anche se è quella che passa il convento al momento della presentazione della 305. La quale è disponibile anche in versione "Break" (station wagon) e Familiare (7 posti).

Nel 1982 la Peugeot 305 passa per una revisione non soltanto estetica ma anche tecnica, in particolare per i motori. Alla presentazione la media berlina francese è disponibile con i motori a benzina di

cui abbiamo detto sopra, e un diesel 1.5 da 49 Cv. Nel 1982 debutta sulla 305 l'1.9 a gasolio della nuova serie XUD da 65 Cv che, per il suo ingombro, richiede la revisione della scocca nella parte anteriore, mentre la 305 S è sostituita dalla GT dotata dell'1.6 XU5 a benzina da 94 Cv. Aggiornata così anche la sospensione anteriore, dal punto di vista estetico la berlina riceve una nuova calandra in plastica grigia anziché nera, fari anteriori leggermente modificati al pari di cofano motore, paraurti e gruppi ottici posteriori.

Verso fine carriera, oltre a dotazioni sempre più ricche per contrastare l'avanzata delle concorrenti, la 305 riceve anche motori sempre più brillanti (e il cambio automatico, su una versione dotata del motore della GT), raggiungendo il vertice della potenza con il quattro cilindri a benzina 1.9 XU9 da 105 Cv. La Peugeot 305 resta in produzione fino al 1989 quando, dopo 1.649.176 esemplari, è sostituita dalla nuova 405, anch'essa disegnata da Pininfarina.

SCHEDA TECNICA PEUGEOT 305 S (1978)

Motore: Peugeot XR5S anteriore trasversale raffreddato a liquido, 4 cilindri in linea, alesaggio e corsa 78 x 77 mm, cilindrata 1472 cc, rapporto di compressione 9,2:1, distribuzione monoalbero in testa (catena) e due valvole per cilindro
Accensione: spinterogeno
Alimentazione: carburatore doppio corpo Solex 32/35
TACIC: Lubrificazione a carter umido

Potenza: 89 Cv a 6.000 giri Coppia 12,3 kgm a 3000 giri
Trasmissione: trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce + RM Ruote cerchi in acciaio da 14", pneumatici 165/70 R14

Corpo vettura: carrozzeria portante in acciaio, berlina tre volumi quattro porte cinque posti
Sospensioni: a ruote indipendenti: anteriori McPherson braccio trasversale, molle elicoidali ammortizzatori teleidraulici e barra antirollio; posteriori assale rigido con bracci oscillanti longitudinali, molle elicoidali e ammortizzatori teleidraulici
Freni: anteriori a disco, posteriori a tamburo
Capacità vano bagagli: 464 litri
Dimensioni in mm e peso: passo 2.620, carreggiate anteriore/posteriore 1.360/1.330, lunghezza 4.240, larghezza 1.630, altezza 1.400, peso a vuoto 958 kg
Prestazioni: velocità massima 162 km/h, accelerazione 0-100 km/h 12,1 secondi





ROSSO VENEZIANO

In apertura, la 718 GTR di Vaccarella-Bonnier, nel rosso della Scuderia Serenissima di Venezia, in azione alla Targa Florio del 6 maggio 1962. Qui sopra, la 718 GTR di Hill-Bonnier precede la 718 W-RS Spyder di Barth-Linge alla 1000 KM del Nürburgring del 19 maggio 1963.

Porsche E "Targa" fu!

**REALIZZATE PER SVILUPPARE IL BOXER A 8 CILINDRI, SONO
UNA COUPÉ E UNA SPYDER. LA PRIMA VINSE IN SICILIA NEL
'63, AVVIANDO LA TRADIZIONE DELLA CASA IN QUELLA CORSA
LA SECONDA, TRE VOLTE L'EUROPEO DELLA MONTAGNA,
GRAZIE ANCHE ALLA GUIDA DI EDGAR BARTH**

DI ROBERTO MOTTA - FOTO ARCHIVIO JÜRGEN BARTH E PORCHE WERKFOTO

Ogni vettura da competizione esercita sugli appassionati una straordinaria attrazione e diventa particolarmente affascinante se è stata protagonista di una storia speciale. È il caso delle 718/8 GTR e 718/8 W-RS realizzate con i telai 718-046 e 718-047, dimensionati per ospitare un propulsore a 8 cilindri e quindi strutturalmente diversi dagli altri telai del lotto numerato da 718-041 a 718-048, che distinguevano le 718 RS 61 realizzate nell'inverno 1960-'61 e vestite dalla Carrozzeria Wendler.

In quel periodo la Porsche stava sviluppando un motore 8 cilindri 1.5 per la F1 (Typ 753) e 2.0 per le Sport (Typ 771). Lo sviluppo impegnò duramente i tecnici di Zuffenhausen: al contrario di quanto previsto, nel '61 nessuno dei due motori era pronto per le gare pertanto le due auto affrontarono il primo anno con il collaudato quattro cilindri.

La prima a correre fu la 718-047, alla Targa Florio. Al momento dell'invio in Italia appariva uguale alle altre RS-61. La sua carrozzeria in alluminio, distinta da linee sinuose e pulite, tipiche del suo periodo, ricopriva un telaio costituito da un traliccio tubolare in acciaio, sospensioni a ruote indipendenti con barre di torsione trasversali davanti e molle coassiali ad ammortizzatori telescopici dietro; impianto frenante composto da 4 tamburi in magnesio e ruote da 15" di diametro e con canale di 4,00", che consentivano l'impiego di gomme con profilo anteriore di 5,50" e posteriore di 5,50" o 6,00". L'interasse di 2.335 mm era superiore a quello delle altre W-RS 61 (2.200 mm), la carreggiata anteriore di 1.290 mm e posteriore di 1.250 mm e un peso di 590 kg.

Cuore pulsante della vettura era il propulsore Typ 587/3 da 1966 cc (alesaggio 92 mm, corsa 74 mm) che derivava dal Typ 547 progettato nel 1953 da



Ernst Fühmann, e che parteciperà alle competizioni in forma ufficiale fino al 1964, con continui aggiornamenti.

Auto di sviluppo

Nel 1960, la Porsche montava sulle sue biposto il 4 cilindri Typ 547/4, con alesaggio e corsa 87,5 x 66 mm per una cilindrata totale di 1587,5 cc. Tale motore derivava dal Typ 547, quadricilindrico con distribuzione bialbero in testa, progettato tra il 1952 e il 1953 dallo stesso Fühmann. Nel corso degli anni questo motore di meccanica sopraffina ma piuttosto complicato subì diverse evoluzioni e maggiorazioni della cilindrata che lo portarono dagli originali 1498,068 cc (alesaggio e corsa 85 x 66 mm) del Typ 547/0 fino ai 1754,969 cc (92 x 66 mm) del Typ 547/6 montato sulle W-RS 62 usate nelle gare in salita nel 1962. Fedeli al compito di auto di sviluppo per cui erano state progettate, la 746-046 e la 718-047 furono dotate rispettivamente dei nuovi propulsori Typ 547/5 e Typ 587/3 con carter, cilindri e teste in alluminio, albero motore e bielle in acciaio e una cilindrata 1.7 e 2.0 rispettivamente. I motori avevano cilindri con canne dotate di riporto in "cromal"; al loro

interno scorrevano pistoni forgiati in alluminio, con tre segmenti di tenuta e un raschiaolio. Li completavano teste con distribuzione a due valvole per cilindro disposte a V e due alberi a camme in testa. Sfruttavano un impianto di doppia accensione per cilindro, con due circuiti separati, due bobine e due distributori d'accensione autonomi, azionati dagli alberi a camme di aspirazione.

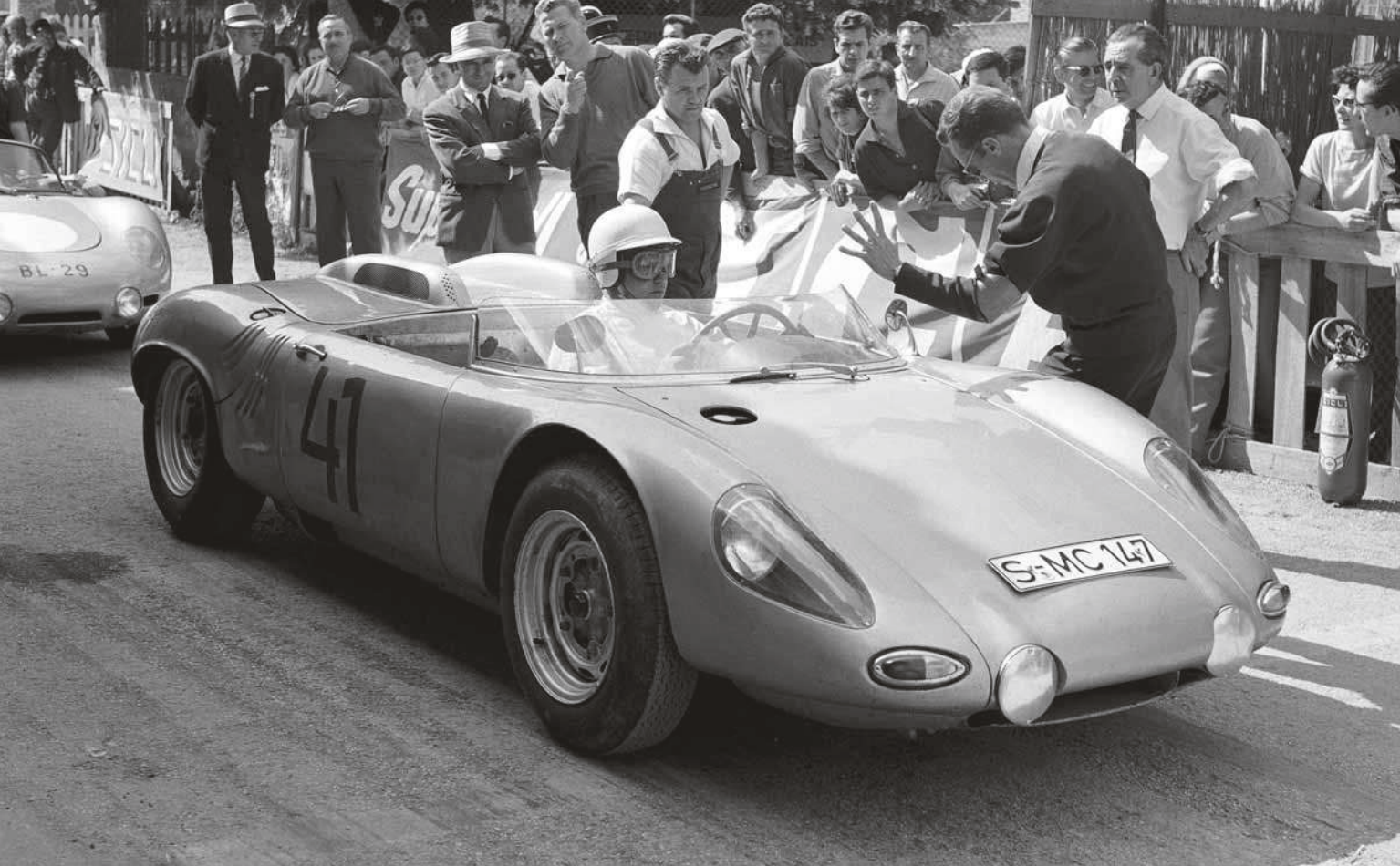
Il raffreddamento era garantito da un sistema di ventilazione forzata con ventilatore verticale all'interno di un convogliatore e che prendeva il moto dall'albero motore attraverso cinghie trapezoidali. L'impianto di lubrificazione del tipo a carter secco aveva un serbatoio da 8 litri e un radiatore nella parte anteriore della vettura. Infine, l'alimentazione era assicurata da due carburatori doppio corpo Weber 46 IDM. La potenza era di 160 e 185 Cv, gestita dal cambio Typ 718 a cinque rapporti sincronizzati (tranne il primo) assistito da una frizione monodisco a secco e da un differenziale autobloccante ZF.

Il debutto

Il 30 aprile 1961, sulle Madonie, debuttò in gara la 718 RS 61 telaio 718-047. Affidata a Jo Bonnier e Dan

IN VERIFICA

In alto, la 718-046 GTR caricata su una bisarca nel cortile degli stabilimenti Porsche, prima di essere inviata alla Targa Florio del 1962. Si noti lo stato della carrozzeria, di alluminio, ancora segnato dal lavoro di manutenzione. Qui sopra, sempre nel maggio 1962, Dan Gurney, Graham Hill e Herbert Linge (da sinistra) discutono in attesa delle verifiche tecniche della gara siciliana.



Gurney, e distinta dal numero di gara 134, fu protagonista di una bella prova terminando alle spalle della Ferrari Dino 246-SP (telaio 0790) di Wolfgang von Trips e Olivier Gendebien, e davanti alla 718 RS 61 (telaio 043) di Hans Herrmann e Edgar Barth. Con questa gara, la 718-047 iniziò il suo lavoro di vettura di sviluppo del nuovo motore Typ 587/3 di 1967,692 cc (alesaggio 92 mm, corsa 74 mm). Il propulsore era esteticamente identico al "547/4", ma grazie anche a una maggiore cilindrata, erogava 185 Cv a 7200 giri e una coppia di 21,5 kgm a 5000 giri. Circa un mese dopo, il 28 maggio, la 718-047 prese parte alla 1000 Km del Nürburgring dove, affidata ancora all'equipaggio Jo Bonnier-Dan Gurney, terminò al 10° posto assoluto, 2° di classe.

Il risultato non era soddisfacente. Ai tecnici di Zuffenhausen apparve evidente che il "Führmann motor" aveva ormai raggiunto i limiti del suo sviluppo. Nella gara successiva, la 24 ore di Le Mans del 10 e

11 giugno, entrambe le gemelle furono presenti. La 718-046 debuttò come 718 R61 coupé, con il motore "Typ 547/5" da 1,7 litri, mentre la 718-047, in configurazione spyder, montava ancora il "587/3" da 2 litri. La 718-046 fu costretta al ritiro per la rottura del motore, mentre la 718-047, pur non riuscendo a esprimere completamente il suo potenziale, concluse la gara in 5a posizione.

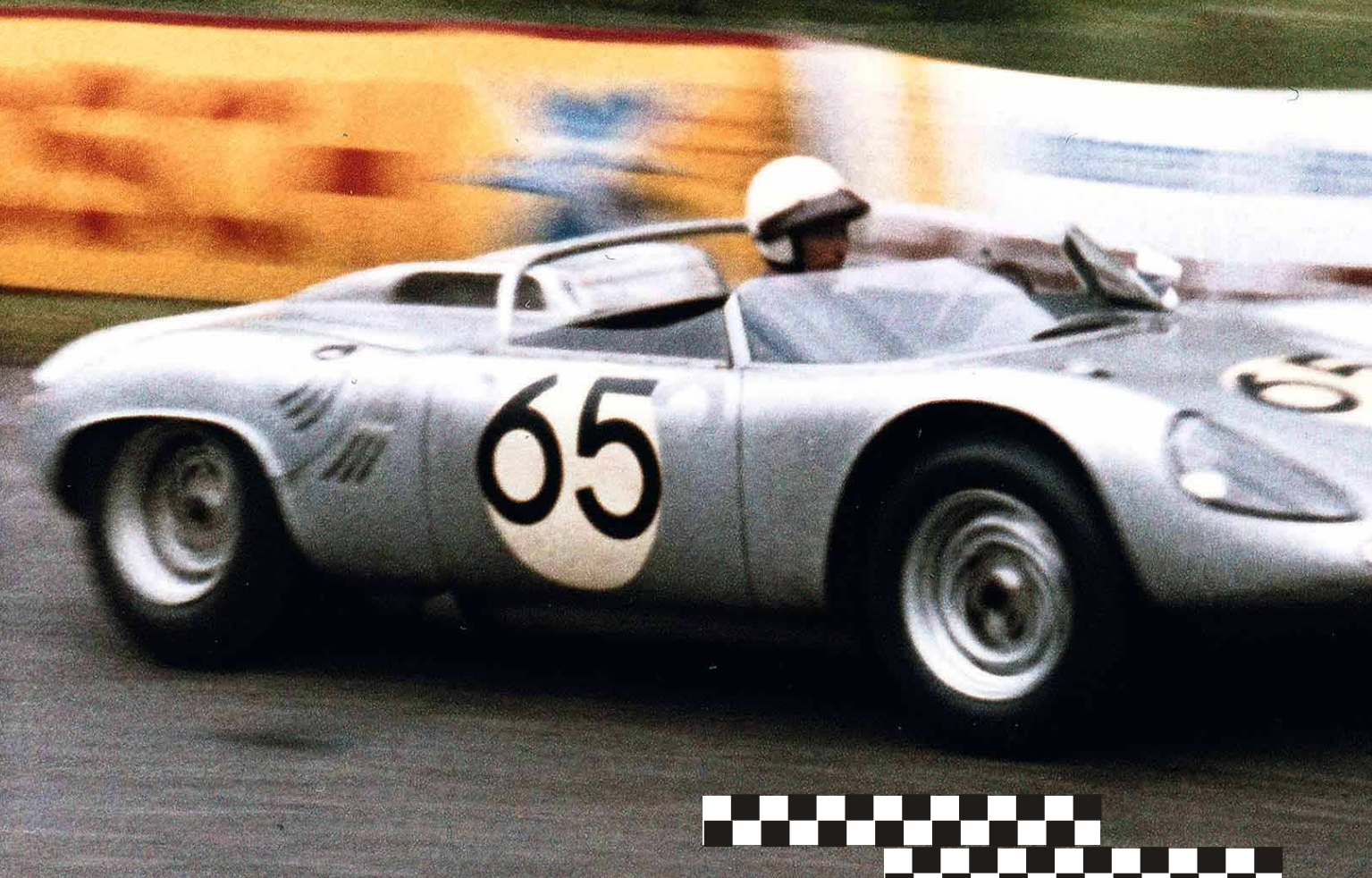
Dopo la maratona francese, le due auto tornarono a Zuffenhausen dove, nell'inverno tra il '61 e il '62, furono approntate per affrontare la nuova stagione di competizioni.

Entrambe ricevettero finalmente il nuovo otto cilindri "Typ 771/0" e furono dotate di un sistema frenante con dischi anteriori e tamburi posteriori. Le due vetture furono anche aggiornate nell'aerodinamica e acquisirono una nuova denominazione: la 718-046 fu rinominata 718/8 GTR (GT = Gran Turismo, R = Renn, corsa), mentre la 718-047 acquisì la denomi-

SUL PODIO

Sopra, 17 giugno 1962, Mont Ventoux: la 718 W-RS Spyder condotta da Heini Walter conquistò il 2° posto assoluto. Sotto, a sinistra l'11 giugno 1961 a Le Mans le 718 di Herrmann-Barth (33) e Holbert-Gregory (32; quest'ultimo in piedi di fianco alla 33) e la 356 B 1600 GS Carrera GTL (36) di Linge-Pon. A destra, la 718-046 GTR della Scuderia Serenissima a Zuffenhausen di ritorno dalla Targa Florio '62.





nazione 718/8 W-RS o Weltmeisterschaft-RennSport (campionato del mondo corsa Sport). Un acronimo adottato con la speranza che la vettura riuscisse a vincere il campionato.

Nuovo 8 cilindri

Il motore a 8 cilindri era dunque ciò che distingueva queste due vetture dalle normali RS61. Un propulsore la cui evoluzione avvenne parallelamente a quella del "Typ 753" 1.5 da F1, secondo il regolamento in vigore dal 1961. Fedele alla filosofia dell'evoluzione senza rivoluzione, nell'estate del 1960 Porsche affidò all'ingegnere Hans Hönick la progettazione di un nuovo otto cilindri. Nel suo progetto, Hönick mantenne molti dei concetti tecnici del quadricilindrico di Führmann, in particolare la distribuzione bialbero con lo stesso sofisticato controllo del gioco valvole. Il lavoro di progettazione e realizzazione del nuovo propulsore si completò rapidamente, tanto che il nuovo 8 cilindri fu avviato al banco prova per la prima volta il 12 dicembre 1960. E fu una vera delusione: erogava a malapena 175 Cv, circa 25 meno del preventivato. A quel punto si avviò un lungo lavoro

di rielaborazione dei dati, che portò a nuove teste con valvole con angolo di apertura sempre minore, dagli originali 90° a 84° per arrivare infine a 72°. Lo sviluppo fu rapido e comprese l'introduzione di bielle in titanio e importanti miglioramenti alle camere di combustione. Il 20 maggio 1962 il motore Typ 753 debuttò al GP d'Olanda.

Come detto, il Typ 771 per le vetture Sport beneficiò di tutte le modifiche apportate al motore di F1, rispetto al quale era molto simile e differiva soprattutto per la cilindrata 1981,527 dovuta a misure di alesaggio e corsa di 76 x 54,6 mm. Aveva anch'esso carter, cilindri e teste di alluminio, però con albero motore e bielle in acciaio. Nei cilindri dotati di canne con riporto in "cromal" scorrevano pistoni forgiati in alluminio e con tre segmenti di tenuta e un raschiaolio. Lo completavano teste con distribuzione a due valvole per cilindro, con disposizione a V di 72°, mosse da due alberi a camme in testa per bancata. C'era la doppia accensione con due circuiti separati, due bobine e due distributori d'accensione autonomi, azionati dall'albero motore. Il raffreddamento era ad aria forzata con un ventilatore orizzontale

BINOMIO VINCENTE
Sopra, la 718 W-RS Spyder e Edgar Barth lanciati verso la vittoria nella cronoscalata Freiburg-Schauinsland dell'11 agosto 1963. A destra, Edgar Barth al volante della 718 RSK durante una sessione di prove al Nürburgring nel 1957: sulla sinistra si riconosce un giovanissimo Jürgen Barth che osserva il padre con espressione orgogliosa e sognante.

BARTH E LA "NONNA" IMBATTIBILI IN SALITA

Il pilota che ha sfruttato meglio la 718/8-047 W-RS è stato Edgar Barth. La sua intesa con la vettura fu così completa che, nel '63 e '64, gli consentì di vincere il Campionato Europeo della Montagna.

Nato il 26 gennaio 1917 in Sassonia, Barth iniziò la sua carriera motoristica prima dello scoppio della seconda guerra mondiale firmando, nel '37, un contratto con la DKW (moto), e prendendo poi parte ad alcune competizioni con una BMW 328S. Dopo la guerra, con la divisione della Germania, la sua carriera fu condizionata dalle scelte governative. Riprese a gareggiare con una motocicletta Norton in Germania Est e, nel '51, entrò a far parte della del team Rennkollektiv Johannisthal con sede a Berlino (una scuderia di stato della DDR). Il team aveva a disposizione alcune EMW (Eisenach MotorenWerk), società che aveva acquisito al termine del conflitto la vecchia fabbrica della BMW a Eisenach e che stava costruendo delle copie della BMW 328i.

Grazie alle sue doti di guida divenne il pilota più vincente del team, guadagnandosi la possibilità di partecipare, come rappresentante del Rennkollektiv e della DDR, a competizioni internazionali. Il 2 agosto '53, Edgar debuttò nel Mondiale F1, nel GP di Germania. Alla guida di una EMW R1 6 cilindri si confermò uno dei migliori piloti tedeschi tuttavia, vivendo nella Germania orientale, non poté partecipare alle altre gare per qualche anno.

Dopo il GP di Parigi 1956, a Montlhéry, la dirigenza Porsche gli offrì di guidare una delle proprie vetture. Le autorità della Germania dell'Est non la considerarono una buona idea, ma Barth decise di muoversi autonomamente e, ottenuta la possibilità di partecipare a una gara motociclistica a Hockenheim, una volta a Ovest accettò la proposta della Casa di Stoccarda.

Il 27 maggio 1957 gareggiò alla 1000 km del Nürburgring con la Porsche 550 Spyder insieme a Umberto Maglioli, terminando 4° assoluto e 1° di classe. In Germania Est non la presero bene, tanto da considerare la possibilità di squalificarlo a vita. Barth non fece ritorno in Germania Est e le sue proprietà furono confiscate dallo Stato. Egli si trasferì con la famiglia vicino a Zuffenhausen, dove iniziarono una nuova vita.

Nello stesso anno, il 22-23 giugno, Edgar fece la sua prima 24 Ore di Le Mans, dove partecipò a tutte le edizioni fino al 1964: nel '58 ottenne il miglior risultato con Paul Frère su una 718 RSK: 4° assoluto e 1° di classe.

Gareggiò anche in prove non titolate di F1 e tra i maggiori successi c'è la Targa Florio 1959, sempre su 718 RSK, in coppia con Wolfgang Seidel; vinse il Campionato europeo della Montagna nel 1959, 1963 e 1964. Morì a soli 48 anni, dopo aver trasmesso le sue qualità al figlio Jurgen.





azionato dall'albero motore, tramite un alberino di rinvio. La lubrificazione era a carter secco con un radiatore dell'olio anteriore. Con l'alimentazione assicurata da 4 carburatori doppio corpo Weber 46 IDM, e il rapporto di compressione di 10.4:1, il motore erogava circa 210 Cv a 8400 giri, potenza che negli anni salì fino alla soglia dei 240 Cv. Infine, il cambio era il Tipo 718 a sei rapporti sincronizzati, con frizione monodisco a secco e differenziale autobloccante ZF. Le quote telaistiche erano identiche alle versioni a 4 cilindri ma aumentava leggermente il peso: 640 kg per la spyder e 670 kg per la coupé.

In rosso

Il 6 maggio 1962 entrambe le auto furono iscritte alla Targa Florio dalla Scuderia della Serenissima Repubblica di Venezia del conte Volpi di Misurata. La 718-046 fu affidata all'equipaggio Nino Vaccarella-Graham Hill, mentre la 718-047 era per Jo Bonnier-Dan Gurney. Dopo le prove con la carrozzeria in argento tipico delle vetture tedesche, il giorno della gara, la 718/8 GTR si presentò dipinta nel rosso della Scuderia italiana. Nelle prime fasi di gara la 718-047 fu vittima di un incidente che la costrinse al ritiro; di conseguenza, Bonnier fu affiancato a Vaccarella sulla 718-046. Nonostante i continui problemi ai freni, conquistò il 3° posto assoluto e la vittoria di classe.

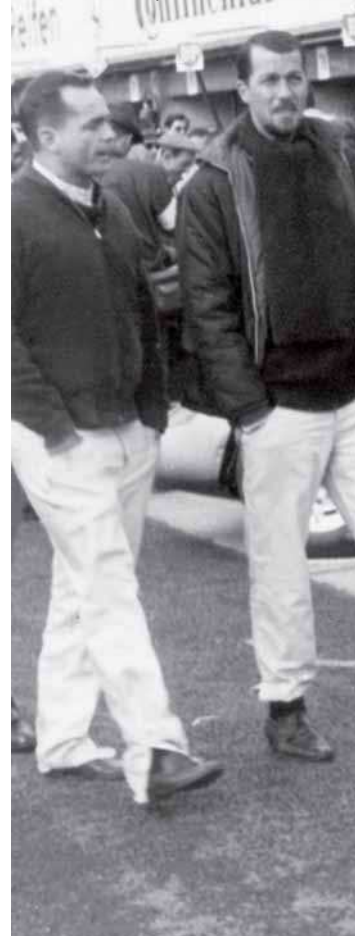
Il 25 maggio entrambe le auto erano al via della 1000 km del Nürburgring. La 718-046, affidata a Gurney-Bonnier, si ritirò al 42° dei 44 giri previsti, per rottura del cambio. La 718-047 condotta da Hill-Hermann concluse di nuovo al 3° posto assoluto e 1° di classe. Come previsto, le due auto non parteciparono alla 24 Ore di Le Mans poiché l'ACO non accettò l'iscrizione. Così, mentre la 718-046 rimase a disposizione dei tecnici a Zuffenhausen, la 718-047 fu ceduta al barone Fritz "Huschke" von Hanstein, che l'affidò al pilota svizzero Heini Walter per le gare del Campionato Europeo della Montagna. Walter era un pilota affermato e, nelle tre gare in cui condusse la vettura, finì 2° dietro la Ferrari di Ludovico Scarfiotti.

Da Nassau alla "Targa"

Al termine del campionato, la 718-047 tornò in possesso di von Hanstein che la inviò negli USA dove, affidata a Joachim Bonnier, prese parte ad alcune gare del Campionato Sports Car Club of America ottenendo il 6° posto a Mosport, un ritiro a Riverside (motore) e a Laguna Seca (trasmissione), e il 4° posto assoluto e 1° di classe nella divisione 2 litri sui circuiti di Kent e Washington. Dopodiché, von Hanstein affidò la 718-047 a Bob Holbert per le Bahamas Speed Weeks a Nassau. Holbert criticò in modo severo la guidabilità della macchina, ma ciononostante ottenne il 2° posto nel Nassau Tourist and Governor's Trophy. Le critiche di Holbert tuttavia convinsero i tecnici Porsche a modificare la macchina che, in inverno, fu dotata di nuove sospensioni, di un diverso serbatoio e di una nuova scatola dello sterzo. Inoltre, per contenerne il peso, fu dotata di nuovi cofani e porte in fibra di vetro, mentre per la sicurezza del pilota fu montato un nuovo roll-bar.

PRIMA A LE MANS

Sopra e a lato, due immagini dalla 24 Ore di Le Mans del 1963. La 718 W-RS Spyder condotta da Barth-Linge concluse all'8° posto assoluto e 1° di classe dopo aver avuto un inconveniente piuttosto serio in prova (Barth spinge la vettura al box senza una ruota).



Il 5 maggio 1963 la 718-046 GTR e la 718-047 W-RS a 8 cilindri si ritrovarono in gara nella Targa Florio. La 718-046 GTR conobbe il suo più grande successo con Joakim Bonnier-Carlo Maria Abate vincitori alla media record di 104 km/h. La 718-047 W-RS di Umberto Maglioli-Giancarlo Baghetti fu afflitta da seri problemi al cambio e terminò in 7a posizione.

Nella gara dopo, al Nürburgring il 19 maggio, la 718 046 affidata a Gurney-Bonnier si ritirò per incidente nel 21° giro mentre la 718-047 affidata a Edgar Barth-Herbert Linge dopo il 3° tempo in prova fu costretta ad abbandonare al 5° giro per un guasto ai freni. Tornate a Zuffenhausen, furono sottoposte a un'attenta revisione. Questa volta Le Mans accettò

AL 'RING
Immagini dalla 1000 Km del Nürburgring 1963: la 718 GTR di Phil Hill-Jo Bonnier (100, sulla sinistra nella foto grande). Con il 101, la Spyder di Barth-Linge.





ABATE
Sopra, la vittoria più importante: quella alla Targa Florio del 5 maggio 1963, ottenuta dalla 718 GTR coupé n. 160 di Joakim Bonnier e Carlo Mario Abate. A destra, la 718 Spyder di Umberto Maglioli-Giancarlo Baghetti 7a assoluta nella stessa gara.



FINITURA

Sotto, il 2 litri boxer a 8 cilindri "Typ 771" montato sulla 718 GTR. In basso, l'abitacolo della 718-047 W-RS Spyder nel cortile di Zuffenhausen. Si notano la finitura tutto sommato curata, per essere un'auto da corsa, e il pedale del gas ampiamente alleggerito. Si intravedono anche alcuni tubi del telaio.

le due Porsche per la 24 Ore del 15 e 16 giugno, dove ottennero risultati opposti: la 718-046 GTR di Jo Bonnier-Tony Maggs si ritirò al 109° giro per incidente, mentre la 718-047 W-RS di Barth-Linge, concluse all'8° posto assoluto e 3° di classe.

Dopo questa gara la 718-046 GTR lasciò le competizioni e se ne persero le tracce, mentre la 718-047 W-RS fu affidata a Edgar Barth per partecipare al Campionato Europeo della Montagna. Essa iniziava a essere "vecchietta": i meccanici che la preparavano per le gare si affezionarono così tanto da soprannominarla "Grossmutter" (nonna in tedesco). Tuttavia, la 718-047 vinse le cinque gare cui partecipò, consentendo a Barth di diventare Campione europeo. A fine stagione, la carriera di questa splendida vettura sembra finita: è il giunto il momento della nuova 904.

Secondo iride

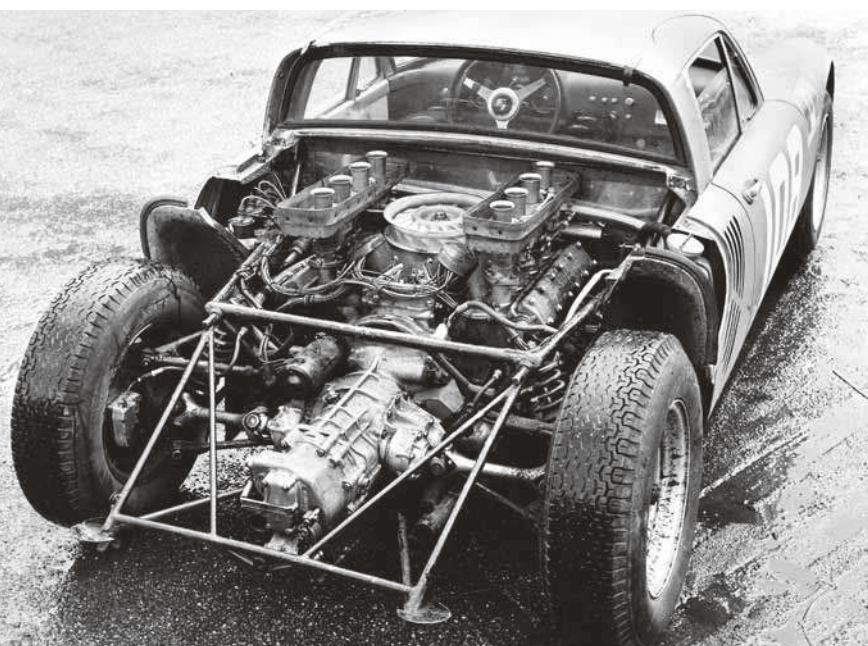
Invece, nell'inverno del 1964, in Porsche decisero di ricostruire la "nonna", che si ripresentò alla partenza, il 21 marzo 1964, della 12 Ore di Sebring, sempre nelle mani di Edgar Barth-Herbert Linge, partendo dalla 14a posizione in griglia e terminando al 20° posto assoluto e 3° di classe. Infine, il 26 aprile, partecipò anche alla Targa Florio, con il numero 188, affidata a Jo Bonnier-Graham Hill: fu la sua ultima gara iridata, terminata con il ritiro al 1° giro per rottura di un semiasse.

Ma se la dirigenza Porsche pensava che fosse ormai l'ora di esporre "Grossmutter" nel museo, Edgar Barth non era della stessa idea. Non soddisfatto della maneggevolezza della sua Elva-Porsche Mk7, pur avendo vinto la prima gara della stagione, chiese ai dirigenti della Casa di Stoccarda di poter disporre ancora della sua fida 718/8 W-RS.

La risposta non poteva che essere positiva, così un meccanico del reparto corse di Zuffenhausen e la W-RS 718-047 restarono al suo servizio.

Il 9 agosto 1964 i due vinsero la gara in salita Freiburg-Schauinsland, e con essa il secondo campionato europeo; poco dopo, il 20 maggio 1965, Barth morì di cancro e la "nonna" fu esposta nel Museo Porsche dove rimase fino al 2003 quando fu prelevata per essere sottoposta a un restauro completo.

La W-RS 718-047 è stata un'auto unica e la prima Porsche con cofani e porte in fibra di vetro irrobustita con rinforzi plastici, anticipando la "Plastic Era" della 904. Attualmente, la "nonna" ha un posto d'onore nel museo Porsche, che lascia soltanto per partecipare ad alcuni eventi ritenuti di particolare importanza dove, con le sue linee pulite e il suono del suo 8 cilindri è musica per migliaia di appassionati.



SCHEDA TECNICA

PORSCHE 718/8 GTR (718 W-RS)

Motore Tipo 771/0, posteriore centrale, 8 cilindri boxer, alesaggio e corsa 76 x 54,6 mm, cilindrata 1981,5 cc, rapporto di compressione 10,4:1, potenza 210-240 CV a 8.400-8.700 giri, coppia 19,6-22,5 kgm a 6.600 giri, distribuzione due alberi a camme in testa per bancata, due valvole per cilindro, accensione 2 candele per cilindro, alimentazione 4 carburatori doppio corpo invertiti Weber 42 (46) IDM Lubrificazione forzata a carter secco, capacità serbatoio olio 8 litri, radiatore **Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, differenziale autobloccante ZF, cambio Typ 718 a 6 marce + RM Cerchi in lega leggera, anteriori 6 x 15", posteriori 7 x 15" Pneumatici anteriori 5.50/10-15, posteriori 6/10-15 **Corpo vettura** Carrozzeria coupé due porte, telaio tubolare in acciaio Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice; posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice; freni anteriori e posteriori a disco, pinze a 2 pistoncini Sterzo a pignone e cremagliera Capacità serbatoio carburante 80 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.335 Carreggiata anteriore 1.300 Carreggiata posteriore 1.280 Lunghezza 4.020 Larghezza 1.205 Altezza 1.550 (930) Peso a vuoto 670 (640) kg **Prestazioni** Velocità massima circa 260 km/h



Ford **Un'estranea tra noi**

**IN ITALIA SI È VISTA POCO, SPECIE NELLA CILINDRATA PENALIZZATA DAL FISCO
LINEA PULITA, MOTORE "GROSSO" E CAMBIO AUTOMATICO ANTICIPAVANO
INVECE LA FORMULA CHE OTTIENE GRANDE SUCCESSO TRA LE BERLINE DI OGGI**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO





SIGNORILE

In allestimento "top di gamma", V6 2.8 Ghia con cambio automatico, la Granada sfoggia un aspetto signorile, grazie ad accessori qualificanti come i cerchi in lega, i lavafari e il tetto rivestito in vinile, che impreziosiscono una linea estremamente sobria e pulita. Rara all'epoca, oggi è quasi introvabile. Oltre a ciò gode di considerazione.

Per molti appassionati di auto classiche, la scintilla che accende il desiderio di cercare una particolare vettura nasce da un ricordo legato alla sfera personale: si vuol ritrovare l'auto del papà, del nonno, del vicino di casa o dell'amico di famiglia che ai tempi poteva permettersi "il macchinone" alla portata di pochi e che magari oggi, a distanza di qualche decennio, viene via con un pugno di euro.

Chi è stato giovane o giovanissimo alla fine degli anni '70, probabilmente ha visto più di qualche suo compagno di scuola al mattino scendere da una Ford Granada. La seconda serie, prodotta a partire dal 1977, era la "macchina del cumenda" secondo la ricetta Ford e sostituiva il precedente modello, ben più datato nello stile e nelle finiture, lanciato nel 1972. Rispetto a questo, la nuova berlina si presentava con linee moderne, tese e squadrate, pulite al limite dell'archetipico, che forse le conferivano un aspetto un tantino anonimo, ma non per questo privo di equilibrio e di una sobria eleganza. D'altronde si trattava di una Ford, macchina solida e di sostanza, lontana dai vezzi di certa concorrenza, soprattutto tedesca, che proprio in quegli anni stava iniziando a lavorare all'immagine "premium" che ancora oggi la contraddistingue.



Europea

La prima serie della Granada debutta come abbiamo visto nel 1972, nel solco del processo di unificazione, iniziato nel 1968 con la Escort, delle filiali britannica e tedesco-occidentale del colosso automobilistico americano, che fino ad allora avevano realizzato vetture differenti per i due mercati. Il nuovo modello sostituisce rispettivamente la Ford Zodiac e le versioni di fascia alta della Taunus, dato che il ventaglio delle motorizzazioni spazia da 1,7 a 3 litri, partendo dal 4 cilindri 1663 cc e passando per i V6 2.0, 2.3 e 2.6. La Granada viene proposta con quattro diverse carrozzerie: berlina due porte, coupé, berlina quattro porte e station wagon, e tre livelli di allestimento denominati L, XL e GXL che nel 1975, in occasione di un leggero restyling, si trasformano in L, GL e Ghia; nella stessa occasione debutta anche il nuovo propulsore due litri quattro cilindri, che verrà poi lasciato in eredità alla seconda serie e che muoverà gran parte delle Granada italiane, penalizzate dal fisco nelle versioni con motorizzazioni superiori.

Rispetto al modello precedente, la seconda serie della Granada europea (in USA lo stesso nome identifica tutt'altra vettura) presenta parecchie no-

vità, anche sotto il cofano. La nuova offerta di motori prevede, oltre al precedente 2.0 benzina da 99 Cv, ben tre nuovi propulsori V6: un 2.0 da 90 Cv, un 2.3 da 108 Cv e un 2.8, sia in versione a carburatori da 135 Cv sia a iniezione multipoint da 160 Cv, tutti abbinati a cambi manuali a 5 marce o automatici, con l'aggiunta dell'opzione 4 marce manuale per i soli motori da due litri. A questi si aggiungono due inediti diesel di derivazione Peugeot: un 1.9 da 54 Cv abbinato a un cambio manuale a 4 marce e un 2.1 da 63 Cv con cambio a 5 marce, sempre manuale. In Italia la Granada è disponibile con carrozzeria berlina a 4 porte e station wagon; l'organizzazione degli allestimenti è confermata in L, GL e, per le sole berline a benzina, il più lussuoso Ghia.

Rappresentanza

Proprio in questo allestimento, su meccanica 2.8 a carburatori e con cambio automatico a tre rapporti, è stata venduta la vettura di questo servizio, completamente conservata e oggi un'autentica "mosca bianca" per le strade italiane. Oltre alla fisiologica riduzione del parco circolante per un modello naturalmente votato ad un uso piuttosto intenso, va infatti ricordato che, a causa dell'odiosa iva "pe-

LINEE RETTE

Il V6 della Granada è più elastico che potente, ma le prestazioni sono comunque brillanti. L'interno (pagina a fianco) è ampio e ben rifinito, con la plancia squadrata che riprende le linee rette del design esterno. Aria condizionata, cambio automatico, finiture in legno, alzacristalli e chiusure elettrici, selleria in velluto e tetto apribile rendono questa versione quasi una categoria a sé. La buona qualità dei materiali e un chilometraggio relativamente contenuto hanno preservato l'integrità dei sedili.





sante”, all’epoca ben il 38% sulle vetture di cilindrata superiore ai due litri, da noi la Granada con la cilindrata massima si è vista poco anche da nuova. Ed è un peccato perché c’è da dire che, rispetto agli standard degli anni settanta, sulla 2.8 Ghia è davvero un bel viaggiare: un bel V6, più elastico che sportivo, con una discreta cavalleria ma soprattutto una bella coppia da sfruttare al meglio con la trasmissione automatica, all’interno legno e velluto, aria condizionata, cambio automatico, chiusura centralizzata, vetri elettrici, braccioli centrali, tetto in vinile apribile, dettagli qualificanti come lavafari e cerchi in lega, e un abitacolo e un bagagliaio spaziosi anche per cinque persone. Non c’è che dire, alla Ford avevano ben chiaro il concetto di “alto di gamma”.

Il primo intestatario del nostro esemplare è stato un noto concessionario Ford di Sesto San Giovanni, nel milanese. Pare che la vettura fosse in uso proprio al titolare, il quale l’ha usata quotidianamente per circa tre anni. Dopodiché l’auto è ceduta a un privato, che la tiene per qualche anno fino a quando, al momento di sostituirla con una nuova Ford, la restituisce in permuta alla stessa concessionaria. Modello difficile da piazzare a fine anni ottanta no-



nostante l’ottimo stato di conservazione, la nostra Granada viene quindi messa in deposito, dove rimane ferma per parecchio tempo.

Recupero

In tempi più recenti la concessionaria si è trovata costretta a chiudere i battenti; la vettura è quindi ceduta a una carrozzeria, che si è occupata di recuperare qualche graffio prima di cederla all’attuale proprietario, il quale ha provveduto a riattivarla dopo la lunga sosta con un bel tagliando che ha incluso anche nuovi freni, revisione del carburatore e cambio gomme. I primi chilometri percorsi sono proprio quelli fatti per realizzare questo servizio.

PREMIUM

Sopra, su strada la Granada V6 ha una buona riserva di potenza, utile per trarsi d’impaccio nel traffico e nei sorpassi. Sotto il paraurti posteriore, al centro, si nota appena la piccola targhetta che identifica la vettura come “automatic”. All’epoca anche la fanaleria estesa era sinonimo di vettura “premium”, al pari dei cerchi in lega a 5 fori (a sinistra).



MOQUETTE

Sopra, l'ampio baule, integralmente rivestito in moquette, ruota di scorta compresa. La soglia di carico è piuttosto alta, ma la capacità è notevole. Sotto, i dettagli della fanaleria anteriore, col rostro lavafari di serie (a sinistra), e di quella posteriore; si noti la lunga targhetta identificativa cromata, a sottolineare tutta l'esclusività del modello. Una piccola eccezione all'*understatement* generale della vettura, pensata per un pubblico di fascia alta ma poco incline all'ostentazione.



LA PRIMA SERIE

La Ford Granada debutta nel 1972, con quattro diverse carrozzerie: berlina due porte, coupé, berlina quattro porte (a sinistra, sopra) e station wagon (sotto), e tre livelli di allestimento inizialmente denominati L, XL e GXL. Col restyling del 1975 vengono rinominati in L, GL e Ghia e in seguito mantenuti anche sulla seconda serie.





SCHEDA TECNICA

FORD GRANADA 2.8 GHIA (1978)

Motore Anteriore longitudinale, 6 cilindri a V con albero a camme centrale, alesaggio e corsa 93 x 68,5mm, cilindrata 2792 cc, distribuzione ad aste e bilancieri, due valvole per cilindro, rapporto di compressione 9,2:1, alimentazione a iniezione indiretta Bosch K-Jetronic, potenza 135 Cv a 5200 giri, coppia 22 kgm a 3000 giri, lubrificazione a carter umido, forzata con pompa, raffreddamento a liquido, impianto elettrico a 12 Volt **Trasmissione** Trazione posteriore Cambio automatico a tre rapporti, leva al pavimento Ruote cerchi in lega leggera da 14" Pneumatici 185-70 HR14 **Corpo vettura** Carrozzeria portante in acciaio tipo berlina, 4 porte, 5 posti Sospensioni a ruote indipendenti schema McPherson, ammortizzatori telescopici, molle elicoidali; anteriori quadrilateri oscillanti; posteriori triangoli oscillanti Freni a disco sulle quattro ruote **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.769 mm Carreggiata anteriore 1.515 Carreggiata posteriore 1.532 Lunghezza 4.720 Larghezza 1.791 Altezza 1.416 Capacità serbatoio 65 litri Peso a vuoto 1350 kg **Prestazioni** Velocità massima 183 km/h **Anni di produzione** Dal 1977 al 1985

Al volante di un'autentica time-capsule, troviamo la Granada 2.8 pastosa e confortevole ma diretta, senza i filtri che sulle moderne berline ti fanno percepire la strada come un qualcosa di astratto, con un ottimo spunto quando si decide di spingere, per un sorpasso o per affrontare una strada in pendenza. Non si tratta di un'auto da guida sportiva o da "sparate" al semaforo; la Granada si guida con solesse, tenendo da parte la riserva di potenza per veloci trasferite autostradali o per trarsi d'impaccio in situazioni scomode, sempre coccolati dai morbidi interni in velluto, da un assetto confortevole ma non troppo soffice, dall'aria climatizzata e dalla morbidezza del cambio automatico. Una macchina su cui sentirsi importanti senza bisogno di ostentarlo, un manifesto dell'understatement prima che tale concetto diventasse di moda.

Originale ai ritrovi

Per paradosso, a livello collezionistico la 2.8 è la Granada da acquistare, a patto di trovarne una. In Italia all'epoca furono vendute discretamente le cilindrata inferiori (nulla a che vedere con i numeri delle berline italiane concorrenti). Oggi però averne una può essere il modo di distinguersi ai ritrovi tra appassionati, oltre al fatto di avere una berlina ancora piacevole da usare in un viaggio comodo e rilassato che il motore V6 esalta senza dubbio più di un quattro cilindri. Inoltre, benché il valore di una Granada difficilmente possa superare i 5.000 euro, se in ottimo stato come quella delle foto, in nord Europa il modello ha un suo seguito di appassionati. Alla recente Technoclassica a Essen, per esempio, ne abbiamo viste alcune. Dunque potrebbe avere senso come (piccolo) investimento.



ATMOSFERA

L'affollato vano motore col V6 nascosto dalla grossa scatola filtro. In alto, il cielo plumbeo contribuisce all'impressione di trovarsi in Germania o Inghilterra a fine anni '70. Da un momento all'altro potrebbe materializzarsi l'ispettore Derrick, strizzato nel suo celebre impermeabile...

IN REGALO CON **Cyclist** DI GIUGNO 2017

**l'edizione speciale dedicata
all'Alto Adige Südtirol**



Cyclistmagazine.it

ED
ESISPORT

Prove & Rievocazioni

ABARTH

1000 GR.2/70	26	apr-07
1000 SP #SE04*0047	71	ott-11
2000 SP SE010 #034 (1969)	97	mag-14
205A (1950)	96	apr-14
595/695SS/695 ASSETTO CORSA	43	dic-08/gen
750 COUPE ZAGATO (1958)	87	mag-13
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13
OT 1000 SPIDER	57	mag-10
OTR 1000	106	apr-15
SE 037	119	lug-16
SIMCA 2000 GT	83	dic-12/gen
SIMCA 1300	116	apr-16
T 140 (1967)	93	dic-13/gen

AC

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

ALFA ROMEO

ABARTH 1000 GT COMPETIZIONE	90	ago/set-13
1.9 C SPRINT PININFARINA	29	lug-07
147 GTA	84	feb-13
155 GTA SUPERTURISMO	45	mar-09
158/159 "ALFETTA"	61	ott-10
750 COMPETIZIONE	103	dic-14/gen
1750 BERLINA	24	feb-07
1750 GT PROTOTIPO GIUGIARD	14	gen/feb-06
1900	62	nov-10
1900 SS TOURING CABRIO (1957)	69	lug-11
1900 SS TOURING I - II SERIE	15	mar-06
1900 SS Z #01845	89	lug-13
1900 SS ZAGATO	17	mag-06
2000 GTV	118	giu-16
2000 PRAHO	74	feb-12
2000 SPORTIVA (1954)	80	ago/set-12
2600 SPIDER	84	feb-13
2600 SPRINT	43	dic-08/gen*
2600 SPRINT	105	mar-15
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	gen/feb-05
33/2 - /3 - TT 12 - SC 12 - Stradale	58	giu-10
6C 1500 GS "TESTA FISSA"	79	lug-12
6C 1500 TORPEDO / 1750 SPORT	121	ott-16
6C 2300 B MM	66	apr-11
6C 2500	32	nov-07
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	57	mag-10
6C 2500 SPORT	111	ott-15
8C 2300	54	feb-10
A MOTORE CENTRALE	33	dic-07/gen
ALFA 6	40	ago/set-08
ALFA 75	51	ott-09
ALFA 75	105	mar-15
ALFA 75	108	giu-15
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	83	dic-12/gen
ALFA 90	78	giu-12

ALFASUD	77	mag-12
ALFASUD	103	dic-14/gen
ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)	97	mag-14
ALFASUD SPRINT	109	lug-15
ALFASUD TI	75	mar-12
ALFETTA	37	mag-08
ALFETTA 1.8	33	dic-07/gen
ALFETTA 1.8 GT	93	dic-13/gen
ALFETTA GT 1.8-GTV 2.0-GTV6 2.5	2	dic-03/gen
ALFETTA GTV 6 2.5	27	mag-07
ALFETTA GTV TURBODELTA	47	mag-09
ARNA	93	dic-13/gen
DUETTO	29	lug-07
DUETTO E SPIDER 1966-1990	1	ago/set-03
GIULIA	7	nov/dic-04
GIULIA 1600 S	52	nov-09

GIULIA GT 1600-1300		
JUNIOR-GTV 2000	1	lug/ago-03
GIULIA GT JUNIOR	91	ott-13*
GIULIA GT "UNIFICATO"	99	lug-14
GIULIA GTA 1600 - 1300	10	mag/giu-05
GIULIA SPIDER PROTOTIPO	18	giu-06
GIULIA SPIDER VELOCE 1600	48	giu-09
GIULIA SPORT SPECIAL	60	ago/set-10
GIULIA SUPER E GT JUNIOR	65	mar-11
GIULIA TI 1300	115	mar-16*
GIULIA TI SUPER	71	ott-11
GIULIA TZ	11	lug/ago-05
GIULIA 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

OTTIMA PER I GENTLEMAN

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

AMC

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

APACHE

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

ASA

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

ASTON MARTIN

DB 4 GT Z	88	giu-13
DB4 TOURING	16	apr-06
DBR1 / 2	88	giu-13
SPEED MODEL TYPE C #A9/722/U	82	nov-12
ULSTER	125	mar-17

ATTILA

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

AUDI

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

AUSTIN HEALEY

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

AUTOBIANCHI

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

AUTOBLEU

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

BANDINI

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

B.S.A.

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

BENTLEY

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

BERTONE

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





PURA LANCIA

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

BIANCHI

S 9 1400 116 apr-16

BIZZARRINI

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

BJC

FORMULA JUNIOR 120 ago/set-16

BMW

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

BORGWARD

P100 45 mar-09

BRADLEY

GT 1974 17 mag-06

BRISTOL

409 63 dic-10/gen

BUGATTI

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

BUICK

SUPER SERIES 50 RIVIERA 25 mar-07

CADILLAC

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

CATERHAM

7 77 mag-12

CEIRANO

150 S 122 nov-16

CEMSA

F 11 41 ott-08

CHEVROLET

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

CONVAIR

GT 123 dic-16/gen

DAF

SILURO 73 dic-11/gen

DAGRADA

LANCIA F. JUNIOR 71 ott-11

DAIMLER

2.5 LITRE V8 (1967) 61 ott-10
SP 250 C-SPEC 83 dic-12/gen

DATSUN

240Z 46 apr-09

DB

RACER 500 91 ott-13
DE LUCA
FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT 84 feb-13

DE SANCTIS

SP 1000 116 apr-16

DE TOMASO

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

DEVIN

MG SPECIAL 70 ago/set-11

DKW

F12 CABRIOLET 126 apr-17

DUNE BUGGY

DUNE BUGGY 80 ago/set-12

ELDORADO

MASERATI 420M 40 ago/set-08

ELVA

MK I B (1954) 86 apr-13

FACEL

VEGA 103 dic-14/gen

FALCON

MK II 110 ago/set-15

F.A.T.A.

AUREA 400 (1925) 120 ago/set-16

FERRARI

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

FIAT

8V GHIA SUPERSONIC 63 dic-10/gen

8V ZAGATO	119	lug-16	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	1100/103 TV	47	mag-09
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago/set-13	1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15
110/103 TV PININ FARINA (1955)	123	dic-16/gen	500 L (1964)	96	apr-14	1500 GT GHIA	71	ott-11
124	54	feb-10	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06	1500L	96	apr-14
124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13	1200 GRANLUCE	100	ago/set-14
124 SPIDER	84	feb-13	500 "TOPOLINO" B	23	dic-06/gen	1400	102	nov-14
124 SPIDER	110	ago/set-15	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08	1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 D (1960)	86	apr-13	2300	35	mar-08
124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	500 D	115	mar-16	2300 S COUPÉ	1	lug/ago-03
125	26	apr-07	500 SPERANDEO	69	lug-11	2300 S COUPÉ	43	dic-08/gen*
125	88	giu-13	500 TV L (1972) -			ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04
125	112	nov-15	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14/gen	ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06
125 COUPÉ SAMANTHA	114	feb-16	500L	48	giu-09	ABARTH 695 SS (1966)	114	feb-16
127 GRUPPO 2	70	ago/set-11	508 S	113	dic-15/gen	ABARTH FORMULA	55	mar-10
127 SCIONERI	60	ago/set-10	508 S SPORT SPIDER - BERL. MM	123	dic-16/gen	ABARTH SEO35	91	ott-13
127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	dic-13/gen	BARCETTA	55	mar-10
128	27	mag-07	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15	CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
128	101	ott-14	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03	CAMPAGNOLA	84	feb-13
128 COUPÉ GR. 2	97	mag-14	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14	COUPÉ	66	apr-11
128 COUPÉ 1.3 S	30	ago/set-07	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12	DINO COUPÉ	101	ott-14
128 GIANNINI NP GR. 2	83	dic-12/gen	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07	DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07
128 GR.2	83	dic-12/gen	850 BERLINA	80	ago/set-12	DINO SPIDER 2000-2400	6	set/ott-04
128 RALLY	45	mar-09	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06	GIANNINI 500 TV	28	giu-07
130 "MAREMMA"	76	apr-12	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15	850 MORETTI COUPÉ	43	dic-08/gen
130 2.8 BERLINA	41	ott-08	850 SPECIAL	75	mar-12	PANDA 4X4 MORETTI	123	dic-16/gen
130 BERLINA 1971	11	lug/ago-05	850 SPORT COUPÉ	112	nov-15	NUOVA 500 1957	8	gen/feb-05
130 COUPÉ 3.2	1	lug/ago-03	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08	NUOVA 500 SPORT	37	mag-08
1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03	NUOVA 500/50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07
131	30	ago/set-07	900 A BERLINA 1954	22	nov-06	PANDA 30	36	apr-08
131 2500 D	59	lug-10	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12	RITMO	69	lug-11
131 ABARTH	111	ott-15	1100	78	giu-12*	RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06
131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	1100 D	104	feb-15	RITMO ABARTH 130 TC	124	feb-17*
131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	1100 FAMILIARE	117	mag-16	S 61 CORSA	126	apr-17
131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	1100 R	107	mag-15	S 76 "300HP"	108	giu-15
132 1.6	14	gen/feb-06	1100/103	4	mag/giu-04	SAVIO JUNGLA	94	feb-14
4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	1100/103 A	94	feb-14	UNO	122	nov-16
500 A	121	ott-16	1100/103 D	94	feb-14	UNO TURBO	81	ott-12*

	Numero	Mese-Anno		Numero	Mese-Anno
ALFA ROMEO			128 COUPÉ S-SL 1100-1300	16	apr-06
2000	31	ott-07	1300 E 1500	11	lug/ago-05
ALFASUD SPRINT	4	mag/giu-04	132 I, II E III SERIE	12	set/ott-04
ALFETTA	75	mar-12	600	50	ago/set-09
GIULIA GT JUNIOR	36	apr-08	850 BERLINA	85	mar-13
GIULIA SPRINT GTA	122	nov-16	850 COUPÉ'	77	mag-12
GIULIETTA / GIULIA SPIDER	110	ago/set 15	850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	ago/set-06
GIULIETTA (GIULIA) SPRINT	83	dic-12	BALILLA	43	dic-08/gen
GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	mar/apr-05	NUOVA 500	82	nov-12
GIULIETTA TURBODELTA	21	ott-06	RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
GTV/SPIDER	79	lug-12	X1/9	46	apr-09
NUOVA SUPER	44	feb-09	INNOCENTI		
AUTOBIANCHI			MINI COOPER	35	mar-08
A111	32	nov-07	JAGUAR		
A112 ABARTH	40	ago/set-08	E TYPE	124	feb-17
A112 V SERIE	119	lug-16	XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
PRIMULA COUPÉ I E II SERIE	15	mar-06	XJ-S	68	giu-11
BENTLEY			LAMBORGHINI		
MULSANNE TURBO	76	apr-12	DIABLO	97	mag-14
BMW			LANCIA		
320 iS	49	lug-09	APPIA	70	ago/set-11
SERIE 6 E24	26	apr-07	APRILIA BERLINA	107	mag-15
Z3	88	giu-13	BETA COUPÉ (TUTTE LE SERIE)	10	mag/giu-05
CITROËN			BETA HPE	100	ago/set-14
AMI 6	24	feb-07	FULVIA	53	dic-09/gen
CX	8	feb-05	FULVIA COUPÉ' 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 COUPÉ 1400, 1600, 1800	14	gen/feb-06	BITURBO 2.24 SPYDER RACING	38	giu-08
124 SPECIAL	33	dic-07/gen	QUATTROPORTE	112	nov-15
126	25	mar-07	MERCEDES-BENZ		
127 I E II SERIE	13	nov/dic-05	CLASSE S W126	18	giu-06
			G KLASSE	96	apr-14

UNO TURBO I.E.	53	dic-09/gen	CHAMPION 750	124	feb-17	RIVOLTA 300	97	mag-14
VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06	GINETTA			RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14
VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14	G3	95	mar-14	RIVOLTA GT 300-340	2	dic-03/gen
X 1/9	81	ott-12	GLOCKLER - PORSCHE			RIVOLTA LELE	22	nov-06
X 1/9	113	dic15/gen*	COUPÉ (1954)	64	feb-11	ISOTTA FRASCHINI		
FITTIPALDI			GORDINI			IM 1913	44	feb-09
FD01 E FD04	62	nov-10	T15	121	ott-16	JAGUAR		
FORD			GRD			E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
ANGLIA	71	ott-11	374-FORD	109	lug-15	E-TYPE ROADSTER MKII	1	lug/ago-03
CAPRI RS	107	mag-15	H.R.G.			E-TYPE V12 ROADSTER	63	dic-10/gen
CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago/set-08	1100 SPORTS	80	ago/set-12	MK X	37	mag-08
ESCORT	68	giu-11	AERODYNAMIC	44	feb-09	MKII 3.8	31	ott-07
ESCORT 940	13	nov/dic-05	HEALEY			SS 3,5 LITRE	90	ago/set-13
ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13	SILVERSTONE	53	dic-09/gen	XJ 220	65	mar-11
ESCORT MKII	84	feb-13	HILLMAN			XJ6 MKI	1	lug/ago-03
ESCORT RS	60	ago/set-10	IMP 50 ANNI	94	feb-14	XJ-C 4.2	20	ago/set-06
ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11	HONDA			XJ-C 4.2	17	mag-06
ESCORT RS GR. 2	60	ago/set-10	NSX	61	ott-10	XJ-C 4.2	99	lug-14
FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06	S 800 COUPÉ	1	lug/ago-03	XK 120	55	mar-10
FIESTA MKI (1976-1983)	106	apr-15	Z 600	68	giu-11	XK 150 FHC 3,4 LITRE	109	lug-15
XR2i	117	mag-16	HOWMET			JEEP		
GT/111	70	ago/set-11	TX	53	dic-09/gen	WILLYS MB	72	nov-11
MUSTANG (1964 - 1968)	5	lug/ago-04	INNOCENTI			JENSEN		
MUSTANG (1968 - 1971)	12	set/ott-05	AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14/gen	541	65	mar-11
MUSTANG 289 (1966)	14	gen/feb-06	IM3S	108	giu-15	C V8	118	giu-16
RS 200 GR. B	81	ott-12	MINI BERTONE	76	apr-12	KARMANN GHIA		
TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13	MINI DE TOMASO	23	dic-06/gen	CABRIOLET	77	mag-12
TAUNUS TC2	110	ago/set-15	MINI 90 SL	96	apr-14	CABRIOLET	117	mag-16
THUNDERBIRD (1954-1958)	23	dic-06/gen-07	INTERMECCANICA			KELLISON		
FRAZER-NASH			ITALIA	100	ago/set-14	J-4	85	mar-13
BMW 319/55 (1937)	106	apr-15	ISO			LAMBORGHINI		
FRONTLINE			GRIFO TARGA	45	mar-09	COUNTACH	72	nov-11
DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago/set-12				ESPADA	24	feb-07
GIAUR						ESPADA + NOTIN VILLULA	60	ago/set-10
750 SPORT #BT-06	98	giu-14				JARAMA	113	dic-15/gen

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

UN BUON INVESTIMENTO

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

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



LE AUTO DELLA STORIA

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 HF TURBO	124	feb-17*
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14
DELTA INTEGRALE "SAFARI"	126	apr-17
DELTA S4	122	nov-16
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 COUPÉ 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	91	ott-13*
FULVIA COUPÉ RALLY 1.3 S	4	mag/giu-04
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	mar-08
FULVIA COUPÉ 1.2 "MONTE" STORICO	123	dic-16/gen
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 SPORT ZAGATO 1,3 S	123	dic-16/gen
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
711 F1	124	feb-17
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
SPYDER	125	mar-17
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 CONVERTIBILE (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 MKII	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

MIRAGE

M6/601	123	dic-16/gen
--------	-----	------------

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

MTM

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

NASH

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

NISSAN

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

NSU

PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08
PRINZ 30E	44	feb-09
PRINZ 42	39	lug-08
RO 80	13	nov/dic-05

OGLE

SX 1000	104	feb-15*
---------	-----	---------



GUSTO AMERICANO

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

O.S.C.A.

MT4 1500 80 ago/set-12

OM

665 TT (1928) 77 mag-12

OPEL

1900 GT 23 dic-06-gen
 ASCONA SR GR. 2 94 feb-14
 KADETT B 52 nov-09
 MANTA 1.2 S 57 mag-10
 OMEGA LOTUS 89 lug-13
 REKORD C COUPE' 102 nov-14
 REKORD P2 BERLINA E COUPÉ 24 feb-07

OSI

FORD 20 M TS 111 ott-15

PANHARD

PL 17 E 24 CT 53 dic-09/gen

PEGASO

Z-102 "THRILL" TOURING 125 mar-17

PEUGEOT

106 RALLYE 100 ago/set-14
 106 RALLYE 113 dic-15/gen
 163 BR 27 mag-07
 203 118 giu-16
 203 SPIDER 39 lug-08
 204 77 mag-12
 204 CABRIOLET E 304 COUPÉ 10 mag/giu-05
 205 CTI 124 feb-17
 205 GTI 1.9 81 ott-12*
 205 GTI GENTRY 109 lug-15
 205 GTI E RALLYE 42 nov-08
 205 ROLAND GARROS 117 mag-16
 205 TURBO 16 103 dic-14/gen
 309 87 mag-13
 402 88 giu-13
 402 DARL'MAT 79 lug-12
 402 DARL'MAT DSE 12 set/ott-05
 403 10 mag/giu-05
 403 CABRIOLET 116 apr-16
 403 JAEGER 98 giu-14
 403 JAEGER (1958) 122 nov-16
 404 DA RECORD 102 nov-14
 504 CABRIO 70 ago/set-11
 504 COUPÉ 1972 22 nov-06
 905 49 lug-09
 COUPÉ 107 mag-15
 TIPO 3 30 ago/set-07

PONTIAC

FIREBIRD TRANS/AM (1974) 2 dic-03/gen
 GTO (1966) 16 apr-06

PORSCHE

356 C 6 set/ott-04
 356 TUTTI I MODELLI 67 mag-11
 356 C 111 ott-15
 356 SC COUPÉ 2 dic-03/gen
 356 SC (1953) 98 giu-14*
 356/2 #004 34 feb-08
 550 1500 rs #031 118 giu-16
 597 8 gen/feb-05
 906 CARRERA 6 24 feb-07
 911 2.0/2.2/2.4 32 nov-07
 911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0 1 lug/ago-03
 911 CARRERA (1989) 107 mag-15
 911 CARRERA RS 2.7 93 dic-13/gen
 911 S 2.4 114 feb-16*
 911 T 2.2 8 gen/feb-05
 911 T 2.2 100 ago/set-14
 911 T US-COUPÉ' 98 giu-14
 911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA 60 ago/set-10
 911 TURBO 3.3 12 set/ott-05
 911 89 lug-13*
 912 5 lug/ago-04
 912 (1965) 98 giu-14*
 917 46 apr-09
 924 75 mar-12

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

PUMA

GTV 58 giu-10

RENAULT

10 MAJOR 78 giu-12
 4 CV 22 nov-06
 DAUPHINE-ALFA ROMEO 45 mar-09
 DAUPHINE-GORDINI 81 ott-12
 FLORIDE / CARAVELLE 89 lug-13
 R4 31 ott-07
 R5 121 ott-16
 R5 ALPINE 65 mar-11
 R5 TURBO 17 mag-06
 R5 TURBO 125 mar-17
 R8 GORDINI 54 feb-10
 R12 GORDINI 124 feb-17
 R16 68 giu-11
 SUPER5 GT TURBO 81 ott-12*

RILEY RMC

2 1/2 LITRE (1951) 94 feb-14
 9 "SPECIAL" (1936) 114 feb-16
 SPRITE 1.5 105 mar-15

ROLLS-ROYCE

SILVER SHADOW 113 dic-15/gen

ROVER

2000 TC 36 apr-08

SAAB

96 V4 85 mar-13*
 SONETT & FACETT 75 mar-12
 SONETT III 20 ago/set-06
 SONETT III 123 dic-16/gen

SAFAR

6CV (1933) 73 dic-11/gen

SAM

C 25 F 117 mag-16

SANTANDREA

FORMULA MONZA 875 66 apr-11

SERENISSIMA

V8 COMPETIZIONE 18 giu-06

SIATA

SPRING 850 21 ott-06

SIMCA

80 ANNI 104 feb-15
 8 SPORT CABRIOLET 120 ago/set-16
 8 SPORT REPLICA DEHO (1949) 100 ago/set-14
 1000 86 apr-13
 1000 COUPÉ/1200 S COUPÉ 22 nov-06
 ABARTH 1150 CORSA 86 apr-13
 CHRYSLER 1307-8 125 mar-17
 RALLYE, RALLYE 1-2-3 10 mag/giu-05

SINGER

9 LE MANS 59 lug-10

ŠKODA

110 R (1976) 107 mag-15

SPADA

ZANZARA (1967) 73 dic-11/gen

STANGUELLINI

1100 SPORT INTERNAZIONALE 60 ago/set-10

STEYR-PÜCH

650 37 mag-08

STUDEBAKER

SKYHAWK 37 mag-08

SUNBEAM

1000 HP 126 apr-17
 TIGER 46 apr-09
 VENEZIA 104 feb-15

SUZUKI

4X4 LJ80 - SJ 413 64 feb-11

TALBOT

SUNBEAM LOTUS 45 mar-09
 LAGO 74 feb-12

TATRA

TATRA T77-T87-T97-T600-T603 25 mar-07

TOJEIRO

BRISTOL 34 feb-08

TOYOTA

CELICA GT 1600 35 mar-08
 RAV 4 (1994) 105 mar-15
 SPORT 800 112 nov-15

TRABANT

P60 54 feb-10

TRIUMPH

DOLOMITE SPRINT 11 lug/ago-05
 GT6R REPLICA 21 ott-06
 ITALIA 41 ott-08
 SPITFIRE 1.5 9 mar/apr-05
 SPITFIRE (1962-1980) 9 mar/apr-05
 TR2 FRANCORCHAMPS 88 giu-13
 TR2 (1954) - TR3 B (1962) 119 lug-16
 TR3 A 2 dic-03/gen
 TR3 A 18 giu-06
 TR5 P.I. 81 ott-12
 TR6 29 lug-07
 TR7 102 nov-14

TURBOT

SUPERTRACTION 2 29 lug-07

VANDEN PLAS

PRINCESS 1300 54 feb-10

VOLKSWAGEN

1500 62 nov-10
 G40/60 85 mar-13
 GOLF III GTI 2 litri 112 nov-15*
 GOLF GTI 82 nov-12
 GOLF GTI 1.6 (1981) 55 mar-10
 GOLF GTI 1.6 (1982) 89 lug-13
 GOLF GTI 1.8 I SERIE 45 mar-09
 KARMANN GHIA 29 lug-07
 MAGGIOLONE 107 mag-15
 MAGGIOLINO 59 lug-10
 MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963) 93 dic-13/gen
 MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956) 79 lug-12
 SALZBURG RALLYE KÄFER (1973) 84 feb-13
 SAMBA BUS 6 set/ott-04
 TL 1.6 28 giu-07
 VOLKSWAGEN-PORSCHE 914 3 mar/apr-04

VOLVO

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

ZAZ

968 A/M 39 lug-08

VARIE

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

Nota: * confronto tra più modelli

► PARTE BENE DAL MUGELLO L'ITALIANO VELOCITÀ

Erano ben 45 le vetture scese in pista al circuito del Mugello l'8 e 9 aprile per il primo appuntamento del Tricolore Autostoriche. Ad aggiudicarsi la vittoria nei diversi Raggruppamenti sono stati Renzo e Raffaele Raimondi (Jaguar E) nel 1° Gruppo; "Apache Jr." e Giuseppe Guttadauro (Porsche 911 3.0) nel 2° Gruppo; Massimo e Marco Guerra (Porsche 935) nel 3° Gruppo; Enrico e Cesare Rondinelli (Bmw M3 E30) nel 4° Gruppo.

Le qualifiche hanno visto il netto dominio di Massimo Guerra con la Porsche 935 K3, davanti a Massimo Ronconi su Porsche 930.

In gara la sfida è poi stata fra gli equipaggi dei due Guerra e del duo Ronconi-Gulinelli (*i primi due nell'ordine nella foto a destra*). Poco dopo il "Via!", è passato in testa Gulinelli, che ha saputo difendersi dagli attacchi di Marco Guerra, alla sua prima gara con la 935. Dopo la sosta, però, già al 17° giro il passo migliore ha riportato Massimo Guerra e la sua Porsche 935 in prima posizione, da dove non è stato più scalzato fino alla bandiera a scacchi.

Nel 2° Gruppo lo start migliore è stato quello di Zardo. Guttadauro (Island Motorsport) ha pagato la scarsa esperienza (era alla sua seconda gara) ed è scivolato al 9° posto. Al cambio pilota però il volante è stato rilevato da "Apache Jr." il quale è stato protagonista di una notevole rimonta fino ad arrivare a conquistare la testa di raggruppamento a due giri dalla conclusione.

Il 1° Gruppo ha registrato il dominio di Renzo e Raffaele Raimondi su Jaguar E, finiti al decimo posto assoluto. Infine, il 4° Gruppo: con un po' di sorpresa protagonista di buona parte della gara è stata la Ford Sierra di Pierandrea De Marco ma poi un problema tecnico lo ha costretto al ritiro. La vittoria di raggruppamento è andata alla BMW E36 della AB Motorsport di Enrico Rondinelli-Cesare Rondinelli (*qui a fianco*).

www.gruppoperonirace.it



► 46 ISCRITTI ALL'ALFA REVIVAL CUP! GUERRA-MISCHIS PRIMI LEADER 2017

All'Autodromo Internazionale del Mugello l'8 e 9 aprile, assieme alla prova del campionato italiano auto storiche, c'è stato il primo appuntamento dell'edizione 2017 dell'Alfa Revival Cup. Ad animare il week-end alfista sono state ben 46 Alfa Romeo costruite tra il 1947 e il 1981. Il sabato ci sono state le qualifiche in cui Roberto Arnaldi ha conquistato la pole position con la sua GTAM gruppo 5. La domenica la gara ha registrato notevole bagarre anche con "toccatine" e incidenti veri e propri, fino alla necessità dell'ingresso in pista della Safety-Car poco prima dei minuti previsti per la sosta ai box di metà gara. L'incertezza è durata sino alle ultime fasi dell'ora di gara prevista, con Arnaldi che si è inseguito al comando solo a tre giri dalla fine. Al secondo posto si è piazzato l'equipaggio Amerigo Bigliuzzi-Bruno Mazzuoli, davanti al tedesco Albert Weinzierl, primo tra le GTAM. Primo nella classe delle GT Veloce 2000 è Giovanni Verga, che ha disputato una gara di rimonta finendo 12° assoluto.

La classifica dell'Alfa Revival Cup 2017 tiene conto anche della storicità del modello mediante un apposito coefficiente. Dal Mugello sono così usciti in testa alla classifica Massimo Guerra-Franco Mischis su Giulia Sprint GTA davanti a Christian Ondrak (GTA 1300 Junior) e Verga.

www.alfarevivalcup.it



► DI PIETRA-DI PIETRA PRIMI ALLA 22ª COPPA DEGLI ETRUSCHI

Sabato 8 Aprile si è disputata nella provincia di Viterbo la 22ª Coppa degli Etruschi, gara di Regolarità per auto storiche valida per il Campionato Nazionale ACI Sport, a cui hanno partecipato 52 equipaggi provenienti da tutta Italia. La gara è durata circa 8 ore, caratterizzata da 71 prove



speciali tecniche e insidiose, che non hanno dato respiro ai partecipanti. Il verdetto finale ha visto trionfare l'equipaggio Francesco e Giuseppe Di Pietra della Scuderia CARS su Autobianchi A112 (iscritte numerose, sopra), con un totale di 187 penalità. Al secondo posto si è piazzato l'equipaggio Massimo Zanasi-Barbara Bertini, su Fiat 1100. Al terzo gradino del podio Mario Passanante (campione nazionale in carica) e Magda Oneto. Per quanto riguarda la classifica Top Car il gradino più alto del podio è stato conquistato da Fabio Loperfido e Alessandro Moretti, che hanno affrontato salite e tornanti a bordo di una coloratissima e sgrigiante Fiat Balilla.

www.etruriahrc.it



► **STELLA ALPINA, A LUGLIO
L'EDIZIONE DEL 70° (ANCHE FERRARI)**

Nata da un'idea del giornalista Giovanni Canestrini nel 1947, la Stella Alpina divenne presto una delle gare su strada più famose. Quest'anno ricorrono i 70 anni dall'esordio e nell'occasione la prova di Regolarità, che da 32 anni porta avanti il nome della gara, avrà un sapore particolare. Si svolgerà l'8-9 luglio su un percorso di 750 km: stessa distanza della prima Stella Alpina. La gara di Regolarità, che esordì nel 1984, è iscritta dallo scorso anno nel calendario ACI Sport ed è una delle prove valide per il "Trofeo 3Tre", attribuito al pilota che si dimostra miglior "regolarista" nella classifica combinata delle più importanti manifestazioni per auto d'epoca del Trentino-Alto Adige, e cioè: Winter Marathon, Coppa Città della Pace Mendola Historic e Stella Alpina. La gara di Regolarità è riservata alle vetture costruite prima del 1972.

Nell'ambito della Stella Alpina 2017 ci sarà anche il Tributo al Cavallino, evento nell'evento dedicato ai 70 anni della Ferrari. L'iniziativa è aperta a tutti i modelli Ferrari moderni.

www.stellaalpinastorica.it

► **RALLY SOLIDARIETÀ A GALLIATE
CON I BIMBI NELL'ABITACOLO**

Domenica 9 aprile, nel comune di Galliate (NO), ha avuto luogo il 2° Rally della Solidarietà, manifestazione organizzata dal Lions Club Novara Ovest Ticino a cui hanno preso parte numerosi collezionisti con auto da corsa e di particolare interesse storico, tra cui Lancia Delta Integrale 8V Martini ex-ufficiale, Subaru Impreza 555 ex-McRae, Opel Kadett GT/E, una bellissima Lancia Stratos stradale, Porsche 911, una Talbot Lotus Sunbeam e uno stuolo di Peugeot 106 e 205.

Il programma della giornata ha visto l'esibizione di vetture con a bordo, lato navigatore, i bambini del paese. L'iniziativa si è svolta all'interno del tracciato ricavato nel viale principale della cittadina patria di Achille Varzi. Il ricavato della giornata è stato devoluto alla Scuola Materna Istituto Comprensivo "Italo Calvino" di Galliate. Da notare che entrambi i turni, mattino e pomeriggio, sono stati "aperti" dal passaggio di una monoposto di F. 3000.

www.mauriziomagri.it



www.bergamohistoricgranprix.com

Regione Lombardia Sport, Provincia di Bergamo, Comune di Bergamo, ACI, associazione spazioturismo, Lions Club, Automobili Club Bergamo, BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX, L'ECO DI BERGAMO, PHOTOCLASSICHE, CrioCenter Shopping Center, BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX, BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX

Bergamo Historic Gran Prix

DOMENICA 28 MAGGIO 2017

CIRCUITO DELLE MURA

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

Vallant Service plus, BERTOLETTI DANILLO, ECOGAS, careDENT, BRUNO MOTO GROUP, Iperauto Bergamo, kefri, helvetia, UBI Banca, enki, ROTA, La Marianna, EcoRetras, GILENA, INTERNATIONAL MOTOR BOOKS, LOTTA APERTA, NOTOTAPPEZZERIA, CASSINA E MILESI, CARROZZERIA BUSNAGHESE, RESHOTEL ORIO, STARHOTELS, Cristallo Palace, RISTORANTE il Ducale, LOZZA AUTOMOTIVE, PlanètyW, ZANETTI, Giallo Corsa, CPZ SPA, Lamborghini Bergamo

**► SEMPRE "IN PISTA"
LA SCUDERIA DEL PORTELLO**

Il circuito del Mugello e la cronoscalata Lago-Montefiascone sono stati gli appuntamenti di gara del week-end dell'8 e 9 aprile in cui si sono messi in evidenza i piloti della Scuderia del Portello.

All'Alfa Revival Cup sulla pista toscana, Emilio Petrone (alla sua prima gara con una Alfa Romeo storica), si è piazzato 2° di classe e 27° assoluto su Sprint GT del 1967; Fabrizio Zamuner e Massimo Bettati si sono classificati 2° di classe con Alfa Romeo GTA Junior 1300, mentre Alessandro Morteo e Lorenzo Moramarco, con una Alfa Romeo GTAM, sono finiti in ottava posizione su 47 auto. Renato Ambrosi (*in foto*) e Giovanni Serio hanno partecipato invece, sempre al Mugello, al Campionato Italiano Autostoriche a bordo di una Alfa Romeo Giulia GTA di gruppo 4, conquistando il 1° posto di classe e l'11° nell'assoluta, dietro solo alle Porsche 911. Alla 21ª Lago-Montefiascone il socio della "Portello" Walter Marelli, (su Prototipo Lucchini SN 88 motorizzato Alfa Romeo 3000 cc 12 valvole) ha concluso 4° assoluto, primo di classe 3000 del 4° Raggruppamento.

www.scuderiadelportello.org



**► AL RADUNO DEI LAGHI
PARTE IL TROFEO NORD-OVEST**

Il Trofeo Nord Ovest Regolarità per auto storiche ASI vive quest'anno la sua terza edizione. La gara d'avvio è il 7° Raduno dei Laghi in programma a Luino (VA), sul Lago Maggiore, il 14 maggio, con l'organizzazione del Team MDM. La gara prevede 6 prove a media, controlli timbro e 30 controlli segreti di rilevamento. I cronometraggi sono previsti mediante transponder. Al Raduno dei Laghi sono ammesse le auto costruite dal 1950 al 1996. Il numero dei concorrenti sarà al massimo di 50 equipaggi. Il regolamento prevede due categorie: le auto dotate di strumentazione e quelle senza. La manifestazione può anche essere vissuta senza l'impegno agonistico, partecipando come a un raduno, con momento dinamico sulle stesse strade della gara di regolarità.

Il percorso è di 100 km, tutto affacciato sul Lago Maggiore. Oltre a Luino, sede di partenza e arrivo, è previsto il passaggio da Dementia, Sette Termini, Cugliate, Marchirolo, Brunsimpiano, Cuasso al Monte, Valganna.

www.asifed.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



2010-2017

AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO

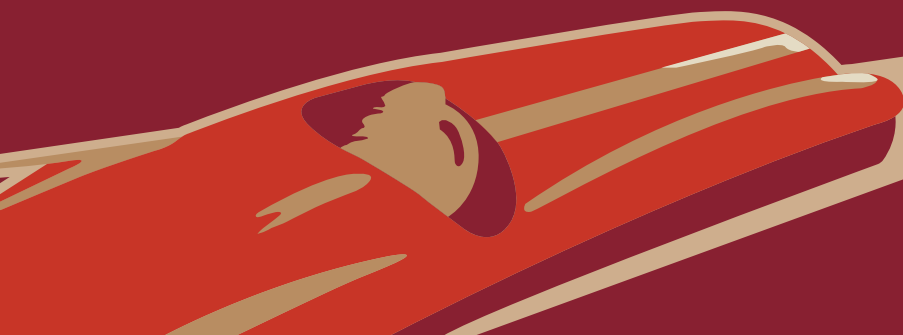




Stella alpina



6-7-8-9
luglio 2017



70

ANNIVERSARIO

 stellaalpinastorica.it  Stella alpina

1947 - 2017

| GARE | Masters Historic Racing

Tyrrell

La Formula 1 è di... casa

**SIAMO STATI A BARCELONA PER LA PRIMA
GARA DEL CAMPIONATO, A CUI PARTECIPA ANCHE
LA TYRRELL CHE ALBORETO AVEVA IN SALOTTO!
UNA SERIE INTERNAZIONALE, SANZIONATA FIA,
IN GRANDE CRESCITA DI PILOTI E SPETTATORI**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI



Mike Cantillon è un imprenditore londinese con la passione per le auto storiche da corsa. In particolare per le monoposto di Formula 1, sulle quali non manca di scorrazzare per i circuiti d'Europa e d'Oltreoceano. Nell'agosto 2015 partecipò ad un'asta di Coys organizzata nell'ambito del Nürburgring Oldtimer Grand Prix e, pur non concludendo l'acquisto di una vettura, si ritrovò nel posto giusto al momento giusto perché al nostro Mike arrivò un'informazione di quelle che farebbero venire la tachicardia a qualsiasi collezionista: a casa di Michele Alboreto era conservata la Tyrrell 010 che l'indimenticato pilota milanese aveva ricevuto in regalo da Ken Tyrrell in persona alla fine della stagione 1981. Alboreto l'aveva parcheggiata... in casa, come un soprammobile, e lì è rimasta per quasi quarant'anni. Silenziosa, su una pedana di legno inclinata, come se ancora stesse correndo a Monza. Michele Alboreto ci ha lasciati il 25 aprile del 2001, morto sul colpo in seguito allo schianto della Audi R8 Sport che stava provando sulla pista tedesca di Lausitzring, in vista della 24 Ore di Le Mans. È stato uno dei mi-

DEBUTTO

L'indimenticato pilota milanese Michele Alboreto debuttò in Formula 1 nel 1981, al GP di San Marino con la Tyrrell "010". L'immagine si riferisce proprio a quella gara, conclusa con un ritiro dopo che in qualifica aveva ottenuto il 17° tempo. (Gettyimages)





F1 DA SALOTTO

La Tyrrell 010 telaio #2 è stata conservata per lustri all'interno dell'abitazione della famiglia Alboreto. Era in condizioni originali e completa di ogni particolare, tranne il motore V8 Ford Cosworth DFV, il cui monoblocco era stato svuotato. In queste pagine, la lunga sequenza che testimonia l'uscita della monoposto da casa Alboreto. È stato necessario lo smontaggio quasi totale: le "pance" laterali, la carrozzeria, il motore e il gruppo cambio-trasmissione. Rimasta la nuda cellula dell'abitacolo, è stata posizionata in verticale per poter oltrepassare lo stretto vano di una portafinestra. Al centro, il collezionista inglese Mike Cantillon (attuale proprietario) in pista: l'auto di nuovo in gara dopo 36 anni.

| GARE | Masters Historic Racing

automobilista
DEPOCA

giori piloti che l'Italia abbia mai avuto; l'ultima stella tricolore a brillare sulle monoposto di Maranello, con le quali disputò cinque campionati del mondo di F1, dal 1984 al 1989, arrivando secondo nel 1985. Il suo debutto nella massima serie risale al 1981, quando Alboreto fu ingaggiato da Ken Tyrrell. Un anno di apprendistato dopo essersi fatto notare in F. Monza, F. Italia, F3 e (per poco) in F2. Evidentemente quella Tyrrell 010 rappresentò per Alboreto il coronamento di un sogno, il simbolo di un obiettivo centrato in pieno. Ecco perché Michele decise di conservarla per il resto della vita con così tanta cura, addirittura destinandole una stanza nell'abitazione privata.

A Mike Cantillon non sembrò vero di aver avuto l'opportunità di recuperare un pezzo di storia così importante. «Rimasi elettrizzato da questa notizia -ci ha raccontato il collezionista inglese- ma prima di tutto dovevo verificarne l'attendibilità. Riuscii a mettermi in contatto con Nadia, la moglie di Alboreto, che mi confermò l'intenzione di vendere la monoposto a qualcuno che potesse farla rivivere, qualcuno che si fosse preso l'impegno di riportarla a correre sulle piste in memoria di Michele. Non ci pensai due volte e decisi senza esitazioni che sarei stato io a riaccendere quel motore».

Il 4 settembre 2015 iniziarono le grandi manovre per "stanare" la Tyrrell da casa Alboreto. Due giorni di lavoro per smontarla quasi interamente e farla uscire da una porta larga meno di un metro. Via la carrozzeria; via il blocco posteriore con il cambio e la trasmissione; via le ruote di destra; via le pance laterali. Finalmente fuori e, caricata su un carrello, la Tyrrell 010 telaio #2 è tornata in Inghilterra per affrontare un restauro completo ad opera della CGA Race Engineering, una factory del Cheshire specializzata nella gestione di monoposto storiche.

«Sono bastati pochi mesi per rimettere a nuovo la Tyrrell -ci ha detto Cantillon- che per fortuna era tutta originale. Non essendo mai stata usata né modificata è stato relativamente facile portarla in perfetta efficienza. L'unica sorpresa è stata nel trovare il monoblocco del motore... vuoto, ma il Ford-Cosworth DFV è molto diffuso, ci sono aziende che producono i ricambi ex-novo o li rigenerano senza problemi. Lo stesso vale per il cambio: all'epoca quasi tutti erano Hewland e ancora oggi il reparto Classic del costruttore fornisce gli ingranaggi giusti». Se un pezzo da museo -o da salotto- non ha bisogno di altro se non una spolverata ogni tanto, una F1 storica destinata a tornare in pista deve superare il crash-test imposto dalla FIA. È una verifica di tutte le parti fondamentali dell'auto: telaio, montanti e mozzi ruota, sospensioni, scatola, piantone e tiranti dello sterzo, pedali. Una sorta di radiografia per stabilire l'integrità dei pezzi e individuare eventuali pezzi "criccati" o a rischio rottura. Questi test sono effettuati da aziende certificate e abilitate. «Tutto era in perfetto stato -ha evidenziato Cantillon- e, dopo aver ricostruito il serbatoio, abbiamo fatto il pieno e ci siamo presentati all'appuntamento di Silverstone Classic nel luglio 2016. È stato uno dei giorni più belli della mia vita: abbiamo riportato in pista una vettura che ha mantenuto la sua storia. Ho concluso la gara del FIA Masters Historic Formula One Championship al decimo posto, potevo fare di meglio ma forse ero troppo emozionato!».

Dopo quasi un anno di riposo, la Tyrrell 010 sta per essere imbarcata alla volta di Montreal, in Canada, dove Mike Cantillon la guiderà per la seconda volta in occasione del quarto appuntamento del FIA Masters Historic Formula One Championship 2017, che farà da contorno al GP di F1 moderno.

Due stagioni

La Tyrrell 010 debuttò nel 1980 come naturale evoluzione della precedente 009 del 1979 sviluppata da Maurice Philippe, ispirato (per usare un eufemismo...) dalla Lotus 79 che si era aggiudicata il mondiale nel 1978 con Mario Andretti, facendo scuola in termini di effetto suolo e minigonne. La Tyrrell 009, che era una copia quasi perfetta della Lotus, fu la prima monoposto del costruttore soprannominato "boscaiolo" (Tyrrell aveva anche una ditta di commercio di legnami) a sfruttare l'effetto suolo, tecnica affinata sulla 010. Che però non riuscì a ripetere i risultati della Lotus da cui prese ispirazione, a causa soprattutto della scarsa rigidità del telaio, che per paradosso andava in crisi proprio per la forza generata dall'effetto suolo. Jean-Pierre Jarier e Derek Daly portarono in gara le Tyrrell 010 a partire dal GP del Sud Africa del 1980. I risultati

non furono esaltanti: 13° e 16° tempo in qualifica, sesto posto in gara per Jarier e ritiro per il compagno di squadra. Con il quinto posto di Jarier al GP del Belgio (terza gara della "010") arrivarono i primi punti mondiali. A fine anno la Tyrrell occupò il sesto posto nella classifica Costruttori.



GRAHAM HILL
Nel tondo, il team manager della Scuderia Classiche, Paolo Pedersoli, a colloquio con il gentleman driver Jamie Constable, proprietario della Lola-Embassy del 1974 ex-Graham Hill (foto grande) con cui ha partecipato all'Espirito de Montjuic a Barcellona, prima gara dell'Historic Master 2017.

La "010" disputò anche buona parte del campionato 1981. Cambiarono invece i piloti: Eddie Cheever divenne il driver di riferimento, mentre la seconda vettura fu affidata una volta a Kevin Cogan, due a Ricardo Zunino e, dal GP di San Marino a fine stagione, al nostro Michele Alboreto. Non fu una stagione brillante per l'italiano, costretto al ritiro a Imola, a Monte-Carlo, in Inghilterra e in Austria. Addirittura non qualificato in Spagna e in Germania. Prese invece la bandiera a scacchi in Belgio (12°) e in Francia (16°).

Michele Alboreto guidò la Tyrrell 010/#2, di cui parliamo qui, in una sola occasione: come muletto in Olanda nel 1981. Questo telaio fu usato in prevalenza da Derek Daly, a iniziare dal GP del Sud Africa 1980 (ritirato). Poi negli Stati Uniti (8°), in Belgio (9°), a Monaco (muletto), in Spagna (ritirato), in Francia (11°), in Inghilterra (4°), in Austria (ritirato) e in Olanda (ritirato). Nel 1981 passò nelle mani di Eddie Cheever per i GP del Sud Africa (7°), degli Stati Uniti (muletto), del Brasile (muletto), di Argentina (muletto), di Gran Bretagna (4°) e di Las Vegas (muletto).

Come un mondiale

Se anche voi avete in garage una monoposto storica di F1 e non sapete dove, come e quando usarla, vi diamo noi qualche dritta in merito. Come appena accennato, esiste un vero e proprio campionato ufficialmente titolato che si chiama FIA Masters Historic Formula One Championship. È organizzato dalla società inglese Master Hi-





F1 ANNI '80

In alto, i box di Barcellona che hanno ospitato monoposto, GT e Sports Cars. In primo piano una Ligier JS 11/15 (1980). A destra, sopra Michele Alboreto ai tempi della Tyrrell e sotto la gara delle F1 storiche vinta da Gregory Thornton su Lotus 91-5 del 1982 (in foto, davanti a una Tyrrell 009 del 1979).





storic

Racing, fondata nel 2004

da Ron Maydon, che oltre alle F1 storiche fa gareggiare a livello internazionale le Sports Car, le GT e le Turismo dal passato glorioso. La stagione 2017 è appena cominciata, l'evento di apertura si è svolto durante il primo fine settimana di aprile in Spagna, sul circuito di Barcelona-Catalunya, nell'ambito della manifestazione chiamata Espiritu de Montjuïc.

Il Masters Historic Formula One Championship è riservato alle monoposto costruite tra il 1966 e il 1985, dotate di HTP FIA (Historic Technical Passport) e suddivise in categorie in base al periodo di appartenenza. La "Jackie Stewart" riunisce le vetture fino al 31/12/1972; quelle post-1972 senza effetto suolo rientrano nella "Emerson Fittipaldi"; quelle con effetto suolo nella "Patrick Head"; quelle dotate di fondo piatto fanno parte della categoria "Niki Lauda". I piloti devono possedere una licenza sportiva, minimo una MSA International C o una ASN equivalente. Ogni appuntamento prevede una sessione di qualifiche (da 20 a 30 minuti) e due gare (anch'esse di durata compresa tra i 20 e i 30 minuti, con la formula della partenza lanciata). Sono ammessi pneumatici Avon A11 per asfalto asciutto e A15 da pioggia, oppure Dunlop CR82. Otto pneumatici nuovi usabili a ogni gara e, di questi, quattro al massimo possono essere quelli punzonati nella corsa precedente.

Ci ha spiegato qualcosa in più l'italo-svizzero Paolo Pedersoli che, con la sua Scuderia Classiche, gestisce la monoposto Lola-Embassy (1974, ex Graham Hill) del gentleman driver inglese Jamie Constable. «Quello del Masters Formula One

C'ERA UNA VOLTA...

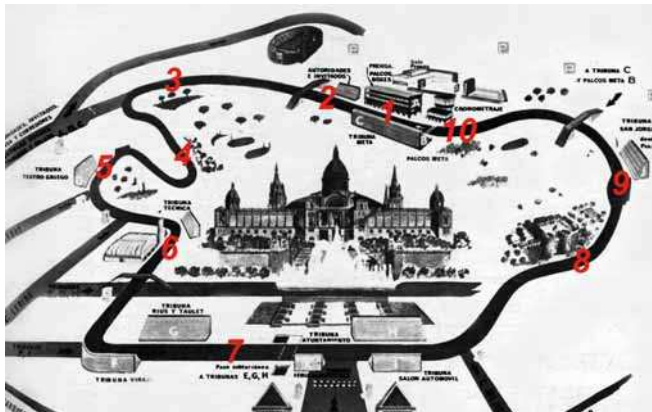
...il circuito del Montjuïc... Una favola iniziata nel 1932 con una gara di motociclette disputata su un tracciato cittadino ricavato sulle strade del Montjuïc (disegno a destra), parco cittadino su un'altura di Barcellona: una sorta di Monte-Carlo iberica. Il circuito, in seguito, fu la tappa spagnola del calendario iridato di F1 tra il 1969 e il 1975 (a sinistra la locandina

na), quando un grave incidente ne decretò la fine. In quella edizione la Embassy-Hill di Rolf Stommelen, mentre era al comando, uscì di strada finendo sulla folla. Morirono quattro spettatori e la gara fu interrotta. Oggi rimane la voglia di vivere in qualche modo l'atmosfera dei tempi eroici e, dal 2011, la Escuderia Targa Iberia del vulcanico Jesus Pozo ha dato vita a un evento intitolato Espiritu de Montjuïc - Catalunya Classic Revival. Lo scenario non è più quello del Montjuïc ma quello di Montmeló, dov'è stato costruito il moderno Circuito de Barcelona.

La manifestazione di Jesus Pozo vorrebbe emulare il Goodwood Revival allestendo un paddock vivace e animato, ricco di attrazioni e attività non solo per gli appassionati ma per tutta la famiglia: «L'obbiettivo che ci siamo posti quando abbiamo deciso di organizzare questo evento nel

2011 era quello di far rivivere lo spirito che animava le corse dell'epoca -ha sottolineato Pozo- quando si potevano incon-





trare auto e piloti da vicino. È quello che possiamo fare qui al Montmeló, permettendo alle persone di vedere ogni cosa e di avvicinarsi alle auto storiche. In più, abbiamo voluto creare un evento per tutta la famiglia, con attrazioni e divertimenti per i bambini, espositori del settore vintage. Il paddock del circuito è pieno di iniziative: raduni dei club, ricambisti, e anche un concorso d'eleganza: vogliamo che il pubblico si appassioni alle auto storiche per sempre. Quest'anno abbiamo celebrato due grandi anniversari: i 70 anni della Ferrari e i 60 anni di un modello molto caro agli spagnoli: la Seat 600. Abbiamo organizzato una reunion di sessanta 600 e a settembre cercheremo di segnare un record portando qui in pista seicento 600».

Il noto pilota e collezionista inglese David Piper ha messo in mostra tre dei suoi gioielli: una Ferrari 330 P4 del 1967, una Ferrari 365 P2 del 1964 che fu usata dai piloti ufficiali Mike Parkes e Jean Guichet, e la Ferrari 365P Spider del 1964 che gareggiò con le insegne della Scuderia Filipinetti.

Lo spettacolo in pista, invece, era garantito dalle gare del Masters Historic Racing: le Formula 1, le vetture Sports, le GT e le Turismo che si sono date battaglia sugli oltre 4,5 chilometri del tracciato catalano.

60/600

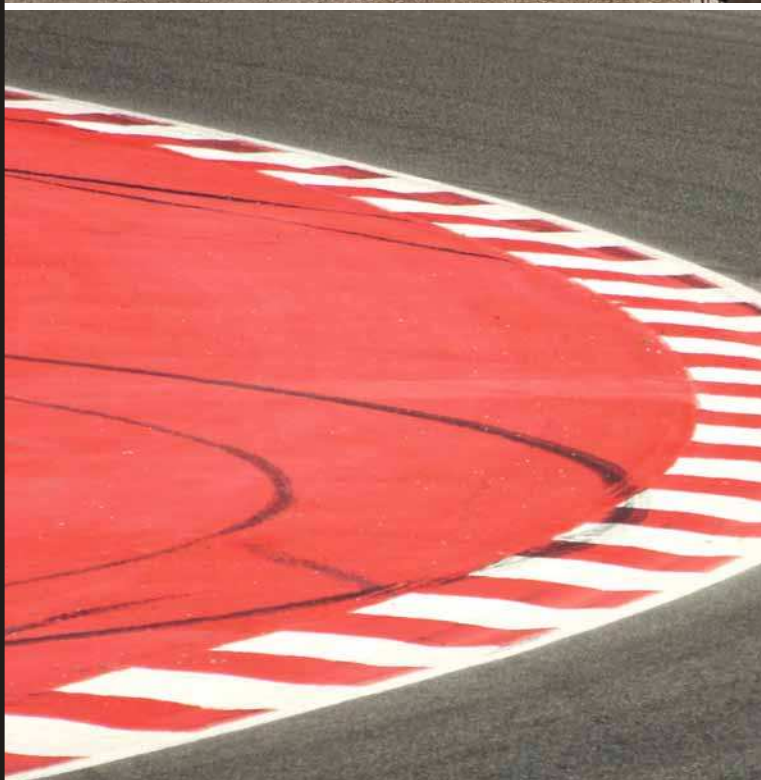
In alto, la Ferrari 330 P4 del 1967 che il noto collezionista inglese David Piper ha portato in pista per alcuni giri di esibizione. La Seat ha festeggiato i 60 anni della 600 (sopra), costruita dal 1957 su licenza Fiat. Sotto, l'incidente alle Lotus di Graham Hill (con il casco in mano) e Jochen Rindt (ferito in macchina) al Gran Premio di Spagna del 1969.





Championship è un mondo molto inglese, anche perché le auto nettamente più diffuse in queste gare hanno origini inglesi. Negli anni '70 e '80, infatti, i costruttori d'Oltremania erano quelli più attivi e prolifici grazie alla disponibilità del motore Ford-Cosworth. Anche noi abbiamo una sede distaccata in Inghilterra per lavorare sulla vettura: in questo modo è molto più semplice trovare ricambi e componenti e operatori specializzati. Il nostro meccanico Andy Thackham, ad esempio, ha lavorato molti anni in McLaren e Williams. Le vetture, anche in gara, vanno gestite un po' come allora: controllando tutto nei minimi particolari, smontando, aggiustando, sostituendo e rimontando pezzi dopo ogni turno in pista. Non sono sofisticate come le monoposto più moderne ma hanno comunque prestazioni molto elevate, e quindi è meglio prevenire ogni tipo di inconveniente».

La stagione in corso si sviluppa su otto appuntamenti. Ormai archiviato l'Espirito de Montjuïc (dove si è imposto Gregory Thornton su Lola 91-5 davanti a Loic Deman su Tyrrell 010 e Steve Hartley su Arrows A4), sarà la volta del Masters Historic Festival a Brands Hatch (27-28/5), poi Grand Prix de France Historique a Magny Cours (30/6-2/7), Silverstone Classic (28-30/7), Oldtimer Grand Prix del Nürburgring (11-13/8), Historic Grand Prix a Zandvoort (1-3/9), Sei Ore di Spa (15-17/9) infine Estoril Classic Festival (21-22/10). Purtroppo manca una tappa in Italia ma, come spiegano gli organizzatori del campionato, i circuiti del Belpaese sono troppo cari...





BRITISH-STYLE

L'Espirito de Montjuic è organizzato seguendo la filosofia inglese che vuole animazione nel paddock e attività per tutta la famiglia, come le corse su auto a pedali per i bambini (in alto) e i chioschi di ristoro a tema (qui sopra). Intanto, in pista infuria la bagarre tra le GT (a lato, due Corvette davanti a un'Austin-Healey) e nelle Turismo (sotto, una Ford Cortina Lotus).



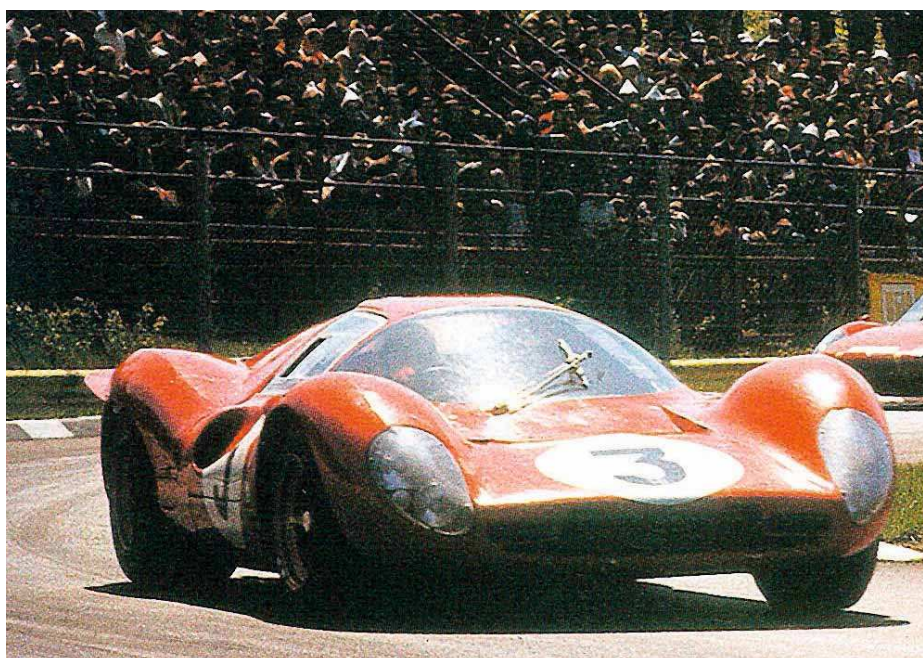
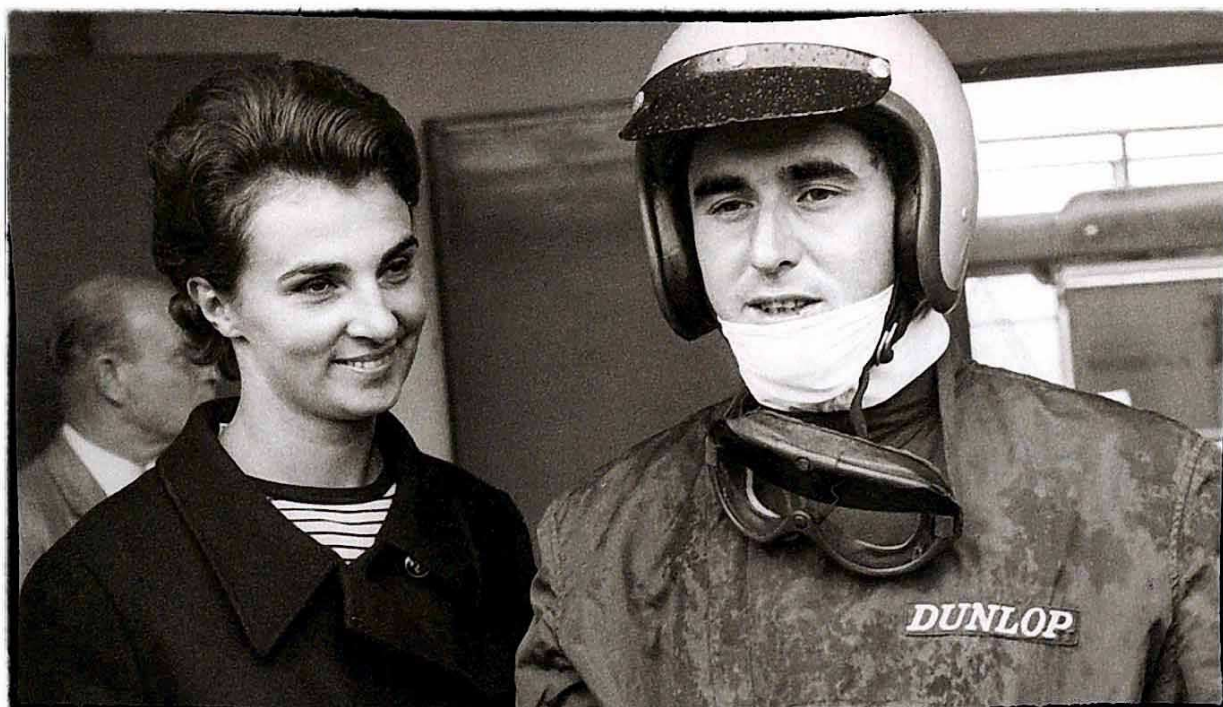
Fine di un sogno

La moglie di Lorenzo parla a cinquant'anni dalla morte del marito

«Non mi importava più di nulla» - «Odiavo Dragoni che lo trattava malissimo»

«Lorenzo non avrebbe mai rinunciato alle corse»

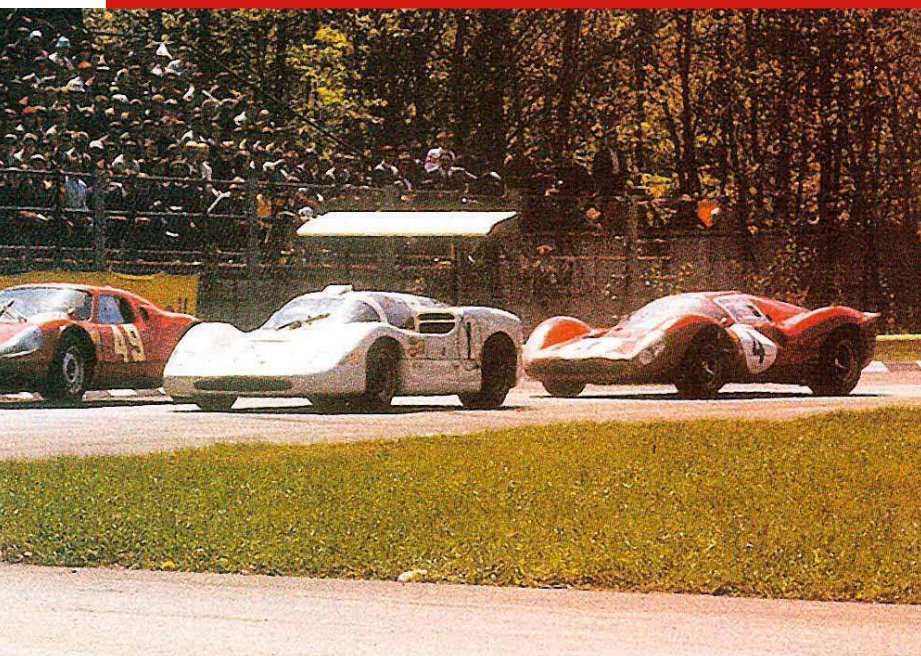
DI DANILO CASTELLARIN



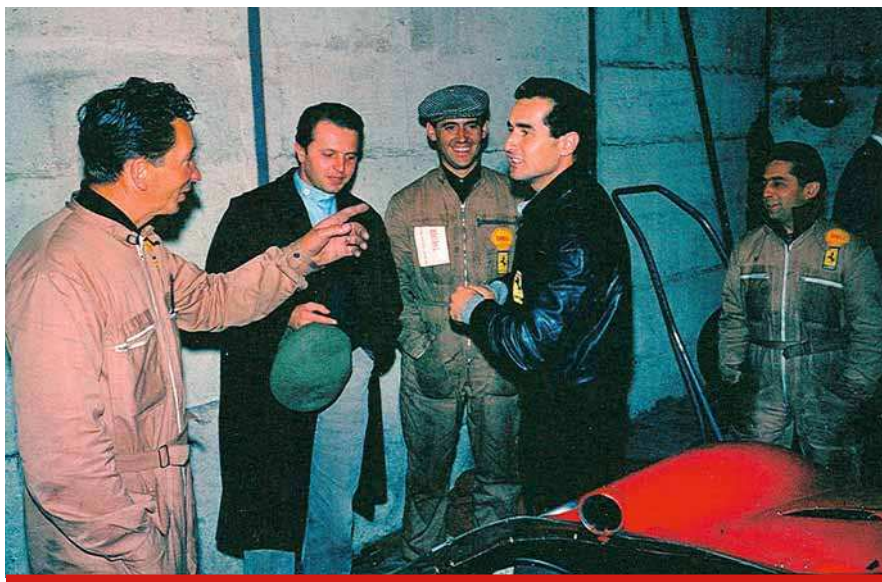
TRIONFO PRIMA DEL DRAMMA
In apertura, Margherita con il marito Lorenzo Bandini. Qui e in basso, Bandini con Chris Amon vincitori alla 1000 Chilometri di Monza 1967, il 25 aprile pochi giorni prima del dramma di Monaco (pagina a fianco, l'apertura di Nice-Matin dell'8 maggio 1967).



Vivevamo nel presente, ma non avremmo mai immaginato una fine così brutta. Non lo credevo possibile, mai e poi mai avrei pensato di perderlo. Dopo l'incidente dissi a mia madre: "È in sala operatoria, ma non ti preoccupare perché a lui non può capitare nulla, l'hai visto anche tu che lungo che è il segno della vita sulla sua mano..."



«**Q**uando vedo gli incidenti che capitano oggi in F1 penso a come sono cambiati i tempi. Cinquant'anni fa, quando Lorenzo se ne andò alla chicane di Monte-Carlo, le fiamme si levarono alte e quel fumo nero me lo portò via. Gli incidenti erano così. Quasi sempre se uscivi e sbattevi, l'auto s'incendiava. Capì anche prima di quella brutta domenica 7 maggio e capì dopo. Penso a Schlessler, Courage, Giunti, Williamson. Solo Ickx ebbe più fortuna e se la cavò con un trapianto e a Kyalami, nel 1973, Clay Regazzoni si salvò grazie al coraggio di Mike Hailwood, che si gettò nelle fiamme proprio come fece Arturo Merzario tre anni dopo per salvare Niki Lauda.»
Parla Margherita Freddi Bandini, simbolo



Il campionato del mondo era troppo. Era lui il primo a non crederci. Diceva sempre che era un uomo sfortunato e viveva con la teoria del contrappasso. Se andava bene qualcosa, temeva di dover pagare il conto il mese dopo.

di un'epoca, che a mezzo secolo dalla morte del marito avvenuta il 10 maggio 1967 dopo tre giorni di agonia, resta forse l'ultima involontaria testimone di un Novecento crudele e spietato: «Il fatto è che non sapevamo come sarebbe stato il futuro, vivevamo nel presente, ma non avremmo mai immaginato una fine così brutta. Non lo credevo possibile. Si d'accordo, la paura dei primi giri, una gamba rotta per una brutta uscita, ma mai e poi mai avrei pensato di perderlo. Tanto che domenica sera, quando mia madre Fleride mi chiamò al telefono da Milano per sentire come stava Lorenzo io le risposi "Mamma è in sala operatoria, ma non ti preoccupare perché a lui non può capitare nulla, l'hai visto anche tu che lungo che è il segno della vita sulla sua mano..."»

★ **Che cosa ricorda di quei giorni?**

«Dopo l'incidente mi tenevano tranquilla in una stanza dello stesso ospedale. Vivevo davanti alla porta della camera asettica della rianimazione. "Non è cosciente, inutile entrare, non se ne accorgerebbe neppure", mi ripetevano. Il mattino di mercoledì 10 maggio mi dissero che c'era stato un lieve recupero. Allora non lo sapevo, ma era il miglioramento che precede la morte. Alle tre del pomeriggio ero nella

PREFERITO

In alto, Bandini parla con i meccanici della Ferrari; di fronte a lui si riconosce Giancarlo Baghetti. Secondo Margherita (sotto, ancora con Lorenzo) il direttore sportivo della Ferrari Dragoni lo preferiva a Bandini.



mia cameretta con due mie amiche venute da Milano, Tullia ed Elena. All'improvviso, saranno state le tre e un quarto, sentii una pugnalata nel cuore, una fitta così violenta che mi guardai perché sembrava che una lama mi avesse tagliato dentro. Un dolore acuto, terribile. Era finita.»

★ **Ferrari la aiutò economicamente dopo**

la morte di suo marito?

«Ferrari era riuscito ad assicurare i suoi piloti, un'impresa difficile perché quasi tutte le compagnie non volevano saperne, troppo pericoloso, con tutti quelli che morivano. Mi diedero dieci milioni. Ed io ne spesi sette e mezzo per il monumento funebre al cimitero. Alla fine del 1967 me ne andai dalla casa che avevo diviso con lui, troppi ricordi.»

★ **Dopo la morte di Lorenzo ha mantenuto un rapporto amichevole con qualche compagno di gara di Lorenzo?**

«Dei primi tempi non ricordo nulla perché vivevo immersa nel mio dolore. Non mi importava più di niente. Non ricordo chi mi fu più vicino e chi invece si dimenticò in fretta di me e di Lorenzo. Scese come un blackout. Arrivai perfino ad ubriacarmi. Bevevo una bottiglia di sambuca tutte le sere.»

★ **Quando rivide la luce?**

«Tre anni dopo. Un mattino mi alzai dal letto, mi guardai allo specchio e mi vidi per la prima volta come realmente ero. Enorme, gonfia, brutta. Due mesi dopo avevo rifatto il naso ed ero dimagrita di dieci chili, insomma avevo ricominciato a vivere. Piano piano ne sono venuta fuori.»

★ **Il lavoro l'ha aiutata?**

«Moltissimo, ma non subito. Nei primi mesi dopo l'incidente la gente non veniva più al garage nel timore di incontrarmi in quanto non tutti avevano la capacità o la voglia di affrontare una situazione così difficile. Ricordo l'affetto del mio papà, Goliardo. Mi veniva vicino, mi abbracciava, piangevamo insieme e alla fine mi diceva "Allora l'abbiamo finita la nostra razione quotidiana di lacrime? Dài, vieni fuori che passeggiamo un po'..."»

★ **C'è stata una volta che si è sentita la moglie del futuro campione del mondo?**

«No, il campionato del mondo era troppo. Era lui il primo a non crederci. Diceva sempre che era un uomo sfortunato e fin da bambino viveva con la teoria del contrappasso. Se andava bene qualcosa, temeva sempre di dover pagare il conto il mese dopo.»

★ **Qual era il vostro programma per il futuro?**

«Aspettare ancora un anno o due e poi mettere al mondo un bambino. Aveva comperato una fattoria a Brisighella, il pa-

ese del padre. Voleva dimostrare a tutti dov'era arrivato. Amava ritirarsi lagggiù in solitudine. Faceva il signore di campagna.»

★ Com'era il rapporto fra Enzo Ferrari e Lorenzo?

«Lorenzo parlava bene di Ferrari. C'è da dire che per uno che aveva fatto una gavetta come la sua e con una passione grande così, avere contatti con la Scuderia di Maranello era come vivere un sogno. Nei suoi occhi c'era un filtro rosa che gli faceva accettare tutto ciò che decideva Maranello. Ha visto rosa anche determinate situazioni e certi direttori sportivi che tutto erano tranne che rosa...»

★ Lei lo invitava ad essere meno coinvolto, più distaccato?

«No. Ero suggestionata dalla sua felicità. Anche se dentro, giù in fondo, qualche amarezza restava...»

★ Per che cosa, per chi?

«Provai un odio feroce nei confronti del direttore sportivo della Ferrari Eugenio Dragoni che stimava molto Baghetti, pilota che proveniva dalla Scuderia Madu-

nina, diretta dallo stesso Dragoni. Ora, io posso capire che uno abbia delle preferenze, ma l'acidità no, l'odio non va bene. E Dragoni era molto severo con Lorenzo. Durissimo.»

★ Quando moriva qualcuno ne parlavate?

«Rimase molto impressionato a Monza, nel 1961, quando morirono gli spettatori insieme a von Trips. E anche quando morì Bruno Deserti, sempre a Monza, nel 1965. Ma poi passava. C'è anche da dire che quando morì lui, nel 1967, non era ancora iniziata la serie nera che avrebbe visto morire dozzine di piloti in pochi anni.»

★ Non le è mai venuta voglia di prendere il suo uomo sotto braccio e dirgli "Lorenzo è stato bello ma ora campiamo solo con il garage perché qui ne muoiono troppi"?

«Lorenzo era nato per correre, non avrebbe mai accettato una vita diversa.»

★ In questo mezzo secolo chi ha sentito più vicini?

«Mauro Forghieri, Giulio Borsari e Luigi Scarfiotti, il figlio di Ludovico. Mi ricordo quando, un anno dopo la morte di Loren-

zo, andai al funerale di Ludovico dopo l'incidente in una corsa in salita (Rossfeld, 8 giugno 1968, nda). A Torino, sulla navata destra della chiesa, c'era la famiglia Agnelli, e dall'altra tutto il mondo delle corse. Sentii una profonda tenerezza per quei due bimbi con la giacchetta blu. Luigi, in particolare, era identico a Ludovico. Molti anni dopo, all'inaugurazione del Museo Targa Florio di Collesano, fummo tutti invitati. Rividi Ida, la compagna con la quale stava Ludovico dopo la separazione dalla moglie che gli aveva dato due figli. Vicino a Ida c'era Luigi e m'impressionò la somiglianza con il papà. Lei era ancora magra e alta e, visti da dietro, sembravano Ludovico e Ida quarant'anni prima. Rividi la giovinezza in un lampo. E poi il museo, le foto, le ovazioni della gente. Il tempo sembrava non essere passato. Luigi scoprì in quel momento chi era suo padre. Fino a quel giorno non si rendeva conto, non si capacitava di quante persone ancora ricordassero la bella storia umana e sportiva scritta da Lorenzo Bandini e Ludovico Scarfiotti.»

ICONA DI UN'EPOCA

Lorenzo la chiamava "Giò", come gioia, ma il suo vero nome è Margherita Freddi (in foto con il nostro *Castellarin*). Vedova Bandini dal 10 maggio 1967, giorno maledetto, quando, a Montecarlo, dopo tre giorni di agonia, non morì soltanto Lorenzo, l'ultimo cavaliere del rischio di un automobilismo un po' ingenuo e romantico, ma iniziò l'inesorabile e progressiva trasformazione che, prima con gli sponsor e poi con la tecnologia sempre più sofisticata e costosa, l'exasperazione mediatica e gli interessi economici da capogiro, avrebbe trasformato la F1 in gallina dalle uova d'oro per alcuni abili magnati.

Tutto un altro mondo quello di Margherita e Lorenzo, ultima icona italiana del leggendario triangolo "Gioventù Amore Ferrari". Prima di loro c'erano stati Juan (Fangio) e Beba, Luigi (Musso) e Fiamma, Eugenio (Castellotti) e Delia, Peter (Collins) e Louise. Ma loro più di altri, Lorenzo e Margherita, avevano il dono della semplicità, della modestia, dell'immediatezza.

Erano diventati la speranza d'Italia. Sembravano quasi due fratelli più grandi usciti dall'autogrill Pavesi mentre il benzinaio faceva il pieno alla Fiat 850, gonna a pieghe lei, abito spezzato lui, sotto il sedile il mangiadischi che suonava "Che m'importa del mondo" di Rita Pavone. Che lui fosse pilota ufficiale Ferrari traspariva solo dal distintivo che spuntava sulla giacca, unico

segno per rivendicare un'appartenenza prestigiosa.

Dopo la tragedia, Margherita Freddi vedova Bandini si sposò in seconde nozze con il giudice Riccardelli, magistrato di origine napoletana che diventerà senatore della Repubblica e padre di Angeloandrea. A 29 anni dalla morte di Lorenzo, Margherita ha fatto pubblicare sul Corriere della Sera di mercoledì 21 dicembre 2004 un necrologio che diceva testualmente: "A Lorenzo Bandini, oggi avresti compiuto 70 anni, ne avevi solo 31 quando te ne andasti in quel tragico giorno a Monte-Carlo. Ti ricordo ai tanti amici e tifosi che ancora hai. Margherita".



Taruffi "vola" a Piadena

L'EPICO SORPASSO SU VON TRIPS IN UN'ECCEZIONALE DOCUMENTO E NEI RICORDI DI CHI C'ERA. IL PILOTA ROMANO VINSE COSÌ L'ULTIMA EDIZIONE

DI ATTILIO FAGGONI - FOTO ARCHIVI NEGRI E AG PARMA

1957

IL SORPASSO

Taruffi (535) ha appena superato von Trips al passaggio a livello di Piadena, nella foto scattata da Martinelli. A destra, sopra, il passaggio a livello teatro della manovra; si nota in fondo l'edificio bianco che a fianco vediamo alle spalle di Martinelli: questa era la visuale dei piloti. Più a destra, la copertina di Sport Illustrato dell'epoca con l'arrivo dei due piloti.



L'autore della foto, Stefano Martinelli

“Non ero appassionato di auto, ma la gara era molto coinvolgente e volli fotografarla. Erano i miei primi scatti ed ero in difficoltà perché le auto mi sfrecciavano davanti troppo velocemente. Mi appostai nei pressi del passaggio a livello, convinto che le auto rallentassero, ma erano sempre velocissime. Attirato dal rombo più forte del solito puntai la camera verso le sbarre e poi cliccai. Nell'ultimo fotogramma riuscii a immortalare due auto al passaggio a livello.”



“Ta-ru-ffi!”, “Ta-ru-ffi!”, “Ta-ru-ffi!”

è l'urlo che si alza, tra l'incitamento e la sorpresa. Poi irrompe e ha il sopravvento il suono infernale dei motori, ma subito dopo sono ancora le urla e le grida gioiose a dominare fra la folla festante. È un'ovazione irrefrenabile, un'acclamazione per Taruffi, un fuoriclasse. Ecco l'attimo indelebile, che per oltre mezzo secolo ha accompagnato il mio ricordo della Mille Miglia del 1957, in occasione del passaggio da Piadena, provincia di Cremona, mai caduto in oblio. La scintilla della curiosità, che mi riporta a quel pomeriggio, inconsapevole testimone della vittoria del pilota-ingegnere romano nell'ultima gara di velocità, arriva da un articolo apparso su “La Provincia”, il quotidiano di Cremona che qualche anno fa riportava i lettori all'episodio del sorpasso alla Mille Miglia del 1957. L'articolo era corredato da una fotografia sconosciuta. L'inedito scatto fissa le due Ferrari quasi appaiate nei pressi del passaggio a livello di Piadena, poco prima dell'abitato, involontario testimone

di un giallo finora mai completamente svelato.

Con l'avvicinarsi del sesto decennio dall'ultima edizione della Mille Miglia di velocità su strada, da appassionato della corsa, si è rafforzata in me la volontà di ricostruire e approfondire nel modo più fedele quel frammento di ricordo, che conservo fin da bambino.

La bibliografia conosciuta non fornisce nulla di particolare se non accenni vaghi del sorpasso effettuato dal pilota romano sul giovane tedesco.

Il ritrovamento e l'analisi della foto con le due Ferrari, che si sorpassano, è la pietra miliare che mette in atto la mia “ricerca” per comprendere quel gesto sportivo, quasi sconosciuto, dell'ingegnere Pietro Taruffi, anziano pilota (era nato il 12 ottobre 1906) della Scuderia.

Consapevole del valore storico e della fotografia, e con il supporto della puntuale descrizione sull'episodio riportata nel volume “Piero Taruffi - La volpe argentata”, inizia da parte mia l'individuazione delle testimonianze. La ricerca è meno difficile del previsto. Sono

LANA GATTO

FILATURA E TESSITURA DI TOLEGGIO



STRATOSFERICA

Olivier Gendebien in azione sulla Ferrari 250 GT Swb (*Gettyimages*) che portò al terzo posto assoluto della corsa del 1957. Il belga vinse anche il GP Nuvolari (sotto, la partenza) facendo segnare la stratosferica media di 199,412 km/h sui circa 130 km del percorso (39'43" il suo tempo).

ancora molte le persone appassionate, che rammentano quel momento irripetibile. Sette di loro hanno ricordi precisi e circostanziati, che ci permettono di rileggere la XXIV edizione della Mille Miglia, focalizzando l'attimo "fuggente" del sorpasso di Piadena. Per comprendere gli avvenimenti, è bene ripercorrere quanto accaduto in quella edizione.

Moss... sfrenato

Il quadro tecnico-agonistico della corsa del 1957 è quasi uguale a quello del '56, con il preannunciato duello tra Ferrari e Maserati. Ma il tanto atteso confronto si esaurisce dopo pochi chilometri: Stirling Moss, al volante della 450 S del "Tridente", si ferma dopo soli cinque chilometri con il pedale del freno rotto. La vittoria sarà un affare tra Ferrari.

A Maranello mettono a punto due Sport "315" (3800 cc, 360 Cv) e due "335" (4000 cc, 390 Cv). Le prime due affidate a Taruffi e von Trips, le altre, con il motore di maggior cubatura al debutto in gara, a De Portago-Nelson e Collins-Klemantaski. Non fa parte della Scuderia ufficiale, ma è iscritta da Maranello, la Ferrari 250 GT berlinetta affidata a Olivier Gendebien. Ferrari lascia liberi i piloti di fare la gara.

Peter Collins parte veloce, spinge forte e arriva a Roma al comando, in ritardo di soli 9 secondi dal primato di Moss del '55. Taruffi è guardingo, non va "al chiodo", è secondo a 5 minuti e il giovane von Trips lo segue a quasi 4 minuti.

Nella risalita al nord la situazione rimane invariata fino a Firenze. Superati i Passi della Futa e della Raticosa, la corsa entra nella fase delicata per le auto del Cavallino. Le rampe appenniniche evidenziano il sottodimensionamento della trasmissione in rapporto alla potenza dei motori. Al controllo di Bologna, Peter Collins lamenta seri problemi; il pilota britannico riparte, ma a Parma è costretto al ritiro. Anche Taruffi, che guida da solo, come von Trips, ha problemi alla trasmissione e nella breve sosta manifesta sfiducia e stanchezza psicologica, ma il Drake lo incita a ripartire, informandolo



che Collins ha seri problemi destinati a peggiorare.

Confortato, il pilota romano percorre la via Emilia e limita la velocità a 220-230 km/h, che gli permette comunque di mantenere la testa. Superata Cremona, da dove parte il cronometraggio del GP Nuvolari, Taruffi intravede nello specchietto l'arrivo della Ferrari 315 S di von Trips, che si accoda in scia. L'ingegnere romano sa di avere tre minuti di vantaggio sul tedesco, ma mancano ancora oltre 100 chilometri al traguardo e la "rossa" del nobile teutonico gira molto bene, tant'è che nei lunghi e ampi rettilinei della statale padana inferiore opera il sorpasso.

A tutto gas in paese

Non ci sono ordini di Scuderia, impartiti da Enzo Ferrari, e Taruffi mette in atto la sua azione destinata a diventare il suo capolavoro. Le due Ferrari si avvicinano velocemente all'abitato di Piadena, che l'ingegnere conosce molto bene. L'ingresso in paese è preceduto da un passaggio a livello con un forte dislivello fra i due binari, che porta le auto a picchiare duro sull'asfalto, dopo il salto inevitabile, con il rischio di sbandare. Ma non è tutto. L'arrivo nel centro

LE ALTRE TESTIMONIANZE

GIANNI ARRIGONI

Con amici mi ero appostato sul muro di cinta della latteria sociale prima del passaggio a livello. Vidi dai filari di platani sbucare due Ferrari, quasi appaiate, superare in un attimo il passaggio a livello e sparire nel centro di Piadena. La Ferrari sulla sinistra era in pieno sorpasso sulla gemella.

LEONARDO SOANA

Con mio padre eravamo cinquanta metri prima del passaggio a livello. In quel punto le auto frenavano con decisione, perché le rotaie avevano una forte inclinazione, tant'è che le auto volavano. Ci siamo spaventati al boato delle due Ferrari, quasi appaiate. Mio padre mi teneva stretto per mano e ricordo la Ferrari di von Trips che frenò sbandando prima di "volare" oltre i binari.

ROBERTO SOANA

Ricordo una grande emozione e anche spavento. Ero sul ciglio della strada vicino alle sbarre della ferrovia e due "bolidi" mi sono sfrecciati davanti. La "rossa" davanti a me ha frenato improvvisamente e sbandato verso sinistra, riuscendo a superare in "volo" i binari. Il rombo dei motori, l'impatto sull'asfalto, il frastuono e le scintille sono ancora scolpiti nella mia mente.

LUIGI ZUCCA

Giorni prima della gara stavamo lavorando al passaggio a livello e arrivarono le Ferrari che provavano il percorso. Mio zio salutò calorosamente Taruffi: scoprii poi che era stato suo collaboratore all'Aeronautica Caproni. Il giorno della corsa ero appostato all'ultimo platano, prima della latteria. Un rumore esagerato arrivò all'improvviso: Taruffi stava superando von Trips sul rettilineo, la folla urlava. Le auto sparirono in un attimo nell'abitato.

VELOCISSIMO

Peter Collins sorridente dopo il ritiro. In quel momento era in testa con una velocità media superiore a quella di Moss del 1955. La sua Ferrari 4 litri (prima volta di quel motore) avrebbe probabilmente ottenuto il nuovo record.



GARAGE

La Ferrari 335 S di Peter Collins dopo il ritiro a Parma, circondata dai curiosi appassionati. La vettura fu ricoverata nel garage dell'ACI locale.



è preceduto da una doppia curva destra-sinistra fra le case, che vista dai binari, a forte velocità, sembra una curva a gomito. Le difficoltà di questo tratto di strada, racchiuse in meno di 400 metri, Taruffi le conosce molto bene. Nelle sua minuziosa ricognizione piadenese, confermata al bar al mattino presto sotto i portici insieme alla moglie Isabella, ha verificato, dopo averla percorsa a piedi, che la doppia curva si può percorrere a pieno regime.

Dopo la curva di Canove de' Biazzini, sul rettilineo, fiancheggiato dai platani, lungo poco più di tre chilometri, le due "rosse" viaggiano a circa 250 km/h verso il centro abitato di Piadena. Taruffi segue in scia von Trips e mette in atto la sua azione ben congegnata. Sfodera tutta la sua maestria unita alla sua sensibilità di guida e porta la macchina al massimo con grande accortezza, consapevole dei problemi alla trasmissione, ma ignorati dal rivale: inizia il lungo sorpasso.

I tre chilometri di rettilineo sono bruciati in meno di un minuto e le auto quasi appaiate arrivano a pochi metri dal passaggio a livello. Il pilota romano non molla, mentre il tedesco in prossimità delle rotaie frena bruscamente. Le auto "volano" oltre i binari, tra as-

sordanti rumori, rombo dei motori e scintille ovunque; quando toccano sull'asfalto, la Ferrari numero 535 è in leggero vantaggio sulla gemella.

Nella curva a "esse" all'ingresso del centro abitato Taruffi va "al chiodo", sfiora le case e il vantaggio si concretizza. Il grande pilota romano in pochi metri nel centro di Piadena ha compiuto il suo capolavoro di finezza di guida e di stile. La gente assiepata oltre le balle di paglia è estasiata dal gesto tecnico, applaude, urla di gioia e scandisce in continuazione: "Ta-ru-ffi!", "Ta-ru-ffi!"...

Il tedesco Wolfgang von Trips, sulla Ferrari numero 532, si accoda al campione italiano. Le due Ferrari volano verso Brescia e piombano così sul traguardo, con Taruffi che vince meritatamente la XXIV edizione della Mille Miglia: il coronamento del sogno a lungo inseguito. Il terzo posto è conquistato da Olivier Gendebien che vince il GP Nuvolari sulla berlinetta "250", percorrendo il tratto finale Cremona-Mantova-Brescia alla favolosa media di 199,412 km/h. La Maserati 330 S con Giorgio Scarlatti è quarta, mentre al quinto posto si classifica il bravissimo Umberto Maglioli al volante della piccola, ma prestante, Porsche 550 A.

A TUTTA PISTA!



La macchina del capo

IL "CAPO" È VITTORIO BRAMBILLA, NELLE PAROLE DEL FIGLIO ROBERTO, CHE DAL PADRE HA PRESO LA PASSIONE PER LA MECCANICA E QUI CI RACCONTA DI QUEGLI ANNI E DEL RAPPORTO CON IL... COLORE ARANCIO

**DI FRANCESCO PELIZZARI IN COLLABORAZIONE CON ZOT4SL0T
FOTO GIANLUCA BUCCI E ARCHIVI BETA E BRAMBILLA**



«Il capo era uno che sapeva sentire il motore appena revisionato in mezzo a tre da provare. Capitò a Balocco, ce l'ha raccontato Baistrocchi dell'Alfa Romeo. Un giorno stava collaudando le 33 TT 12, tre macchine. Gli chiesero qual era il motore migliore e lui indicò quello che al banco aveva dato quasi un CV in più degli altri due».

Il "capo" era, è, Vittorio Brambilla; chi parla, suo figlio Roberto... Siamo nell'officina "F.lli Brambilla", a Veduggio al Lambro: i fratelli non sono più Vittorio (scomparso nel 2001) ed Ernesto detto Tino, ma Roberto e Carlo, i figli di Vittorio. Carlo tentò la via delle corse automobilistiche, poi ha lavorato soprattutto con le moto; Roberto, look da "motard" duro e puro, ha fatto il percorso inverso, ma soprattutto per questione professionale, perché quando parla di automobili, come vedremo, sa il fatto suo e, soprattutto, si capisce che la passione cova sotto... la scritta POWER tatuata sul braccio a caratteri cubitali.

Di là della provinciale c'è il muro dell'Autodromo, più o meno all'altezza della staccata della Prima Variante. Cioè nel punto in cui Vittorio fu colpito dalla ruota di un'altra monoposto nel tragico GP d'Italia '78: «Oltre alla botta della ruota -ricorda- il contraccolpo gli spedì la testa contro il roll-bar della sua Surtees. Che era una macchina, non aveva nemmeno il poggiatesta di protezione. C'era la lamiera e un

bullone che sporgeva dalla scocca gli sfondò la calotta del casco». Dopo quell'incidente però riuscì a tornare a correre. Fu dura per lui? «Certo non fu semplice -conferma Roberto- ma il "capo" era uno tosto. A Niguarda era in coma e ci fecero capire che non avevano molte speranze. Lo tennero in coma farmacologico e lui reagì. Aveva una volontà inaffondabile. Poco dopo il risveglio, circa un mese dopo, aveva una firma illeggibile, uno scarabocchio. Eppure, dopo qualche mese era già tornata come prima».

► **Quell'incidente gli impedì di portare a termine il lavoro che aveva cominciato per il rientro in F1 dell'Alfa Romeo?**

«Purtroppo sì, e fu un vero peccato. La 177, che poi debuttò nel 1979 con Giacomelli, era stata sviluppata da lui. E, nonostante apparisse come una monoposto ingombrante, in realtà era molto maneggevole e aveva ottime prestazioni assolute... Nel 1978, però, il programma subì molti ritardi e la macchina debuttò due anni dopo il dovuto. Vittorio ci corse un anno dopo l'incidente, sempre a Monza, ma a quel punto le concorrenti avevano fatto passi da gigante».

► **Come si trovava con l'effetto suolo?**



CONTRO NIKI
A destra, Roberto Brambilla nella sua officina con i disegni del motore Dino di F2. A fianco, Vittorio (9) in bagarre con Niki Lauda (12) al GP di Germania '75. In alto, un "albo" di fine anni '70 presentava il dualismo Brambilla-Giacomelli in Alfa Romeo.





L'ORDINE
 economizza il tempo
 aiuta la memoria
 potenzia il lavoro

MORSA

Sopra, a sinistra Vittorio in corsa con la Guzzi; a destra, Roberto mostra una morsa appartenuta ancora a suo nonno: a forza di martellate si rompe! Qui a fianco, un cartello ideato dallo zio Tino.

«Non bene, poi bisogna considerare che nel '79 aveva 42 anni e l'incidente che aveva subito certo non lo aiutava a correre contro avversari di vent'anni più giovani. Nel 1980 sostituì Depailler ma non aveva più tanta voglia».

► **Torniamo ai primi anni: la figura e le F1 di Vittorio sono associate al colore arancio della Beta: come nacque il binomio?**

«In F3, correva con la Brabham. Aveva amicizie nell'azienda, qualcuno gli disse metti l'adesivo sulla macchina e poi vediamo cosa succede. Successe che arrivarono risultati, lui andò in Beta e gli accordarono la sponsorizzazione che poi durò per quasi tutta la carriera».

► **E vedo che, a quanto pare, continua ancora oggi: voi lavorate sulle moto, ma Beta è ancora presente. Vi sponsorizzano come facevano con vostro padre?**

«Possiamo dire di sì -"confessa" Roberto-. Siamo ancora in otti-



DOPO MONZA

Sopra, Vittorio Brambilla al volante dell'Alfa Romeo 179, con cui gareggiò con scarso successo negli ultimi due GP del 1979, Canada e USA Est, al rientro dopo il grave incidente di Monza del 1978.

mi rapporti».

► **In officina in effetti tutta l'attrezzatura è della ditta brianzola. Come mai vi siete concentrati sulle moto?**

«È un mondo più semplice, i motociclisti pretendono ma pagano e si fidano di quello che fai. Nel mondo delle auto non è sempre così, anzi quasi mai».

► **Anche per chi si chiama Brambilla?**

«Anche. D'altra parte -dice Roberto indicando un motore Dino V6- anche all'epoca il capo e il Tino non sempre erano ascoltati».

► **Qual era il problema del Dino?**

«Che doveva girare alto per dare la potenza. Ma sopra gli 11.000 giri l'albero fletteva e faceva saltare le bronzine. In compenso Vittorio e Tino fecero un giro anche a Monaco: li chiamarono in BMW quando si accorsero che i 4 cilindri curati da loro andavano più forte degli ufficiali. E sai cosa scoprirono in Germania?».

► **Cosa?**

«Sotto un telo: un bicilindrico Moto Guzzi!».

► **Cosa ci faceva lì?**

«I tedeschi lo studiavano per trovare soluzioni per i loro boxer! Sai che i bicchierini delle aste della distribuzione sui BMW sono della stessa misura dei Guzzi? (a questo punto Roberto prende un bicchierino di un BMW e lo infila nella sede di un bicilindrico di Mandello che ha in officina: ci sta alla perfezione!, nda)».

► **Torniamo al Dino: cosa accadde poi?**

«Successe che i Brambilla presero un V6 2.4, che era in ghisa, e lo portarono a 2 litri. Dopodiché provarono a tirare sopra gli 11.000 per capire se il problema venisse dalla torsione del blocco o fosse dell'albero. Era l'albero, ma a Maranello non vollero ridisegnarlo».

► **Vittorio era un meccanico che vinceva in pista: non facile da accettare per gli avversari, immagino. Come si trovava con i colleghi piloti?**

«Bene, non c'erano problemi. Lui di fondo si faceva i fatti suoi, ma aveva anche rapporti cordiali con alcuni: Regazzoni, Laffite, i fratelli Fittipaldi, Stuck, Mass, Andretti, gli stessi Hunt e Lauda. L'uni-



OCCHIO ESPERTO
Nella foto a sinistra, Brambilla davanti a Merzario con le Alfa 33 SC a Monza '77, anno dell'ultimo titolo iridato dell'Alfa Romeo. A fianco, Vittorio in piedi osserva il lavoro sulla sua March, con l'occhio del pilota ma probabilmente anche quello del... meccanico.

co che forse non gli andava a genio proprio che io mi ricordi è stato il povero Depailler».

► E la faccenda del “Monza’s gorilla”?

«Mah... Sai, in quegli anni la F1 aveva iniziato il percorso che l'avrebbe portata a essere quello che è oggi. Si iniziavano a vedere le Rolls-Royce, team manager e piloti con l'aereo personale eccetera. Se uno aveva comportamenti appena meno controllati del solito, poteva essere considerato un impulsivo. E forse Vittorio lo era, di certo dava fastidio ad alcuni perché era molto veloce. Ma, detto questo, di base era una persona che se aveva qualcosa da dire lo diceva in faccia e poi chiusa lì, non serbava rancore. Certo non era un “politico”, ecco».

► E Vittorio padre di famiglia come lo ricordi?

«Allo stesso modo: ti faceva rigare dritto, ma è stato un buon padre. Se volevi fare qualcosa, non te lo negava, però ti diceva di studiare prima. Quando gli dissi che avrei voluto lavorare in officina, per prima cosa mi disse di imparare a conoscere gli attrezzi e usare quello giusto per ciascuna operazione e a tirare i bulloni».

► Cioè?

«Mise una serie di bulloni in fila, da “tirare” a vari etti. Lo fece prima lui, a orecchio, poi mi disse di verificare con la chiave dinamometrica: erano perfetti, al grammo. “Adesso allenati finché non riesci anche tu”, mi disse».

► Come dire che bisogna essere sempre pronti a ogni evenienza e a fare da sé?

«Esatto, ma non per questo non era disposto ad aiutare. Quando correvano in F2, lui e Tino, abituati da meccanici sul camion avevano tutto, compreso il cannello ad acetilene per saldare. Se picchiavano in prova la gara la facevano lo stesso. Una volta Wilson Fittipaldi uscì di pista in prova e piegò il telaio della sua monoposto. Loro glielo aggiustarono permettendogli di gareggiare la domenica. Con più avversari era più bello correre e vincere. Altri tempi...».

► Erano tempi in cui, per i giovani appassionati monzesi che gravitavano intorno all'autodromo, i Brambilla erano amici-piloti. Gente per cui fare un tifo sfegatato. Vittorio e Tino hanno dato tanto all'automobilismo e anche alla città di Monza. Come pensi che potrebbe essere ricordato il “capo”?

«Avevo un'idea, e l'avevo anche concretizzata: una nuova Formula per far rinascere il Trofeo Cadetti in modo consono alla sua storia.

Una monoposto con una scocca moderna, in carbonio, da vendere a un prezzo ridottissimo e a cui ciascuno poteva attaccare i pezzi che voleva: motore, freni, sospensioni, ruote, tutto. L'avevo progettata e costruita, chiedevo soltanto che il trofeo fosse intitolato a Vittorio Brambilla. Ma non c'è stato nulla da fare».

► A Vittorio era rimasto un cruccio, o un rimpianto?

«Forse l'unico era quello di non aver vinto il GP del Giappone '76, quello del famoso ritiro di Lauda. Pioveva forte, una condizione ideale per lui che infatti fu a lungo secondo. Poi ebbe un problema all'accensione. Intendiamoci, Hunt, Andretti e gli altri erano fortissimi. Comunque lui era contento di quello che aveva fatto, veri rimpianti non ne aveva».

IL MOTORE... NEL MOTORE

La March 761 slot-car del “Monza’s Gorilla”, è della spagnola Slotwings, che ha riprodotto la monoposto usata da Vittorio Brambilla al GP d'Italia del 1976, dove si classificò al settimo posto con l'inconfondibile livrea arancione dello sponsor Beta Utensili. Per mantenere le giuste proporzioni del modello in scala 1:32, è stato usato un motore molto stretto, detto appunto a cassa “slim”, montato proprio all'interno della riproduzione del mitico V8 Ford-Cosworth. Il modello ha anche le ruote anteriori sterzanti, collegate alla lama pick-up.

Le Slotwings non sono facilmente reperibili nei negozi. Una soluzione per evitare frustrazioni e innumerevoli telefonate è andare direttamente alla fonte, il distributore Model Assistance, che risponde all'indirizzo di posta elettronica info@slotworld.it.





MOUNTAIN

Una Porsche 911 non può mancare. Sotto, a sinistra la corsia box del TT, al centro il pub di Creg-Ny-Baa (curva mitica del *Mountain*, il circuito su cui si disputa dal 1907 la gara motociclistica) e, a destra, un incontro con motociclisti. Nell'altra pagina, una MG nel guado, una Mini nella notte e un concorrente che mostra le "tre gambe" simbolo dell'Isola di Man.



HERO Regolarità all'inglese

**LE GARE BRITANNICHE SONO VERI RALLY
COME QUESTA ALL'ISOLA DI MAN,
ORGANIZZATA DALLA H.E.R.O.**

TESTO E FOTO FRANCESCO & ROBERTA RASTRELLI / BLUE PASSION



Venerdì 17 Marzo, sulla mitica corsia box del Tourist Trophy dell'Isola di Man e in barba alla scaramanzia (ma per gli anglosassoni il 17 è un numero come un altro), 56 auto d'epoca provenienti da tutta Europa si sono schierate sotto una pioggia battente per darsi battaglia nella "Three Legs of Mann", gara organizzata da HERO (Historical Endurance Rallying Organisation), leader inglese nei rally per auto storiche. L'evento, dedicato a equipaggi esperti, è uno dei sette appuntamenti della HERO Cup, che mette in palio come premio finale una edizione limitata dell'orologio Zenith "El Primero" Open Chronomaster. Oltre a una ben assortita serie di Porsche e Ford Escort, affiancate da Volvo, Mini e MG, non sono mancate alcune auto "fuori ordinanza", come una splendida Jaguar XJ-S V12, una Nissan Stanza (berlina non venduta in Italia) e una minuscola Hillman Imp. La più "data" era un'Austin Healey 3000 del 1959, la più "giovane" una Porsche 944 del 1985. Due equipaggi hanno scelto di avvalersi della formula "Arrive&Drive" noleggiando dall'organizzatore una Triumph TR4 e una Porsche 911 2.2 S.

Il nome "Three legs" è un chiaro riferimento alla trinità, simbolo dell'isola (curiosamente lo stesso della Sicilia), ma anche alle tre tappe del programma, la cui prima giornata prevedeva sette prove di Regolarità in tutta l'isola e 13 test, di cui alcuni nel circuito del Jurby Motorsport Center (con annesso bel museo locale) e altri molto spettacolari nella minuscola baia sul mare di Niarbyl, e a tutta velocità sul

molo di Port Erin. Alle difficoltà dovute al ritmo serrato delle prove (compresi alcuni "tranelli" per i navigatori in una foresta labirintica) si sono aggiunte condizioni atmosferiche di pioggia, nebbia e vento, che hanno fatto arrivare gli equipaggi piuttosto provati alla cena a Creg-Ny-Baa (termine celtico che significa "il masso della mucca"), ben noto ritrovo di appassionati del TT motociclistico.

La seconda tappa prevedeva la partenza alle 18.30: strade strette e tortuose, guadi e una lunga sezione notturna hanno messo alla prova i piloti, fino al ritorno in hotel a Douglas a mezzanotte.

Sabato mattina un bel sole ha accolto la carovana delle auto davanti alle iconiche arcate di Marine Drive, in attesa di iniziare la tappa su questo tratto di strada costiera tra i più spettacolari dell'Isola di Man. Man mano che il percorso procedeva lungo le veloci curve del "Mountain", il meteo cambiava di nuovo e i concorrenti dovevano di nuovo fare i conti con prove scivolose all'ex-aeroporto di Jurby, dove la vittoria andava alla Ford Escort di Ryan Pickering e Matt Warren.

Un'ultima "tirata" a scendere da Druidale attraverso Injebreck portava le auto ad affrontare le ultime due prove sul rettilineo di partenza/arrivo del TT, prima di far rombare per l'ultima volta i motori sulla pit lane e attraversare l'arco del traguardo, dopo un percorso totale di quasi 500 km, appena prima di un nuovo temporale.

Incoronati Re dell'Isola di Man sono stati John Abel e Mark Appleton su Ford Escort RS2000 Mk1, davanti a Geoff Hall e Marrayn Taylor su una grintosissima Morris Mini Cooper S turchese.

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
maspessdiego@libero.it
Restauri di meccanica per Alfa Romeo d'epoca

Magnoli Auto - VA

Telefono: 0331 - 25 62 32
francesco.magnoli67@gmail.com
Ricambi di meccanica e restauri di tutte le Alfa Romeo

FIAT

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

Andronico - ME

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

PIANETA ASI: ATTESTATI, CERTIFICATI E CARTE D'IDENTITÀ

Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

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

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

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

Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

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

- ai fini circolatori consente di avvalersi delle speciali disposizioni previste per i 'veicoli di interesse storico e collezionistico' (per esempio esente dall'accensione dei fari durante il giorno)
- consente/impone la revisione periodica dei veicoli ante 1960 presso i centri provinciali del DTT ove si può procedere all'esame della frenata "a vista" evitando il passaggio sui rulli

serve per la re immatricolazione di veicoli radiati o importati da Stati extra CEE (ma richiesto spesso anche per quelli che ne fanno parte)

- è quasi sempre richiesto dalle compagnie di assicurazione per rilasciare le polizze RC auto a tariffe agevolate
- nelle regioni che lo consentono è il documento che serve per potere non pagare la tassa di proprietà per i veicoli dai venti ai ventinove anni di anzianità

Assieme a questo documento viene rilasciato automaticamente (e gratuitamente) l'Attestato di Storicità: un documento che ha perso ogni valenza pratica ma che, essendo previsto dal regolamento dell'ASI, continua ad essere

rilasciato. Per ottenere il Certificato di Rilevanza Storica occorre compilare apposito modulo reperibile presso i club federati che daranno anche le istruzioni per la corretta compilazione. Il costo è di euro 20,00 salvo che il documento non serva per la re immatricolazione: in quel caso il costo è di euro 105,00; viceversa, se il CRS viene richiesto assieme con il Certificato d'Identità (Targa Oro) esso è gratuito.

Certificato d'Identità (Omologazione)

In questo caso il modulo di richiesta è molto particolareggiato e comprende una parte tecnica e un'esauriente documentazione fotografica del veicolo. Il rilascio di questo certificato è subordinato al superamento di un esame statico da parte della Commissione Tecnica Nazionale dell'ASI, che si riunisce in apposite sessioni alle quali l'aspirante vettura viene invitata. Possono ottenere questo certificato tutti i veicoli che abbiano compiuto 20 anni dalla data di costruzione nell'anno corrente e siano in perfette condizioni di conservazione o siano stati correttamente restaurati (in parte o in toto). Al superamento dell'esame viene assegnata una classificazione in base al Re-

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

Carta d'Identità F.I.V.A.

È il documento necessario alla partecipazione alle Manifestazioni a carattere internazionale (per esempio la Mille Miglia). Anche per ottenere questa Carta è necessaria la visita della Commissione Tecnica Nazionale dell'ASI, che avviene durante le sessioni indette per il rilascio dei Certificati d'Identità. È rilasciata a tutti i veicoli che abbiano compiuto 30 anni (non 20) dalla data di costruzione nell'anno corrente e prevede gli stessi requisiti, da parte del veicolo, occorrenti per l'ottenimento del Certificato d'Identità. Va rinnovata ogni dieci anni oppure ad ogni cambio di proprietà. Il costo è di euro 105,00 e possono ottenerla, attraverso l'ASI, soltanto le vetture intestate a Soci residenti in Italia.





Autofficina Tano - BO

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

Autoricambi Sassi - TO

Telefono: 011 - 24 70 358
 Fax: 011 - 24 10 966
 www.autoricambisassi.it
 info@autoricambisassi.com
 Ricambi meccanici e di carrozzeria per Fiat e auto italiane anni '50 - '60 - '70

Casa del Contachilometri - BO

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

Squerzanti Sauro - BO

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

LANCIA - AUTOBIANCHI

➤ Destinato a scomparire dall'orizzonte del mercato moderno, il Marchio torinese resta ai piani alti del colle-

zionismo e tra i preferiti al mondo, soprattutto per quanto riguarda le realizzazioni tecnicamente più raffinate uscite nei suoi cento anni di storia. Dal punto di vista della meccanica e dei suoi ricambi il restauro non pone problemi, mentre qualche preoccupazione può sorgere nell'acquisto di particolari interni o esterni di specifiche versioni. Da curare con particolare attenzione il restauro degli interni, dove il panno o la pelle conformi all'originale sono d'obbligo per uno dei marchi italiani più eleganti e raffinati.

Concinnitas - TS

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

Mara - MI

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

Officina Ratto - SV

Telefono: 019 - 86 26 25
 Specializzato preparazioni Fulvia Coupè, parti speciali
 www.officinarratto.it - info@officinarratto.it

Rosso Corsa Italia - GE

Telefono: 010 - 78 56 846
 Ricambi nuovi, usati ed accessori racing per Lancia Fulvia - www.ricambilanciafulvia.it
 info@rossocorsaitalia.it

INNOCENTI

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

Papurello - TO

Telefono: 011 - 80 00 149
 Fax: 011 - 80 00 129 www.innocentistore.com -



MISURAZIONE DI POTENZA E COPPIA: LE METODOLOGIE USATE

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

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

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

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

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

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

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



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

AGENDA D'EPOCA

info@innocentistore.com

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

MASERATI

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

Campana - MO

Telefono: 059 - 82 80 79

Fax: 059 - 82 63 11

www.campanacarrozzeria.it

campana@campanacarrozzeria.it

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

Officina Giuseppe Candini & C. - MO

Telefono: 059 - 82 82 80

Fax: 059 - 82 06 53

www.candinimodena.net - info@candinimodena.com

Ricambi e restauri di meccanica per Maserati di tutte le età

Tralli Franco - MO

Telefono: 059 - 90 92 46

www.trallifranco.it - trallifranco@libero.it

Riparazione e restauro di tutti i modelli Maserati

dagli anni '50

VARIE ITALIANE

Allais Sergio - TO

Telefono: 011 - 93 76 401

www.sergioallais.com - info@sergioallais.com

Ricambi meccanici per auto italiane anni '50 e '60

(Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati)

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono e Fax: 0376 - 38 10 75

ballabeniandreateam@libero.it

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

Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44 67 303

Fax: 06 - 44 67 321

www.giolittiricambiautodepoca.com

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

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50

Fax: 0532 - 46 46 19

gambettimario@libero.it

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

Gardaricambi - TN

Telefono: 0464 - 51 97 21

Fax: 0464 - 51 66 51

www.gardaricambi.com - info@gardaricambi.com

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

GT Service - MI

Telefono: 02 - 38 10 20 06

gtservice11@gmail.com

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

Igne Automobili - TV

Telefono: 0434 - 76 430

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

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

Modena Motori - MO

Telefono: 059 - 31 30 19

Fax: 059 - 31 32 21

www.modenamotori.it - lamadei@modenamotori.it

Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648

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



ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

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

Le tariffe sono però interessanti: si parte da circa 150 euro per il primo veicolo, poi dipende dal tipo di convenzione. Alcune prevedono scaglioni di vetture assicurate (una, da due a cinque, da cinque a dieci, ecc.), altre hanno una tariffa di base fissa più una piccola quota aggiuntiva per ogni ulteriore veicolo, altre differenziano la tariffa tra vetture e motociclette. In generale, per le vetture più diffuse, si può pensare a una tariffa di base compresa tra 150 e 200 euro per una singola vettura e poco meno di 300 euro fino a cinque veicoli. Con una copertura standard sufficiente per tutelarsi dai rischi di legge. I nomi sono quelli più conosciuti: Toro e Augusta Assicurazioni, Helvetia, Reale Mutua, Sara Assicurazioni, Milano Assicurazioni, Royal & Sun Alliance. Tutte con condizioni simili: oltre ai requisiti ricordati sopra, normalmente viene richiesta un'età minima ai conducenti (21 o 25 anni) e spesso il divieto di 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".



FRANCESI

CITROËN

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

Autocarrozzeria Grosso - CN

Telefono: 0171 - 38 41 45

www.assistenza2cv.it - franco@assistenza2cv.it

Officina, restauro e ricambi per 2CV e derivate

David Auto - MI

Telefono: 02 - 98 27 04 36

Fax: 02 - 98 27 04 55

www.davidauto.it - info@davidauto.it

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

Traction Avant Club - VR

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

Vertuani Enrico - PV

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

INGLESI

JAGUAR

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

GMA - PV

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

MINI

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

Brusa - Il mondo delle Mini - RA

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

Mini & Cooper Service - MI

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

Palmspeed Racing - RM

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

VARIE INGLESI

Anglo Parts - TV

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

Autofficina Il Barco - FI

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

Autovigano - MI

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

Borghia Automobili - MI

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

British Classic Parts & Cars - RM

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

British Racing Green - BS

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

Engine&Audio Devices - LT

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

Felice Service - NA

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

F.lli Morolli - MI

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

Luzzago S.r.l. - BS

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

TEDESCHE

MERCEDES-BENZ

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

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

Route 63 - BI

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

Tecning - PD

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

PORSCHE

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

ATS di Lazzaroni Riccardo - MI

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

Autofficina A.C.R. - CO

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

Autofficina Ballabeni - MN

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

Officina Cocchiario - CE

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



Autotecnica

di Claudio Garbolino -TO

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

Colpani Enrico - BS

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

Vintage Toys - PR

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

VOLKSWAGEN

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

Air Cooled - BZ

Telefono: 0472 - 20 06 06
 Fax: 0472 - 20 05 23
 www.aircooled.it - plank@aircooled.it

Ricambi meccanici e di carrozzeria per Volkswagen raffreddate ad aria

Bug & Bus Italia - MB

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

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

Flli Rossi Pneumatici - BO

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

Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85.20.19
 www.mussogomme.it

Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50.21.62
 www.norigomme.it

MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI

Alessandro Balestra - RO

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

Autorettifiche Fumagalli - MI

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

Brandoli Egidio - MO

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

Carrozzeria Gran Torino - TO

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

Carrozzeria K2000 - BI

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

Casa del Freno - TN

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

Co.Me srl - MB

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

Cromatura Elia - LO

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

Cromatura Petranzan - PD

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

PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI

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

Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica

Emilio Galbiati Automobili - MI e LC

Telefono: 02-39215392 / 039-9204612

www.galbiatiautomobili.it
galbiati.automobili@gmail.com

Restauro totale o parziale di auto di prestigio e auto da collezione

Franco Rodighiero - VI

Telefono: 0445 - 52 64 60

elettrautofranco@virgilio.it

Revisione componenti elettriche auto anteguerra e fuoriserie. Ricostruzione pomelleria e strumentazione

G.A. Restauri - MO

Telefono e fax: 059 - 31 39 15

www.garestaurimodena.yolasite.com

garestauriauto@gmail.com

Restauri

Galvanica Cromatura - CR

Telefono: 0373-965359

www.galvanica-spino.it

info@galvanica-spino.it

Pulizia e trattamento di qualsiasi tipo di metallo

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50

gambettimario@libero.it

Cuscinetti per tutte le applicazioni su vetture d'epoca e sportive

Geri Casini - FI

Telefono: 055 - 42 15 623

Cellulare 339 - 34 70 923

Manutenzione e rigenerazione fari e parabole

Ivano Raniero - TO

Telefono: 011 - 90 02 086

restauroautoepoca.blogspot.it

ivano.raniero@libero.it

Scoccaio, restauro legno auto d'epoca

La Cromatura Barcella - BG

Telefono: 035 - 52 52 15

claudio.barcella@alice.it

Cromature di tutti i particolari interni ed esterni

Lanzoni Carburatori - VR

Telefono: 335 - 84 11 601

www.lanzonicarburatori.com

Revisione e preparazione carburatori e impianti iniezione, carburatori Weber, preparazione motori

Luigi Scarazzai - VR

Telefono: 045 - 63 05 562

www.scarazzai.com - sales@scarazzai.com

Produzione vetri e cristalli per auto d'epoca

Marietti Cars Garage - MI

Telefono: 02-39481118

www.mariettcarsgarage.it

info@mariettcarsgarage.it

Car detailing

Minilite Italia - BS

Cell: 335 - 66 21 137

www.minilite.it - info@minilite.it

Cerchi d'epoca per auto da corsa e strada

Modena Classic Works - RE

Telefono 059-69 31 90

www.modenaclassicworks.it

Restauri

Nonsologas - PV

Telefono: 0381 - 34 56 04 / 02 - 98 23 26 74

www.nonsologas.it

Impianti di alimentazione metano e GPL, ganci traino

Officina F.lli Moriggi - MI

Telefono 02 - 66 50 08 43

www.saldaturalaser.com

Saldatura degli stampi e riparazione di particolari meccanici

ORAM Sospensioni - MI / CO

Telefono: 02 - 49 89 884 / 031-35 42 268

www.oramsospensioni.it

moto@oramsospensioni.it

Revisione e costruzione ammortizzatori e freni

Piacenza Gas-Auto - PC

Tel/Fax 0523 - 60 99 28

piacenzagasauto@libero.it

Specialisti in impianti a gas e metano

Prina Ingranaggi - BI

Telefono: 015 - 54 13 55

www.ingranaggiprina.it

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

Soram / Imasaf - PD

Telefono: 049 - 59 71 666

www.imasaf.it

Fornitura e riparazione impianti di scarico

WWT - TV

Cell: 331 - 53 27 042

www.wwtsrl.it - info@wwtsrl.it

Interventi idrodinamici

TAPPEZZIERI

Interni Auto Maieli - MN

Telefono: 0376 - 69 51 05

www.interniautomaieli.com

maieli@inwind.it

Sellerie complete e interni per qualunque auto

Elvezio Esposito - CS

Tel. e Fax: 0984 - 36 074

www.elvezio.com - info@elvezio.com

Rivestimenti sedili e pannelli porta per auto italiane anni '60 e '70

RT Autotappezzeria - FE

Cell. 340-08 90 580

www.rtautotappezzeria.com

Interni per auto storiche, riparazione sottotetti, volanti e capotes.

TRASPORTI E SERVIZI VARI

Assiservice - CN

Telefono: 0173-28 35 87

www.assi-service.net - info@assi-service.net

Assicurazione autovetture e motocicli di interesse storico in tariffa agevolata a partire da 20 anni di età

Cuttica - GE

Telefono: 010-89 96 000

www.cuttica.com / car@cuttica.com

Spedizione via mare veicoli e assistenza all'importazione

Del Corona & Scardigli - MI

Telefono: 02 - 75 60 914

milano@delcoronascardigli.com

Trasporto e importazione veicoli

Gilena - BS

Telefono: 030 - 37 76 786

www.gilena.it

Libri auto e moto, edizioni internazionali

Libreria dell'Automobile - MI

Telefono: 02 - 76 00 66 24

www.libriadiellautomobile.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.



Il cuneo magico

Gli appassionati la chiamano "116", per distinguerla da quella anni '50

Rompe gli schemi del passato nell'estetica e sostituisce la Giulia con la tecnica dell'Alfetta

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI

Non è semplice raccogliere il testimone di una vettura che ha riscosso grande successo ed elevato il prestigio del Costruttore. Non è facile soddisfare le aspettative del pubblico, che si attende un aggiornamento ed un miglioramento del prodotto. C'è poi la concorrenza che non sta certo a guardare, prende le contromisure e incalza il rivale. È questa la situazione in cui si trova l'Alfa Romeo Giulietta, la nuova berlina che alla fine del 1977 affianca la gloriosa Giulia e l'anno dopo ne prende definitivamente il testimone. La posizione e il blasone conqui-

stati dalla Giulia sono difficili da mantenere. Ed è impegnativo anche il riferimento del nome, a quella macchina che negli anni '50 fu capace di rilanciare l'Alfa Romeo nel dopoguerra. Insomma per la nuova Giulietta le aspettative e i compiti sono davvero gravosi.

Oggi possiamo riconoscere che la magia non si ripeté. Ma la nuova Giulietta non è stata un insuccesso: era pur sempre una vettura che incorporava un certo progresso tecnologico, mostrava personalità e spunti originali, oltre alle buone prestazioni, da vera Alfa Romeo. In otto anni ne sono

state vendute 380mila: chissà se e quanto contribuì l'associazione con Niki Lauda, allora pilota della Brabham-Alfa Romeo (anni '78 e '79), testimonial della nuova berlina in un filmato pubblicitario. Oggi, a quarant'anni dal lancio, la Giulietta inizia a essere rivalutata e gli esemplari rimasti hanno un loro mercato.

Transaxle accessibile

Dal punto di vista tecnico la Giulietta riprende in pieno lo schema costruttivo Alfetta, sempre validissimo anche se sul mercato, all'epoca, da cinque anni. La novità è



STRUMENTAZIONE RICCA

In apertura, la famosa linea a cuneo della Giulietta, abbinata al cofano spiovente e alla coda alta e tronca con l'originale spoiler sul bordo del cofano bagagli. L'abitacolo (a destra) è allestito con materiali di buona qualità, contrariamente a quanto spesso si dice: i sedili hanno ancora il rivestimento originale. In alto, la plancia in cui il volante copre parzialmente la strumentazione; in compenso è regolabile in altezza. Il guidatore ha a disposizione tachimetro, contaghiometri totale e parziale, contagiri e, come strumenti secondari, termometro acqua, manometro olio, indicatore livello benzina e le spie di servizio. In basso, il bagagliaio ha un accesso piuttosto alto e poco profondo però è discretamente rifinito.



che la trasmissione di tipo "transaxle", cioè con motore anteriore e cambio posteriore in blocco con il differenziale, a partire dalla Giulietta, diventa accessibile anche in una vettura di media cilindrata. Dietro c'è il famoso ponte De Dion con parallelogramma di Watt e barra stabilizzatrice. Evidenti i vantaggi rispetto all'impostazione tradizionale: una distribuzione dei pesi più equilibrata, una migliore abitabilità longitudinale interna per l'assenza dell'ingombro del cambio, una eccellente aderenza delle ruote al terreno. Il pegno da pagare è il lungo leveraggio del cambio, la manovrabilità non è all'altezza di quella della Giulia. I motori sono i noti bialbero in lega leggera a 4 cilindri in linea, alimentati da due carburatori doppio corpo orizzontali, con due valvole per cilindro disposte a "V" e camere di scoppio emisferiche. Cambio come sempre a 5 rapporti più retromarcia. Le cilin-

drate al momento del lancio sono le stesse della Giulia: il "millesei" con 109 Cv-Din e il "milletre" (in realtà aumentato da 1290 cc a 1357 cc) da 95 Cv-Din. Le potenze rimangono ai vertici per fascia di cilindrata, però il millesei ha la giusta dimensione per il corpo vettura e per questo è il preferito dai clienti. Il milletre invece deve adottare rapporti più corti per conservare un po' di brio, ma a scapito dei consumi. Si invertono così le preferenze dei clienti rispetto alla Giulia; l'1.3 della Giulietta ha però interessanti caratteristiche, tra cui la corsa molto corta (67,5 mm) a fronte dell'alesaggio (80 mm) superiore a quello del millesei. Dopo qualche anno diventano disponibili anche con motori di cubatura più elevata, 1.8 e 2.0. Nel 1983 si aggiunge la versione turbodiesel, con propulsore VM, e infine arriva perfino il prestante 2.0 "Turbodelta", capace di 170 Cv e velocità superiore ai 200 km/h.



Come l'Alfetta, ma più compatta

Ma il vero valore aggiunto della Giulietta è il corpo vettura, all'avanguardia come già era accaduto con la Giulia. Ancora una volta l'Alfa Romeo sorprende il pubblico: la linea della Giulietta è a cuneo, il cofano spiovente e la coda alta e tronca con l'originale



SPAZIO UTILE

Nel vano motore c'è parecchio spazio per la manutenzione. Il cofano (foto 1) si apre davanti e ha due gradi di apertura: normale e a 90° per lavori particolari di officina. L'alimentazione è assicurata da due carburatori doppio corpo orizzontali (2). Il filtro dell'aria (3) è a secco, con un tubo per la presa d'aria che passa sopra il motore. L'impianto di raffreddamento (4) è a liquido con radiatore ed elettroventola; l'impianto è dotato di vaschetta di espansione trasparente (5) che permette un immediato controllo del livello del liquido; accanto essa c'è la vaschetta per il liquido lavavetri. L'impianto elettrico è del tipo tradizionale, con spinterogeno e puntine: in foto (6) la scatola dei fusibili si trova nell'angolo sinistro del vano motore (qui senza coperchio). In basso, una foto ufficiale della Giulietta con i cerchi del primo tipo.



spoiler sul bordo del cofano bagagli. Davanti il frontale è meno aggressivo di quello della Giulia, ma è basso come si addice a un'auto sportiva e sotto il paraurti c'è uno spoiler che dona parecchio anche all'estetica. Passo e carreggiate sono quelle dell'Alfetta, ma la Giulietta è un po' più corta, più larga e più bassa, quindi ha caratteristiche più moderne. A qualcuno non piace la coda troppo corta, poiché toglierebbe slancio alla vettura. A parer nostro, invece, la coda ben si integra nell'andamento cuneiforme della Giulietta. Di certo non manca la personalità. Per quanto riguarda gli interni, e in particolare il cruscotto, i pareri sono contrastanti. Possiamo dire che Giulietta è in linea con i tempi, quindi c'è uso abbondan-



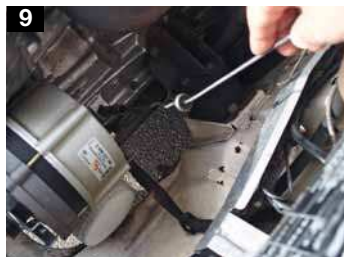
Alfa Romeo Giulietta 1.Serie 1977-1983





DOPPIO CIRCUITO

Il bialbero Alfa è ben noto per le sue qualità ma patisce l'inefficienza delle candele, che è bene tenere sempre pulite e in buona efficienza (7). L'impianto frenante è a doppio circuito con servofreno: in foto (8) il serbatoio del liquido freni e a fianco il serbatoio liquido frizione (con il tappo blu). Il controllo del livello dell'olio motore con l'apposita astina (9) è del tutto agevole. Nella foto (10) il modulatore di frenata che agisce sulle ruote posteriori. In questa immagine, una Giulietta 1.6 II serie del 1985.



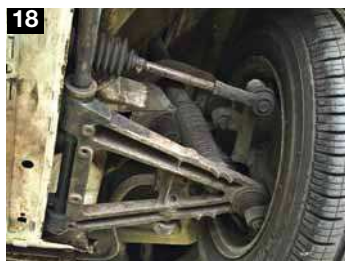
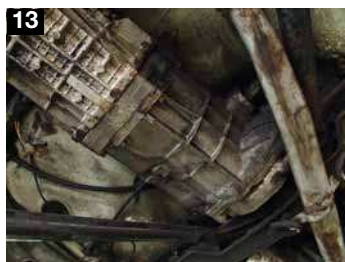
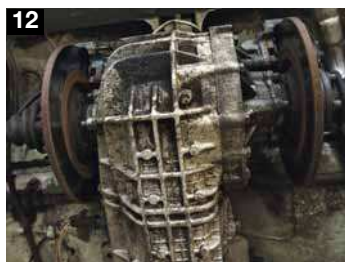
te di materiale plastico, i sedili sono ben sagomati, il pavimento è rivestito in moquette, mancano decorazioni in legno e cromate. In coda nome e tipo di vettura non sono più in rilievo, basta una striscia adesiva.

La Giulietta che abbiamo fotografato è una 1600 prima serie, immatricolata nel 1982 quando già era disponibile (da giugno '81) la seconda versione con alcuni aggiornamenti estetici. È di Giorgio Biondi, di Tradate (VA), autoriparatore appassionato di Alfa Romeo, che l'ha da poco comprata dal precedente e unico proprietario. Il contachilometri indica 2.635 km percorsi, Biondi ci dice che ha fatto solo una volta "il giro", quindi sono in realtà 102.635 km. Pochi, considerata l'età della vettura. L'auto è in tinta originale Bianco Capodimonte, rinfrescata di recente. I sedili in panno si sono preservati grazie alle foderine applicate dal precedente pro-

"LE SIGNORE SI LAMENTAVANO DEI SEDILI"

Vettura piacevole da guidare, molto maneggevole ed ottima per tenuta di strada. E poi la meccanica Alfetta, una garanzia. È questo che piace della Giulietta a Mario Lodola (in foto), ex-collaudatore Alfa Romeo. Di Giulietta ne ha possedute diverse, dalla millelire alla duemila Turbodelta. Insufficiente a suo parere solo il motore di cubatura più piccola, il 1350 cc: «Non è abbastanza potente in rapporto al peso della vettura». Prestanti invece le cubature più grosse, dal 1800 in su: «Sentivi la potenza sotto il piede». Perfetto il millesei, con «un ottimale equilibrio fra potenza ed economia, concorrenziale nel segmento di vetture medie dell'epoca». Cosa, invece, non piaceva a Lodola di questa vettura? «Le finiture spartane, il cruscotto approssimativo e poco leggibile perché coperto dal volante, i materiali in plastica che col tempo perdevano il colore. Un po' tutte le Case allora cercavano di risparmiare sulle cromature, le sostituivano con materiali plastici, ma tenuto conto del prezzo della Giulietta i clienti si aspettavano più qualità». Infine, una nota curiosa: «Qualche volta le signore si lamentavano dei sedili in stoffa». In che senso, chiediamo? «Colpa della trama del tessuto, che in qualche modo riusciva a strappare i peli delle pellicce, in particolare quelle di volpe e visone». Non lo abbiamo provato, le signore comunque sono avvertite...





FRENI ENTROBORDO

A destra, una panoramica del retrotreno, con ponte De Dion, parallelogramma di Watt, bracci obliqui (11) e freni a disco entrobordo (12) ai lati del cambio (13). L'olio di cambio e differenziale è unico: in foto (14) il tappo di introduzione e quello di scarico. L'albero di trasmissione (15) è un organo da tenere sotto controllo, in particolare i tre giunti elastici. All'avantreno ci sono quadrilateri trasversali, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici (17-18). Le molle anteriori sono a barra di torsione (19). La barra antirollio e la coppa dell'olio (20). A sinistra, il proprietario della Giulietta delle nostre foto.



Giorgio Biondi, autoriparatore.

prietario. Anche la meccanica è originale e appare in buona forma, a eccezione del cambio: seconda e terza grattano un po', probabilmente a causa dei sincronizzatori usurati; è un difetto che il proprietario non avrà problemi a sistemare da sé. L'alternatore è stato sostituito di recente.

Spinterogeno e puntine

La manutenzione non presenta particolari difficoltà. Il meccanico ci dice che i ricambi si trovano, anche se a volte sono un po' cari. L'impianto elettrico è tradizionale, con spinterogeno e puntine: vanno periodicamente controllati i contatti e l'anticipo, ed eventualmente registrati. L'impianto frenante è a disco sulle quattro ruote, a doppio circuito con servofreno. Non c'è nessun punto di ingrassaggio.





SCHEMA CONSUETO

In alto, la Giulietta in curva ha un comportamento pressoché identico a quello dell'Alfetta che l'aveva preceduta, e della 75 che la seguirà: rollio pronunciato ma tenuta di strada eccezionale. D'altro canto, tutti i tre modelli hanno lo stesso schema tecnico, che vediamo qui sopra: motore anteriore, trasmissione posteriore, barre di torsione anteriori e ponte de Dion posteriore con dischi entrobordo per accentrare il peso.

L'albero di trasmissione ha la particolarità (come nell'Alfetta) di girare sempre, anche quando il cambio è in folle, con gli stessi giri motore: dunque è sollecitato più del solito e va tenuto sotto controllo, in particolare i giunti. Un'operazione che può presentare qualche difficoltà nel bialbero Alfa è la registrazione del gioco valvole: può essere necessario sostituire gli spessori, ma, a differenza ad esempio del bialbero Fiat, è necessario prima smontare la catena di distribuzione e gli alberi a camme e poi procedere alla registrazione; quindi, si tratta di un lavoro che richiede una certa esperienza e pazienza.

Il meccanico ci fa notare le sospensioni anteriori a barra di torsione, migliori rispetto ai molloni perché la flessione è più costante ed uniforme. Della Giulietta

Giorgio Biondi ci dice: "Mi piace tutto. È un'Alfa Romeo sotto tutti i punti di vista. Ha un motore millesei a carburatori che considero già brillante e divertente da



guidare. Anche la tenuta di strada è buona. E poi, quando sali in macchina, senti l'odore (che è un profumo) tipico dell'Alfa Romeo, un particolare non da poco."



CARICO E ABITABILITÀ
Sopra, a sinistra la Giulietta Super, a destra la 2.0 T.I. II serie, a fianco la più veloce 2.0 Turbodelta.

SCHEMA TECNICA

GIULIETTA 1600 (1300)

Motore Anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, monoblocco e testa in lega leggera, alesaggio 78 (80) mm, corsa 82 (67,5) mm, cilindrata 1.567 (1.357) cc, rapporto di compressione 9:1, potenza 109 (95) Cv-Din a 5600 (6000) giri, coppia 14,5 (12,3) kgm-Din a 4300 (4500) giri Distribuzione a valvole in testa, due alberi a camme in testa, catena Alimentazione due carburatori doppio corpo Dellorto DHLA 40H (Solex C 40 ADDHE), pompa carburante meccanica, filtro dell'aria a secco Impianto elettrico 12 Volt, batteria 50 Ah, alternatore 540 W Lubrificazione forzata con filtro, capacità carter 6,5 litri Raffreddamento a liquido, circolazione forzata con ventola elettrica a innesto termostatico **Trasmissione** Motore anteriore, trazione posteriore Gruppo frizione, cambio e differenziale al retrotreno Frizione monodisco a secco Cambio

posteriore in blocco col differenziale Comando a leva centrale, 5 marce sincronizzate + RM Coppia conica ipoidi Rapporti al cambio: I 3,30 II 1,95 III 1,34 IV 1,02 V 0,83 RM 2,61 Rapporto al ponte 10/43 (9/43) Pneumatici 165 SR 13 **Corpo vettura** Scocca portante, carrozzeria berlina 4 porte, 5 posti Sospensioni: anteriori ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; posteriori assale rigido De Dion, bracci obliqui, parallelogramma di Watt trasversale, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice Sterzo a cremagliera Freni a disco sulle 4 ruote con servofreno; doppio circuito e modulatore di pressione sui freni posteriori; freno a mano meccanico sulle ruote posteriori Capacità serbatoio carburante 50 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.510 Lunghezza 4.210 Larghezza 1.650 Altezza 1.400 Carreggiate ant/post 1.360/1.350 Peso in ordine di marcia 1070 kg **Prestazioni** Velocità massima 175 (165) km/h **Accessori a richiesta:** ruote in lega leggera, orologio digitale, condizionatore d'aria (solo 1600), vernice metallizzata.

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

Alfetta GTV 2.0-1981, motore, interno, carrozzeria, gomme, tutto in ordine, ASI, revisione giugno 2017-tel 334-8688916-

Giulia Spider-rossa, targhe nere, perfette condizioni, italiana, motore da rodare, solo raduni-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it-

Giulia GT 2000-stupendo esemplare, prima vernice, 46.000 km da nuova, beige chiaro met., TexAlfa nero, intonsa-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it-

Giulia GT 1300-scalino, Biancospino, TexAlfa nero, restauro completo, cruscotto gobbe, targhe e motore originali, perfetta-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it-

AUTOBIANCHI

Bianchina Trasformabile-1959, completamente originale, disponibile per ogni prova-tel 335-8390670 / marcostanziani@libero.it-



BMW

850 Coupé-1991, perfetta, blu metallizzato, tetto apribile, ASI, cambio manuale, 140.000 km, euro 29.000-tel 349-7308668 / fausto.fabbri566@gmail.it

FIAT

128 Berlina 4 porte-1975, 55.000 km, colore bronzo metallizzato, interno beige, unico proprietario, conservata/omologata ASI, Targa Oro, disponibilità qualsiasi prova-tel 347-9674755

500 replica 595 SS Abarth-1969, bianca, assetto, Solex 34 PBIC, sedile sportivo Conti, dischi freno, cruscotto Abarth, volante Abarth, motore 595, cerchi posteriori allargati, motore e meccanica solo 1200 km, euro 11.500-tel 320-1169319

LANCIA

Delta 1.3-1981, 5 marce, Azzurro Antibes, interni in velluto, 70.000 km originali, uniproprietario, omologata Registro Lancia a ASI, nessun lavoro da fare-tel 388-1936066

PORSCHE

911 T Coupé-Arancio, italiana, restauro sbalorditivo, motore e cambio combacianti, chilometri zero, tutte le foto del restauro-tel 368-3392600 / goliagt@libero.it

924-1983, 5 marce, conservata, colore canna di fucile, iscritta ASI, doppie chiavi, libretto istruzioni, km 140.000-tel 335-5315434

TRIUMPH

TR 6-1972, verde inglese, ottime condi-

Piccole attenzioni fanno una grande differenza



E.T.
Trattamento anti-attrito preliminare: deterge il circuito di lubrificazione



PROTECTOR
Concentrato anti-attrito: protegge il motore e migliora il rendimento



GEAR LUBE
Trattamento anti-attrito per ingranaggia: abbatte la rumorosità

Sintoflon
TECHIM

www.sintoflon.com

zioni motore e carrozzeria, ruote a raggi, interni pelle beige, capottina, completa-tel 335-8489121 / ghedu.sala@gmail.com



COMPRO AUTO

LANCIA

Fulvia Coupé-Il serie, 5 marce, senza motore o con motore fuso non utilizzabile con documenti per passaggio tel 388-1936066

VENDO VARIE

per ABARTH

595/695-carburatore Solex 34 PBIC revisionato, euro 1000 trattabile-tel 0524-572418 ore ufficio

595-carburatore Solex C28 1B da revisionare, euro 300 trattabili-tel 0524-572418 ore ufficio

per ALFA ROMEO

2000 Spider Touring/2000 Sprint-1958/1961, vendo n. 4 cerchi in ferro già sabbiati e verniciati, n. 3 coppe ruota nuove cromate, mozzanti ant. e post. completi per cerchi in ferro, euro 1.000 in blocco, invio foto-tel 340-4839620 / mitia.quagliano@gmail.com

per FIAT

2300-Catalogo parti di ricambio originale libro grande 300 pagine completo, euro 70-tel 338-3391744 / cesare.mori0@gmail.com

131-Manuale officina originale in ottimo

ORAM

s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta

Dal 1951...
-specializzati in revisioni di impianti frenanti, tamburi, ganasce, cilindretti, pompe, dischi, pastiglie, tubi
-revisione, ricostruzione e costruzione di ammortizzatori anche a campione
-revisione gruppi frizione dischi frizione, cuscinetti
-ammortizzatori regolabili per uso competizione per auto e moto, nazionali ed estere

ORAM s.n.c. Via Rasori, 2 - 20145 Milano
Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052

www.oramitalia.com
e-mail: moto@oramospensioni.it
info@oramitalia.com

stato euro 50 compresa spedizione-tel 338-3391744 / cesare.mori0@gmail.com
600-Manuale officina riprodotto circa 200 pagine con tutte le parti euro 20 compresa spedizione-tel 338-3391744 / cesare.mori0@gmail.com

500/126-Carburatore Dellorto FRG28, buonissime condizioni, trasformabile 30, euro 190 trattabili-tel 0524-572418 ore ufficio

Tutte-Pulsante clacson più lampeggio diurno anni 40/50/60 euro 24; cuneo arresto vettura in dotazione attrezzi anni 40/50/60 euro 20-tel 338-1936066

per JAGUAR

XJ e S-Dispongo di due statuine inglesi: la più piccola per la Jaguar X-Type, l'altra più grande per grosse Jaguar. Le vendo per euro 60 ed euro 120 più spese postali, per ridare dignità alla vera classe-tel 333-6934881



per LANCIA

Fulvia Coupé-cinque cerchi per Il serie, originali, diametro 14", ottime condizioni, euro 300-tel 0524-572418 ore ufficio-

Fulvia Coupé-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio-

Delta Integrale-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio-

per TUTTE

Libretti uso e manutenzione-per Alfa Romeo, Fiat e Lancia-tel 338-1936066-
Depliant e brochure-Alfa Romeo, Fiat e Lancia dagli anni 50 agli anni 90-tel 338-1936066-

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003 al 2015 (anche annate singole), Auto d'Epoca 1985-2015, Ruoteclassiche 1987-2015, Quattroruote e TAM 1956-2015, Auto Italiana 1953-1969, Autosprint 1963-2015, Rombo 1981-2001, inoltre altre riviste e libri-tel 333-2493694-

COMPRO VARIE

VARIE

Automodelli-Corgi Toys, Dinky Toys,

Mercury, Schuco e altri vecchi trenini elettrici Marklin e Rivarossi, giocattoli in latta di ogni tipo e periodo- tel 346-6800367 / mariosala62@libero.it

Automodelli-Anni 60-90 Politoys, Corgi, Dinky, Mercury, Minichamps, BBR, kit, obsoleti, die-cast, cerco sempre intere collezioni, pagamento in contanti, massima riservatezza-02-2367505 / enrico.sardini@gmail.com

Riviste-Automobilismo d'Epoca dal 2003, Auto Italiana 1919-1969, libri monografici sulle auto-tel 347-2303761

WWW
MOTOCICLISMO FUORI
Riviste Automodelli EVO
Delta-MOTORE
Automobilismo ARMATIRO
RUNNERS TENNIS
Men'sHealth Cyclist
www.edisport.it
Ogni mese in edicola,
tutti i giorni sul web

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

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

ROSSO CORSA ITALIA
Specializzati in Lancia Fulvia

RESTAURI
PREPARAZIONI
ACCESSORI GARA
RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE
RICAMBI
SPARE PARTS

www.rossocorsaitalia.it
Genova - Italia info@rossocorsaitalia.it

1937

... dal 1937 PAPURELLO

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

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

WORLDWIDE DELIVERY

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

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]	✕	🏆	€	Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€	Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€	
ABARTH (Italia)																					
MONOMILLE																					
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	45.000	***	**	=	1900 TI	1952/54	1884/90	30.000	***	**	+	2000 2a serie	1974/76	1962/128	9.500	**	**	+	
Monomille GT	1962/65	982/60	48.000	***	**	=	1900 Super	1954/59	1975/90	27.000	***	**	+	DERIVATE GIULIA							
DERIVATE FIAT 500																					
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	22.000	***	***	+	1900 TI Super	1954/59	1975/115	32.000	***	**	+	Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	26.000	**	**	+	
595 D/F/L	1963/71	594/27	22.000	***	**	+	1900 Sprint 1a/2a serie	1952/54	1884/90	110.000	***	***	+	Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	27.500	**	**	+	
595 D/F/L SS	1964/71	594/32	24.000	***	**	+	1900 Super Sprint 2a/3a serie	1954/56	1975/115	120.000	***	**	+	Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	155.000	***	***	+	
595 F/L Competizione	1969/71	594/27	27.000	***	***	+	1900 M AR/51/AR/52 Matta	1951/59	1884/65	20.000	***	**	+	GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	130.000	***	***	+	
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	27.000	***	***	+	GIULIETTA E DERIVATE							Giulia GT	1965/66	1570/106	44.000	**	**	+	
695 D/F	1964/66	689/30	24.000	***	**	+	Giulietta	1955/59	1290/50	16.000	**	**	=	Giulia GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	15.000	**	**	=	
695 D/F/L SS	1964/71	689/38	27.000	***	***	+	Giulietta TI	1957/59	1290/65	18.000	***	**	=	1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	24.000	***	**	+	
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	29.000	***	**	+	Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	14.000	**	**	=	1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	21.000	***	**	+	
695 F SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	31.000	***	***	+	Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	15.500	***	**	=	GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	15.000	**	**	=	
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	41.000	***	**	+	Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	13.000	**	**	=	GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	16.000	**	**	=	
DERIVATE FIAT 600																					
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	29.000	***	***	+	Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	14.500	***	**	=	GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	14.000	**	**	=	
850 TC	1960/66	847/52	38.000	***	**	+	Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	60.000	***	***	+	GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	15.000	**	**	=	
850 TC Nürburgring	1962/66	847/55	43.000	***	***	+	Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	47.000	***	***	+	2000 GTV	1971/76	1962/132	35.000	***	**	+	
850 TC Nürburgring Corsa	1962/66	847/57	46.000	***	***	+	Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	39.000	***	**	+	Junior Z	1969/76	1290/88	40.000	**	**	=	
1000 TC	1962/66	982/60	48.000	***	***	+	Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	53.000	***	***	+	1600 Z	1972/76	1570/109	50.000	**	**	=	
1000 TC Corsa	1962/66	982/88	50.000	***	***	+	1300 Sprint	1964/65	1290/79	36.500	***	**	+	Giulia TZ	1963/65	1570/113	400.000	***	**	+	
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	58.000	***	**	+	Giulia Sprint	1962/65	1570/91	41.000	***	**	+	Giulia TZ2	1965/67	1570/113	1.000.000	***	***	+	
DERIVATE FIAT 850																					
OT 850	1964/68	847/52	17.000	***	**	+	Giulia Spider	1956/59	1290/65	54.000	***	***	+	Montreal	1970/77	2583/197	42.000	***	**	=	
OT 1000	1964/68	982/60	19.000	***	**	+	Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/79	39.000	***	**	+	DUETTO E DERIVATE							
OT 850 coupé	1965/68	847/52	19.000	***	**	+	Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	53.000	***	***	+	Duotto	1966/69	1570/110	28.000	**	**	=	
OT 1000 coupé / spider	1965/71	982/60	27.000	***	**	+	1300 Spider	1964/65	1290/79	48.000	***	**	+	1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	24.000	**	**	=	
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	30.000	***	***	+	Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	60.000	***	***	+	1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	26.000	**	**	=	
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	40.000	***	***	+	Giulia Spider	1962/64	1570/90	44.000	***	**	+	1300 Spider Junior coda tronca	1969/77	1290/88	13.000	**	**	=	
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	45.000	***	***	+	Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	59.000	***	***	+	1600 Spider Junior coda tronca	1972/77	1570/109	14.000	**	**	=	
OT 1300 coupé	1966/71	1280/75	42.000	***	***	+	Giulietta SS	1958/62	1290/100	77.000	***	***	+	1750 Spider Veloce coda tronca	1969/73	1779/114	18.000	**	**	=	
DERIVATE SIMCA																					
Simca 1300	1961/66	1288/125	100.000	**	**	=	Giulietta SZ	1960/61	1290/100	220.000	***	**	+	2000 Spider Veloce coda tronca	1971/77	1962/131	19.500	**	**	=	
Simca 2000	1964/66	1946/185	140.000	**	**	=	Giulia SZ coda tronca	1961/63	1290/100	280.000	***	**	+	1600 Spider Veloce unificato	1977/82	1570/104	13.000	**	**	=	
AC (Regno Unito)																					
2-LITRE																					
2-Litre 2p/4p	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=	Giulia SS	1962/65	1570/112	78.000	***	***	+	2000 Spider Veloce unificato	1977/82	1962/128	15.500	**	**	=	
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	39.000	*	*	=	Giulia SS	1962/65	1570/112	78.000	***	***	+	Spider 1.6 aerodinamica	1982/86	1570/104	11.000	*	*	=	
ACE E DERIVATE																					
Ace / Aceca	1953/56	1991/90	48.000	*	**	=	2000 / 2600 E DERIVATE							Spider 2.0 aerodinamica	1982/86	1962/128	12.000	**	**	=	
Ace / Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	90.000	*	**	=	2000 berlina	1957/62	1975/105	14.000	**	**	=	Spider 1.6 aerodinamica 2a serie	1986/89	1570/104	9.000	**	**	=	
Ace / Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	60.000	*	**	=	2000 Sprint	1959/62	1975/115	30.000	**	**	=	Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	10.000	**	**	=	
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	48.000	*	**	=	2000 Spider	1957/62	1975/115	56.000	**	**	=	Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	10.500	**	**	=	
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=	2600 berlina	1962/68	2584/130	16.000	**	*	=	Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	14.000	**	**	=	
COBRA E DERIVATE																					
Cobra 260	1962/63	4261/265	390.000	***	***	+	2600 Sprint	1962/66	2584/145	42.000	**	**	+	Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	12.000	**	**	=	
Cobra 289	1963/68	4727/270	680.000	***	***	+	2600 Spider	1962/66	2584/145	70.000	**	**	+	Spider 2.0 IE V serie	1989/95	1962/128	12.000	**	**	=	
Cobra 427	1964/65	6984/425	590.000	***	***	+	2600 SZ	1963/66	2584/145	160.000	***	**	+	ALFAUSO BERLINA							
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	300.000	***	***	=	GIULIA BERLINA E DERIVATE							Alfausod	1971/75	1186/63	5.000	**	**	=	
Cobra 428	1965/66	6997/390	300.000	***	**	=	Giulia TI	1962/66	1570/90	14.000	**	**	+	Alfausod ti	1973/76	1186/68	6.500	**	**	=	
427 coupé / convertibile	1965/67	6997/350	60.000	***	***	=	Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	13.000	***	**	+	Alfausod N/L/1.5m	1975/80	1186/63	3.000	*	*	=	
428 coupé / convertibile	1967/73	7016/345	72.000	***	***	=	Giulia Super	1965/72	1570/96	12.000	***	**	+	Alfausod ti 1.3	1976/78	1286/76	6.500	**	**	=	
ALFA ROMEO (Italia)																					
1900 E DERIVATE																					
1900	1951/54	1884/80	26.000	**	**	+	Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	10.000	**	**	+	Alfausod Super 1.2/1.3	1978/80	1186/68	2.500	**	**	=	
							Giulia TI Super	1963/64	1570/112	38.000	***	**	+	Alfausod Super 1.5	1979/80	1490/85	2.500	**	*	=	
							Giulia 1300	1964/72	1290/80	9.000	**	**	+	Alfausod ti 1.3	1978/80	1351/79	4.500	**	**	=	
							Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	10.000	***	**	+	Alfausod ti 1.5	1978/80	1490/85	5.500	**	**	=	
							Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	10.500	***	**	+	Alfausod 1.2 rst	1980/82	1186/63	2.000	*	*	=	
							Giulia Super 1.3	1972/74	1290/88	9.000	**	**	+	Alfausod 1.2.5m/1.3/1.5 rst	1980/82	1186/68	2.500	*	*	=	
							Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	10.000	**	**	+	Alfausod ti 1.3 rst	1980/81	1351/86	3.200	**	**	=	
							Nuova Super 1.3	1974/77	1290/88	7.000	**	*	=	Alfausod ti 1.5 rst	1980/81	1490/95	3.500	**	**	=	
							Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	8.000	**	*	=	Alfausod ti 1.5m rst 3p	1981/82	1186/68	2.000	*	*	=	
							Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	5.000	***	**	=	Alfausod 1.3/1.5 rst 3p	1981/82	1351/79	2.000	*	*	=	
							Giulia TI giardinetta Colli	1963/68	1570/90	21.000	***	***	+	Alfausod ti 1.3 rst 3p	1981/82	1351/86	3.200	**	**	=	
							1750	1968/74	1779/114	10.000	**	**	+	Alfausod ti 1.5 rst 3p							

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Alfasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351 / 79	2.200	•	•	=
Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490 / 95	2.500	•	•	=
Alfasud 1.3 ti 3p	1982/84	1351 / 86	4.000	••	••	=
Alfasud ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490 / 105	5.000	••	••	=
ALFASUD SPRINT						
Alfasud Sprint	1976/78	1286 / 76	4.500	••	••	=
Alfasud Sprint 1.5	1978/80	1490 / 84	5.000	••	••	=
Alfasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351 / 86	5.000	••	••	=
Alfasud Sprint Veloce 1.5	1980/82	1490 / 95	6.000	••	••	=
Sprint 1.3 / 1.5	1982/87	1351 / 86	4.000	•	•	=
Sprint 1.5 / 1.7 Q.V	1982/87	1490 / 105	4.500	•	•	=
ALFETTA						
Alfetta	1972/75	1779 / 122	13.000	•••	•••	=
Alfetta 1.6	1975/77	1570 / 109	8.000	••	••	=
Alfetta 1.8	1975/77	1779 / 118	9.500	••	••	=
Alfetta 2.0	1977/78	1962 / 122	7.000	••	••	=
Alfetta 2.0 L	1978/82	1962 / 130	7.500	••	••	=
Alfetta 2.0 Li America	1981/82	1962 / 128	6.000	•••	••	=
Alfetta 2.0 CEM	1981/82	1962 / 128	7.000	•••	••	=
Alfetta 1.6 rst	1982/84	1570 / 109	4.500	•	•	=
Alfetta 1.8 rst	1982/84	1779 / 118	4.500	•	•	=
Alfetta 2.0 iniezione rst	1982/84	1962 / 130	5.000	••	••	=
Alfetta 2.0 iniezione Quad. Oro	1982/84	1962 / 130	7.000	••	••	=
ALFETTA GT						
Alfetta Gt 122 Cv	1974/75	1779 / 122	10.000	•••	•••	=
Alfetta Gt 118 Cv	1975/77	1779 / 118	9.000	••	••	=
Alfetta Gt 1.6	1976/80	1570 / 109	6.000	•	•	=
Alfetta Gtv 2.0	1976/78	1962 / 122	8.500	••	••	=
Alfetta Gtv 2.0 L	1978/80	1962 / 130	9.000	••	••	=
Alfetta Gtv Turbodelta	1979/80	1962 / 150	20.000	•••	•••	+
Gtv 2.0	1980/83	1962 / 130	6.500	•	•	=
Gtv 6 2.5	1980/83	2492 / 158	9.000	••	••	=
Gtv 2.0 rst	1983/87	1962 / 130	6.500	•	•	=
Gtv 6 2.5 rst	1983/87	2492 / 160	8.000	••	••	=
ALFA 6						
Alfa 6	1979/83	2492 / 158	7.500	•••	••	=
Alfa 6 Quadrifoglio Oro	1983/87	2492 / 158	6.500	•••	••	=
NUOVA GIULIETTA						
Giulietta 1.3	1978/83	1357 / 95	3.000	•	•	=
Giulietta 1.6	1978/83	1570 / 109	3.500	••	••	=
Giulietta 1.8	1979/83	1779 / 122	4.000	••	••	=
Giulietta 2.0 Ti	1981/83	1962 / 130	5.000	••	••	=
Giulietta 1.6 2a serie	1983/86	1570 / 109	3.000	••	••	=
Giulietta 1.8 2a serie	1983/86	1779 / 122	3.500	••	••	=
Giulietta 2.0 2a serie	1983/86	1962 / 130	4.000	••	••	=
Giulietta 2.0 Turbo Autodelta	1983/84	1962 / 170	15.000	•••	•••	=
ALFA 33 BERLINA						
Alfa 33 1.3	1983/86	1351 / 79	2.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Oro	1983/86	1490 / 95	2.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde	1984/86	1490 / 105	4.000	••	••	=
Alfa 33 1.5 4x4	1984/86	1490 / 95	2.500	••	••	=
Alfa 33 1.5 Ti rst	1986/90	1490 / 105	2.500	•	•	=
Alfa 33 1.7 IE	1988/90	1712 / 110	3.000	••	••	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde rst	1986/90	1712 / 118	4.000	••	••	=
Alfa 33 1.5 4x4 rst	1986/90	1490 / 105	2.500	••	••	=
ALFA 75 E DERIVATE						
Alfa 75 1.6	1985/88	1570 / 110	5.000	••	••	=
Alfa 75 1.8	1985/88	1779 / 120	6.000	••	••	=
Alfa 75 2.0	1985/88	1962 / 128	7.000	••	••	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark	1987/88	1962 / 146	9.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo America	1986/88	1779 / 155	9.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo Evoluzione	1987/88	1762 / 155	16.000	•••	••	=
Alfa 75 2.5 V6 Quadrifoglio Verde	1985/88	2492 / 156	13.000	•••	••	=
Alfa 75 3.0 V6 America	1987/88	2959 / 185	15.000	••	••	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark rst	1988/92	1962 / 148	7.000	••	••	=
Alfa 75 1.8 turbo Q.V. rst	1990/92	1779 / 165	9.000	••	••	=
Alfa 75 3.0 V6 rst	1988/90	2959 / 186	15.000	•••	••	+
Alfa 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde rst	1990/92	2959 / 192	16.000	•••	••	+
SZ	1989/94	2959 / 192	47.000	•••	•••	=
RZ	1991/94	2959 / 192	52.000	•••	•••	=
ALFA 90						
Alfa 90 2.0	1984/86	1962 / 128	2.000	•	•	=
Alfa 90 2.0 iniezione	1984/86	1962 / 128	2.500	•	•	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione	1985/86	1996 / 132	3.000	•	•	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492 / 158	4.000	••	••	=
ALTRI MODELLI						
Dauphine	1960/64	845 / 27	4.000	•	•	=
33 stradale	1967/69	1995 / 240	1.300.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
ALPINE RENAULT (Francia)						
A106						
A106 berlina	1955/60	747 / 43	32.000	••	••	=
A106 cabriolet	1957/63	747 / 43	28.000	••	••	=
A108						
A108 berlina	1959/65	845 / 59	28.000	••	••	=
A108 cabriolet	1959/65	845 / 59	24.000	••	••	=
A110						
A110 berlina	1962/65	956 / 50	40.000	••	••	=
A110 cabriolet	1962/65	956 / 50	34.000	••	••	=
A110 GT4	1964/65	1108 / 60	42.000	•••	••	=
A110 berlina Super	1967/69	1255 / 95	46.000	•••	••	=
A110 cabriolet Super	1967/69	1255 / 95	44.000	•••	••	=
A110 1.6	1969/73	1565 / 83	65.000	•••	••	=
A110 1.6 S	1969/73	1565 / 138	75.000	•••	••	=
A310						
A310 1.6	1971/77	1605 / 125	12.000	••	••	=
A310 V6	1977/84	2664 / 150	14.000	••	••	=
1000						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	•••	••	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	•••	••	=
ASTON MARTIN (Regno Unito)						
DB1						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	••	••	=
DB2						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580 / 105	100.000	••	••	=
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580 / 125	120.000	••	••	=
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580 / 125	100.000	••	••	=
DB2 / 4 2.9 coupé / drophead	1954/55	2922 / 140	110.000	••	••	=
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkIII Weber coupé / drophead	1958/59	2922 / 195	140.000	••	••	=
DB4						
DB4 coupé / convertibile	1958/60	3670 / 240	150.000	••	••	=
DB4 MkII coupé / convertibile	1960/61	3670 / 240	180.000	••	••	=
DB4 MkIII coupé / convertibile	1961/62	3670 / 240	160.000	••	••	=
DB4 MkIV coupé / convertibile	1962/63	3670 / 240	160.000	••	••	=
DB4 Vantage	1962/63	3670 / 265	240.000	••	••	=
DB4 GT	1959/63	3670 / 300	260.000	••	••	=
DB4 GT Zagato	1960/63	3670 / 310	750.000	••	••	=
DB5						
DB5 coupé / convertibile	1963/65	3996 / 280	150.000	••	••	=
DB5 Vantage	1963/65	3996 / 310	200.000	••	••	=
DB6						
DB6	1965/69	3996 / 280	70.000	••	••	=
DB6 Vantage	1965/69	3996 / 320	80.000	••	••	=
DB6 MkII	1969/70	3996 / 280	70.000	••	••	=
DB6 Vantage MkII	1969/70	3996 / 320	80.000	••	••	=
DB6 Volante	1969/70	3996 / 280	90.000	••	••	=
DB6 Vantage Volante	1969/70	3996 / 320	100.000	••	••	=
DBS						
DBS	1967/70	3996 / 280	30.000	••	••	=
DBS Vantage	1967/70	3996 / 320	35.000	••	••	=
DBS MkII	1970/72	3996 / 280	30.000	••	••	=
DBS Vantage MkII	1970/72	3996 / 320	35.000	••	••	=
DBS V8	1970/72	5340 / 320	40.000	••	••	=
V8						
V8 / Volante	1972/73	5340 / 280	45.000	••	••	=
V8 S2 / Volante	1973/76	5340 / 310	50.000	••	••	=
V8 S3 / Volante	1976/78	5340 / 285	45.000	••	••	=
V8 S4 Vantage	1978/86	5340 / 380	65.000	••	••	=
V8 S5 f.l. / Volante	1986/89	5340 / 320	45.000	••	••	=
V8 S5 f.l. Vantage / Volante	1986/89	5340 / 380	65.000	••	••	=
V8 Zagato coupé	1986/89	5340 / 430	120.000	••	••	=
V8 Zagato convertibile	1986/89	5340 / 430	150.000	••	••	=
LAGONDA						
Lagonda 2.6 litre saloon / convert.	1948/53	2580 / 105	26.000	••	••	=
Lagonda 3 litre saloon / convertibile	1953/58	2922 / 140	28.000	••	••	=
Lagonda Rapide	1961/61	3996 / 280	32.000	••	••	=
Lagonda S2	1978/86	5340 / 280	30.000	••	••	=
Lagonda EL S3	1986/87	5340 / 300	34.000	••	••	=
Lagonda f.l. S4	1987/89	5340 / 290	32.000	••	••	=
ATS (Italia)						
2500 GT	1962/65	2468 / 210	150.000	•••	••	+
2500 GTS	1962/65	2468 / 245	180.000	•••	••	+
F103 E DERIVATE						
72 / 72 L / Variant	1965/68	1695 / 72	1.200	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
80 / 80 L / Variant	1966/68	1695 / 80	1.000	•	•	=
60 / 60 L / Variant	1968/72	1496 / 54	1.000	•	•	=
75 L / Variant	1968/72	1695 / 75	1.000	•	•	=
Super 90	1966/72	1770 / 90	1.200	•	•	=
50						
50 1.1 L	1974/78	1093 / 50	1.000	•	•	=
50 1.1 GL	1974/78	1093 / 60	1.000	•	•	=
80 B1						
80 1.3 / 1.3 L 2p / 4p	1972/76	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.5 GT 2p	1972/76	1471 / 85	1.000	•	•	=
80 1.3 L / 1.3 GL 4p	1976/78	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.6 6T E 2p	1976/78	1585 / 110	1.500	••	••	=
90 B2						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	•	•	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	•	•	=
COUPÉ B2						
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	••	••	=
COUPÉ B3						
2.0 E / 2.0 E quattro	1988/92	1984 / 115	1.200	•	•	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1988/92	1994 / 160	1.200	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1988/92	2309 / 136	1.200	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1990/92	2598 / 150	1.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.000	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	1.500	•	•	=
S2 quattro	1992/93	2226 / 220	3.500	••	••	=
S2 quattro 230 Cv	1993/96	2226 / 230	3.500	••	••	=
CABRIOLET B3						
2.0 E / 2.0 E quattro	1991/92	1984 / 115	2.000	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1991/92	2309 / 136	2.000	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1991/92	2598 / 150	2.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.500	•	•	=
2.8 V6 / 2.8						

LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
1100 MkIII 2p / 4p	1971/74	1098 / 50	1.000	*	*	=
1100 MkIII Countryman	1971/74	1098 / 50	1.600	*	*	=
1300 MkIII 2p / 4p	1971/74	1275 / 66	1.200	*	*	=
1300 MkIII GT 4p	1971/74	1275 / 70	1.500	**	**	=
1300 MkIII Countryman	1971/74	1275 / 66	2.000	*	*	=
1800 / 2200 / 3 LITRE						
1800 / 1800 MkII	1964/74	1798 / 80	1.000	***	***	=
1800 MkII S	1969/74	1798 / 90	1.200	***	***	=
2200	1972/75	2227 / 110	1.500	*	*	=
3 Litre	1967/72	2912 / 125	2.000	***	***	=
ALTRI MODELLI						
Metro MG turbo	1980/86	1275 / 93	3.500	*	**	=
Maestro MG	1982/84	1598 / 150	1.500	*	*	=
Montego MG	1984/90	1994 / 150	1.200	*	*	=
AUSTIN HEALEY (Regno Unito)						
100						
100 BN1	1953/55	2660 / 90	60.000	**	***	+
100 S BN1	1955/56	2660 / 130	70.000	**	***	+
100 4 BN2	1956/57	2660 / 90	54.000	**	***	+
100 6 BN4	1956/57	2639 / 115	58.000	**	***	+
100 6 BN4 SU	1957/59	2639 / 120	58.000	***	***	+
100 6 BN6	1958/59	2639 / 120	54.000	***	***	+
3000						
3000 BN7 MkI	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkI 2+2	1959/61	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BN7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkII	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BT7 MkII 2+2	1961/62	2912 / 130	50.000	***	***	+
3000 BJ7 MkIII	1962/64	2912 / 150	46.000	***	***	+
3000 BJ8 MkIII	1964/67	2912 / 150	46.000	***	***	+
SPRITE						
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	**	**	=
MULSANNE						
Mulsanne	1980/90	6750 / -	22.000	*	*	=
Mulsanne turbo	1982/90	6750 / -	24.000	*	*	=
BIZZARRINI (Italia)						
A3C GT Strada	1965/69	5358 / 370	350.000	***	***	=
Europa	1966/69	1897 / 112	120.000	***	***	=
BMW (Germania)						
SERIE 500						
501 2.0	1951/52	1971 / 60	16.000	*	*	=
501 2.0 coupé / cabriolet	1951/52	1971 / 60	18.000	**	**	=
501 2.1	1952/58	2077 / 65	17.000	*	*	=
501 2.1 coupé / cabriolet	1952/58	2077 / 65	19.000	**	**	=
501 2.6	1954/61	2580 / 95	18.000	*	*	=
501 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	20.000	**	**	=
502 2.6	1954/61	2580 / 95	19.500	*	*	=
502 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	21.500	**	**	=
502 3.2	1955/61	3168 / 120	19.500	*	*	=
502 3.2 coupé / cabriolet	1955/61	3168 / 120	21.500	**	**	=
502 3.2 Super	1957/61	3168 / 140	20.500	*	*	=
502 3.2 Super coupé / cabriolet	1957/61	3168 / 140	22.500	**	**	=
2600	1961/62	2580 / 100	20.500	*	*	=
2600 coupé / cabriolet	1961/62	2580 / 100	22.500	**	**	=
2600 L	1961/64	2580 / 110	20.500	*	*	=
2600 L coupé / cabriolet	1961/64	2580 / 110	22.500	**	**	=
3200 L	1961/62	3168 / 140	22.500	**	**	=
3200 L coupé / cabriolet	1961/62	3168 / 140	24.500	**	**	=
3200 S	1961/64	3168 / 160	24.000	**	**	=
3200 S coupé / cabriolet	1961/64	3168 / 160	26.000	**	**	=
3200 CS Bertone	1962/65	3168 / 160	38.000	***	**	=
DERIVATE SERIE 500						
503 coupé / roadster	1954/59	3168 / 140	60.000	**	**	+
507 roadster	1956/60	3168 / 150	350.000	***	***	+
ISETTA						
Isetta 250	1955/56	247 / 12	8.500	**	**	+
Isetta 300	1956/60	298 / 14	6.500	**	**	+
Isetta 600	1960/62	582 / 20	5.000	*	*	+
SERIE 700 E DERIVATE						
700 / 700 LS	1959/65	697 / 30	2.500	*	*	=
700 C	1959/64	697 / 32	3.500	*	*	=
700 CS	1963/64	697 / 40	5.000	*	*	=
700 LS coupé	1964/65	697 / 40	7.500	*	*	=
700 cabriolet	1961/64	697 / 40	10.000	**	**	=
700 RS	1961/62	697 / 70	18.000	**	**	=
SERIE 02						
1600	1966/69	1573 / 85	5.000	*	*	+
1600 TI	1967/69	1573 / 105	6.000	**	*	+
1502	1974/77	1573 / 75	4.500	*	*	+
1602	1969/75	1573 / 85	5.000	*	*	+
1802	1971/75	1766 / 90	5.500	*	*	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
2002 / L	1969/75	1990 / 100	6.500	*	*	+
2002 TI	1969/71	1990 / 120	7.500	**	**	+
2002 TIi	1971/75	1990 / 130	8.500	**	**	+
2002 turbo	1973/75	1990 / 170	24.000	***	***	+
1602 Touring	1971/72	1573 / 85	6.000	*	*	+
1902 Touring	1972/74	1766 / 90	6.500	*	*	+
2002 Touring	1971/74	1990 / 100	7.500	*	*	+
2002 TI Touring	1971/74	1990 / 130	9.000	**	*	+
1600 cabriolet	1967/69	1573 / 85	12.000	**	**	+
2002 cabriolet	1969/77	1990 / 100	14.500	*	**	+
NEUE KLASSE						
1500	1962/64	1499 / 80	3.500	*	*	=
1600	1964/66	1573 / 83	3.500	*	*	=
1800	1963/68	1773 / 90	3.500	*	*	=
1800 TI	1963/68	1773 / 110	3.800	**	*	=
1800 TI SA	1965/66	1773 / 130	18.000	***	***	=
1800 2a serie	1968/71	1776 / 90	4.000	*	*	=
2000	1966/72	1990 / 100	4.000	*	*	=
2000 TI / TI Lux	1966/68	1990 / 120	4.500	**	*	=
2000 TI / TI Lux	1968/72	1990 / 130	5.000	**	*	=
2000 C	1965/68	1990 / 100	5.000	*	**	=
2000 CS	1965/71	1990 / 120	6.500	**	**	=
E3 BERLINE						
2500	1968/77	2494 / 150	3.000	*	*	=
2800	1968/75	2788 / 170	3.500	*	*	=
3.0 S	1971/77	2985 / 180	4.000	*	*	=
3.0 Si	1971/77	2985 / 200	4.500	**	*	=
2.8 L	1975/77	2788 / 170	3.500	*	*	=
3.0 L	1975/77	2985 / 180	3.500	*	*	=
3.3 L	1974/77	3299 / 190	3.500	*	*	=
3.3 Li	1974/77	3188 / 200	5.000	**	**	=
E9 COUPÉ						
2500 CS	1974/75	2494 / 150	7.500	**	**	=
2800 CS	1968/71	2788 / 170	8.500	**	**	=
3.0 CS	1971/75	2985 / 180	10.000	**	**	=
3.0 CSI	1971/75	2985 / 200	12.500	***	**	=
3.0 CSL	1971/72	2985 / 180	100.000	***	***	=
3.0 CSL 200 Cv	1972/73	3003 / 200	120.000	***	***	=
3.0 CSL 206 Cv	1973/75	3153 / 206	125.000	***	***	=
SERIE 3 E21						
316	1975/80	1573 / 90	3.000	*	*	=
318	1975/80	1766 / 98	3.500	*	*	=
320	1975/77	1990 / 109	4.000	*	*	=
323i	1977/82	2				

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
323i Cabriolet Baur	1983/85	2316 / 150	7.000	•	•	=
M3 cabriolet	1987/88	2302 / 200	28.000	•••	•••	=
M3 Kat cabriolet	1988/90	2302 / 195	26.000	•••	•••	=
M3 Kat 215 Cv cabriolet	1990/93	2302 / 215	28.000	•••	•••	=
SERIE 5 E28						
535i	1986/88	3430 / 218	7.500	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	8.500	•••	•••	=
M5	1986/88	3453 / 282	11.000	•••	•••	=
SERIE 8 E31						
840 Ci	1992/96	3982 / 282	7.000	••	•	=
840 Ci 4.4	1996/99	4398 / 282	7.500	••	•	=
850i	1989/92	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci	1992/96	4988 / 295	8.000	••	•	=
850 Ci 5.5	1996/99	5379 / 322	8.500	••	•	=
850 CSI	1992/96	3576 / 375	9.000	••	•	=
M1 E26						
M1	1978/81	3453 / 277	100.000	•••	•••	=
Z1						
Z1	1988/91	2494 / 171	24.000	••	••	+
BUGATTI (Italia)						
EB 110						
EB 110	1991/95	3498	260.000	•••	•••	=
EB 110 S	1992/95	3498	280.000	•••	•••	=
EB 110 SS	1993/95	3498	300.000	•••	•••	=
CITROËN (Francia)						
TRACTION AVANT						
B 11 / BL 11	1939/57	1911 / 56	14.500	••	••	=
S 11	1946/53	1911 / 56	12.000	••	••	=
15 Six	1939/55	2867 / 77	16.500	••	••	=
2 CV E DERIVATE						
2 CV	1948/78	375 / 9	3.500	••	••	=
2 CV Special	1978/90	602 / 33	2.500	••	••	=
2 CV Sahara	1958/86	2x425 / 24	12.000	•••	•••	=
Ami 6 / Ami 8	1962/78	602 / 33	1.500	•	•	=
Ami 6 / Ami 8 Break	1962/78	602 / 33	2.000	•	•	=
Dyane	1967/70	602 / 33	1.000	•	•	=
Mehari	1968/87	602 / 33	3.500	•	•	=
ID / DS E DERIVATE						
ID 19 / DSpecial	1957/75	1911 / 75	12.000	••	••	=
ID 20 / DSuper	1957/75	1985 / 90	11.000	••	••	=
ID 21 / DSuper5	1957/75	2175 / 98	11.000	••	••	=
ID 19 Break / Familiare	1957/75	1911 / 75	14.000	••	••	=
DS 19	1955/65	1911 / 75	12.000	•••	•••	=
DS 20	1968/74	1985 / 90	12.000	•••	•••	=
DS 21	1965/72	2175 / 100	12.000	•••	•••	=
DS 23	1972/75	2347 / 110	14.000	•••	•••	=
DS Break / Familiare	1972/75	2341 / 110	15.000	•••	•••	=
DS Cabriolet	1960/71	2175 / 110	65.000	•••	•••	=
CX						
CX 2000	1975/79	1985 / 102	1.500	•	•	=
CX 2400 GTi / 25 GTi	1977/82	2347 / 140	3.000	••	•	+
CX 25 GTi Turbo	1984/86	2500 / 150	3.500	••	•	+
CX 25 GTi Turbo 2	1987/89	2500 / 150	4.000	••	•	+
CX Prestige	1976/85	2347 / 140	2.500	•	•	=
CX Prestige / Prestige Turbo 2	1986/89	2500 / 150	3.500	•	•	=
SM						
SM 2.7	1970/72	2670 / 170	16.000	•••	•••	=
SM 2.7 i.e.	1972/76	2670 / 178	18.000	•••	•••	=
SM 3.0	1972/76	2965 / 180	20.000	•••	•••	=
DAIMLER (Regno Unito)						
SOVEREIGN / DOUBLE SIX E DERIVATE						
Sovereign I serie	1966/73	2792 / 180	10.000	••	••	=
Sovereign II serie	1973/79	4235 / 245	9.000	••	••	=
Sovereign III serie	1979/86	4235 / 245	8.500	••	••	=
Double Six 5.3 I serie	1972/73	5345 / 253	12.000	•••	••	=
Double Six 5.3 II serie	1973/79	5345 / 253	10.000	••	••	=
Double Six 5.3 III serie	1979/81	5345 / 253	9.000	••	••	=
Sovereign coupé	1973/77	4235 / 245	15.000	••	••	=
Double Six 5.3 coupé	1973/77	5345 / 253	15.000	••	••	=
ALTRI MODELLI						
SP 250	1959/62	2548 / 140	26.000	••	••	=
V8 2.5 litre	1962/67	2548 / 140	18.000	••	••	=
V8 250	1967/69	2548 / 140	17.000	••	••	=
DS 420	1968/70	4235 / 245	16.000	••	••	=
DE TOMASO (Italia)						
PANTERA						
Pantera / Pantera L	1970/80	5763 / 300	78.000	••	••	=
Pantera GTS	1972/80	5763 / 350	97.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
Pantera GT4	1973/76	5763 / 500	91.000	•••	•••	=
Pantera GT5	1980/90	5763 / 330	91.000	•••	•••	=
Pantera GT5 S	1983/90	5763 / 350	98.000	•••	•••	=
Pantera 90	1990/93	4942 / 305	65.000	••	••	=
ALTRI MODELLI						
Vallelunga	1964/67	1498 / 104	43.500	••	••	=
Mangusta	1967/71	4729 / 305	65.000	•••	•••	=
Deauville	1970/85	5763 / 300	19.000	••	•	=
Longchamp	1972/89	5763 / 300	24.000	••	••	=
FERRARI (Italia)						
12 CILINDRI V						
166 Inter	1948/51	1995 / 115	650.000	•••	•••	+
212 Inter	1951/53	2563 / 160	600.000	•••	•••	=
342 America	1952/53	4102 / 200	2.000.000	•••	•••	+
250 Europa	1953/54	2963 / 220	1.000.000	•••	•••	=
375 America	1953/54	4523 / 300	2.000.000	•••	•••	+
375 MM	1953/54	4523 / 340	5.000.000	•••	•••	+
250 GT coupé Pininfarina	1954/58	2953 / 240	350.000	•••	•••	=
250 GT cabriolet Pininfarina	1958/62	2953 / 240	400.000	•••	•••	=
250 GT spider California	1958/62	2953 / 240	6.500.000	•••	•••	+
250 GTL	1962/63	2953 / 240	650.000	•••	•••	=
250 Testa Rossa	1958/60	2953 / 290	8.000.000	•••	•••	+
250 GT	1962/64	2953 / 270	15.000.000	•••	•••	+
250 Le Mans	1963/66	3286 / 320	7.500.000	•••	•••	=
410 Superamerica	1955/58	4962 / 340	1.500.000	•••	•••	=
400 Superamerica	1960/64	3967 / 340	1.500.000	•••	•••	=
500 Superfast	1964/67	4962 / 360	1.200.000	•••	•••	+
275 GTB	1964/66	3286 / 280	750.000	•••	•••	+
275 GTS	1964/66	3286 / 280	500.000	•••	•••	+
275 GTB/4	1966/68	3286 / 300	850.000	•••	•••	+
330 GTC	1966/68	3967 / 340	250.000	•••	•••	=
330 GTS	1966/68	3967 / 340	380.000	•••	•••	=
365 GTC	1969/70	4390 / 320	260.000	•••	•••	=
365 GTS	1969/70	4390 / 320	480.000	•••	•••	=
365 spider California	1966/67	4390 / 320	1.000.000	•••	•••	=
365 GTB/4 Daytona	1969/73	4390 / 350	350.000	•••	•••	=
365 GTS/4 Daytona spider	1970/73	4390 / 350	650.000	•••	•••	+
12 CILINDRI V 2+2						
250 GTE 2+2	1960/64	2953 / 240	140.000	•••	••	=
330 GT 2+2	1964/67	3967 / 340	110.000	•••	••	=
365 GT 2+2	1967/70	4390 / 310	100.000	•••	••	=
365 GT/4	1971/72	4390 / 310	130.000	•••	••	=
365 GT4 2+2	1972/76	4390 / 310	110.000	•••	••	=
400 GT	1976/82	4823 / 310	34.000	•••	••	=
4001	1982/86	4823 / 300	30.000	•••	••	=
412	1986/88	4823 / 340	28.000	•••	••	=
12 CILINDRI CONTRAPPOSTI						
365 G14 BB	1973/76	4390 / 380	135.000	•••	•••	=
BB 512	1976/82	4942 / 340	120.000	•••	•••	=
BB 512i	1982/84	4942 / 340	100.000	•••	•••	=
Testarossa	1984/92	4942 / 390	70.000	•••	•••	=
512 TR	1992/95	4942 / 428	60.000	•••	•••	=
F 512 M	1995/96	4942 / 411	65.000	•••	•••	=
8 CILINDRI						
308 GT4	1976/80	2927 / 250	24.000	•••	•••	=
308 poliestere	1978/80	2927 / 255	70.000	•••	•••	=
208 GTB / GTS	1980/82	1991 / 155	24.000	•	•	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1991 / 220	28.000	••	••	=
GTB / GTS Turbo	1986/88	1991 / 254	36.000	•••	•••	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927 / 255	30.000	•••	•••	=
308 GTBi / GTSi	1980/82	2927 / 215	28.000	••	••	=
308 GTB / GTS quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	32.000	•••	•••	=
328 GTB / GTS	1986/89	3185 / 270	40.000	•••	•••	=
348 TB / TS	1989/93	3405 / 295	32.000	••	••	=
348 Spider	1992/93	3405 / 295	36.000	•••	•••	=
348 GTB / GTS	1993/95	3405 / 320	36.000	•••	•••	=
348 Spider 320 Cv	1992/96	3405 / 320	40.000	•••	•••	=
Mondial 8	1980/82	2927 / 215	20.000	••	••	=
Mondial quattrovalvole	1982/86	2927 / 240	22.000	•••	••	=
Mondial 3.2	1986/88	3185 / 270	22.000	••	••	=
Mondial 4	1988/94	3405 / 300	24.000	•••	••	=
Mondial quattrovalvole cabriolet	1983/86	2927 / 240	26.000	•••	•••	=
Mondial 3.2 cabriolet	1986/88	3185 / 270	26.000	•••	••	=
Mondial T cabriolet	1988/94	3495 / 300	28.000	•••	••	=
ALTRI MODELLI						
288 GTO	1984/86	2855 / 400	650.000	•••	•••	+
F40	1988/90	2936 / 478	450.000	•••	•••	+
F50	1996/98	4698 / 520	500.000	•••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	👑	€
DINO V6						
206 GT	1968/71	1987 / 180	90.000	•••	•••	=
246 GT	1970/74	2418 / 195	100.000	•••	•••	=
246 GTS	1970/74	2418 / 195	120.000	•••	•••	=
DINO V8						
208 GT4	1975/80	1990 / 180	22.000	•••	••	=
308 GT4	1973/76	2927 / 250	24.000	•••	•••	=
FIAT (Italia)						
500 TOPOLINO						
500 A	1946/48	569 / 12	12.000	•	••	=
500 B	1948/50	569 / 17	11.500	•	••	=
500 B Belvedere	1948/50	569 / 17	13.500	•	••	=
500 C	1950/55	569 / 17	10.000	•	••	=
500 C Belvedere	1950/55	569 / 17	12.000	•	••	=
1400 / 1900 E DERIVATE						
1400 berlina	1950/54	1394 / 44	8.500	•	•	=
1400 cabriolet	1950/54	1394 / 44	18.500	•	••	=
1400 diesel	1953/54	1901 / 40	6.500	••	•	=
1400 A berlina	1954/56	1394 / 50	6.500	•	•	=
1400 A cabriolet	1954/56	1394 / 50	16.500	•	••	=
1400 A diesel	1954/56	1901 / 40	5.500	••	•	=
1400 B berlina	1956/59	1394 / 50	6.000	•	•	=
1400 B cabriolet	1956/59	1394 / 50	15.000	•	••	=
1400 B diesel	1956/59	1901 / 40	5.000	••	•	=
1900 berlina	1952/54	1901 / 58	10.000	•	•	=
1900 coupé Granluce / cabriolet	1952/54	1901 / 58	16.500	•	••	=
1900 A berlina	1954/56	1901 / 70	8.500	•	•	=
1900 A coupé Granluce / cabriolet	1954/56	1901 / 70	15.000	•	••	=
1900 B berlina	1956/59	1901 / 80	7.000	•	•	=
1900 B coupé Granluce / cabriolet	1956/59	1901 / 80	13.500			

| LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
1300 / 1500 E DERIVATE						
1300 berlina	1961/66	1295 / 65	3.500	•	•	=
1300 familiare	1962/66	1295 / 65	3.800	•	•	=
1500 berlina	1961/64	1481 / 72	3.500	•	•	=
1500 familiare	1961/64	1481 / 72	3.800	•	•	=
1500 C berlina	1964/66	1481 / 75	3.500	•	•	=
1500 C familiare	1964/66	1481 / 75	3.800	•	•	=
1200 / 1500 / 1600 COUPÉ E CABRIOLET						
1200 coupé	1959/63	1221 / 56	10.000	•	•	=
1500 / 1500 S coupé	1959/62	1491 / 80	11.500	•	•	=
1600 S coupé	1962/63	1568 / 90	17.500	•	•	=
1500 coupé 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	9.000	•	•	=
1600 S coupé 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.000	•	•	=
1200 cabriolet	1959/63	1221 / 56	12.000	•	•	=
1500 / 1500 S cabriolet	1959/62	1491 / 80	13.500	•	•	=
1600 S cabriolet	1962/63	1568 / 90	18.500	•	•	=
1500 cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1481 / 72	13.500	•	•	=
1600 S cabriolet 2a / 3a serie	1963/66	1568 / 90	16.500	•	•	=
1800 / 2300 E DERIVATE						
1800 berlina	1959/61	1795 / 75	4.000	•	•	=
1800 familiare	1959/61	1795 / 75	4.200	•	•	=
2100 berlina	1959/61	2054 / 82	4.500	•	•	=
2100 berlina Speciale	1959/61	2054 / 82	6.500	•	•	=
2100 familiare	1959/61	2054 / 82	4.800	•	•	=
1800 B berlina	1961/68	1795 / 86	4.200	•	•	=
1800 B familiare	1961/68	1795 / 86	4.400	•	•	=
2300 berlina	1961/63	2279 / 105	4.800	•	•	=
2300 berlina Speciale	1961/63	2279 / 105	6.500	•	•	=
2300 familiare	1961/68	2279 / 105	5.000	•	•	=
2300 L berlina	1963/68	2279 / 105	4.800	•	•	=
2300 L familiare	1963/68	2279 / 105	5.000	•	•	=
1500 L	1962/68	1481 / 75	4.000	•	•	=
2300 coupé	1961/65	2279 / 105	13.500	•	•	=
2300 coupé S	1965/68	2279 / 136	15.000	•	•	=
124 E DERIVATE						
124	1966/74	1197 / 60-65	3.000	•	•	=
124 Special	1968/70	1438 / 70	3.500	•	•	=
124 Special T	1970/72	1438 / 80	4.000	•	•	=
124 Special T 1600	1972/74	1592 / 95	5.000	•	•	=
124 coupé 1a serie	1967/69	1438 / 90	6.500	•	•	=
124 Sport coupé 1400 2a serie	1969/72	1438 / 90	6.000	•	•	=
124 Sport coupé 1600 2a serie	1969/72	1608 / 110	7.000	•	•	=
124 Sport coupé 1600 3a serie	1972/76	1592 / 108	6.000	•	•	=
124 Sport coupé 1800 3a serie	1972/76	1756 / 118	5.000	•	•	=
124 Sport spider 1.4	1967/69	1438 / 90	12.000	•	•	=
124 Sport spider 1.6	1969/72	1608 / 110	12.000	•	•	=
124 Sport spider 1600	1972/75	1592 / 108	11.000	•	•	=
124 Sport spider 1800	1972/75	1756 / 118	11.000	•	•	=
Spider America 1800	1975/80	1995 / 105	10.000	•	•	=
Spider America 2000	1980/87	1995 / 105	10.000	•	•	=
Spidereuropa	1982/87	1995 / 105	10.500	•	•	=
Spidereuropa Volumex	1983/87	1995 / 136	11.000	•	•	=
124 Abarth rally	1972/76	1756 / 128	55.000	•	•	=
125						
125	1967/70	1608 / 90	4.500	•	•	=
125 Special / Special 2a serie	1968/72	1608 / 100	5.500	•	•	=
130 E DERIVATE						
130 2800	1969/70	2866 / 140	3.200	•	•	=
130 2800 160 Cv	1970/71	2866 / 160	3.500	•	•	=
130 3200	1971/77	3238 / 165	3.500	•	•	=
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	•	•	=
126						
126	1972/76	594 / 23	2.500	•	•	=
126 650	1976/82	652 / 24	2.000	•	•	=
126 Personal / Personal 4	1976/82	652 / 24	2.500	•	•	=
127 E DERIVATE						
127 2p / 3p	1971/77	903 / 47	2.000	•	•	=
127 1050 CL 2p / 3p	1977/81	1049 / 50	2.000	•	•	=
127 Rustica	1979/81	1049 / 50	2.500	•	•	=
127 Sport 70 HP 3p	1978/81	1049 / 50	4.000	•	•	=
127 Sport 75 HP 3p	1981/83	1301 / 75	4.000	•	•	=
128 E DERIVATE						
128 2p / 4p	1969/76	1116 / 55	2.500	•	•	=
128 familiare	1969/76	1116 / 55	2.500	•	•	=
128 Special 1100 2p / 4p	1974/76	1116 / 55	3.500	•	•	=
128 Special 1300 2p / 4p	1974/76	1290 / 60	3.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
128 rally	1971/76	1290 / 67	8.000	•	•	=
128 1100 Sport / SL coupé	1971/75	1116 / 64	3.500	•	•	=
128 1300 Sport / SL coupé	1971/75	1290 / 75	4.000	•	•	=
128 3p 1100	1975/79	1116 / 65	3.000	•	•	=
128 3p 1300	1975/79	1290 / 75	3.000	•	•	=
131 E DERIVATE						
131 Mirafiori 1300 / S 2p / 4p	1974/78	1290 / 65	2.000	•	•	=
131 Mirafiori 1600 / S 4p	1974/78	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1300 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1301 / 78	2.500	•	•	=
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585 / 75	2.000	•	•	=
131 1600 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1585 / 96	2.500	•	•	=
131 2000 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1995 / 115	2.800	•	•	=
131 Maratea benzina	1982/83	1995 / 115	5.000	•	•	=
131 Racing	1978/81	1995 / 115	7.500	•	•	=
131 Abarth Volumetrico	1980/81	1995 / 135	12.000	•	•	=
131 Abarth rally	1976/78	1995 / 140	72.000	•	•	=
X 1/9						
X 1/9 / Special	1972/78	1290 / 75	8.500	•	•	=
X 1/9 Five Speed	1978/82	1498 / 85	8.000	•	•	=
X 1/9 Bertone	1982/89	1498 / 85	7.500	•	•	=
DINO						
Dino coupé	1966/69	1987 / 160	18.500	•	•	=
Dino spider	1967/69	1987 / 160	35.000	•	•	=
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	20.000	•	•	=
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	38.500	•	•	=
PANDA						
Panda 30	1980/83	652 / 30	2.500	•	•	=
Panda 45	1983/85	903 / 45	2.500	•	•	=
Panda 4x4	1983/86	965 / 48	3.000	•	•	=
UNO						
Uno 45 / S / ES 3p	1983/85	903 / 45	2.000	•	•	=
Uno 55 / S 3p / 5p	1983/85	1116 / 55	2.000	•	•	=
Uno Turbo i.e.	1984/85	1301 / 105	7.500	•	•	=
RITMO						
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585 / 105	5.000	•	•	=
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995 / 125	8.000	•	•	=
Ritmo 105 TC 3p 2a serie	1982/88	1585 / 105	4.000	•	•	=
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995 / 130	7.500	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498 / 85	3.000	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498 / 82	3.000	•	•	=
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	•	•	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	•	•	=
AR / CAMPAGNOLA						
AR 51 / AR 55 / AR 59	1951/55	1901 / 53	5.000	•	•	=
Campagnola A	1955/59	1901 / 63	4.000	•	•	=
Campagnola B	1959/74	1901 / 63	4.000	•	•	=
Nuova Campagnola	1974/87	1995 / 80	3.500	•	•	=
Nuova Campagnola Diesel	1974/87	2445 / 80	3.500	•	•	=
ALTRI MODELLI						
8V	1952/54	1996 / 105	180.000	•	•	=
FORD (Germania - Regno Unito)						
Cordina Lotus	1967/70	1558 / 105	36.000	•	•	=
Escort 1300 GT	1968/74	1298 / 75	6.500	•	•	=
Escort Mexico	1970/74	1601 / 86	8.500	•	•	=
Escort RS 1600	1970/74	1601 / 120	25.000	•	•	=
Capri 2600 RS	1970/75	2637 / 150	20.000	•	•	=
Sierra Cosworth	1988/91	1993 / 204	11.000	•	•	=
Sierra Cosworth 4x4	1990/93	1993 / 204	9.500	•	•	=
HILLMAN (Regno Unito)						
Minx MkIV	1949/61	1265 / 38	3.000	•	•	=
Minx MkIV Convertible	1949/61	1265 / 38	6.500	•	•	=
Imp	1963/76	874 / 26	2.000	•	•	=
HONDA (Giappone)						
S 600 coupé	1964/70	606 / 57	10.000	•	•	=
S 600 Convertible	1964/70	606 / 57	12.500	•	•	=
INNOCENTI (Italia)						
950 / 1100						
950 spider	1960/63	948 / 43	6.500	•	•	=
1100 coupé	1967/69	1098 / 58	6.000	•	•	=
1100 spider	1963/69	1098 / 50	7.000	•	•	=
A40						
A40	1960/63	948 / 43	2.000	•	•	=
A40 S	1960/63	1098 / 50	2.500	•	•	=
IM3						
IM3	1963/68	1098 / 50	2.500	•	•	=
IM3 S	1968/70	1098 / 58	3.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
MINI						
Mini Minor	1965/67	848 / 37	3.500	•	•	=
Mini Minor 42 Cv	1967/68	848 / 42	3.500	•	•	=
Mini Cooper	1966/68	998 / 56	12.000	•	•	=
Mini t	1966/67	848 / 37	3.000	•	•	=
Mini t 42 Cv	1967/68	848 / 42	2.500	•	•	=
Mini Minor Mk2	1968/70	848 / 48	3.000	•	•	=
Mini Cooper Mk2	1968/70	998 / 60	10.500	•	•	=
Mini t Mk2	1968/70	848 / 48	2.500	•	•	=
Mini t Mk2 legno	1968/70	848 / 48	3.000	•	•	=
Mini Minor Mk3	1970/72	848 / 48	3.000	•	•	=
Mini Matic Mk3	1970/72	998 / 46	2.500	•	•	=
Mini Cooper Mk3	1970/72	998 / 60	9.500	•	•	=
Mini t Mk3	1970/72	998 / 48	2.500	•	•	=
Mini 1000 / 1000i	1972/73	998 / 55	2.500	•	•	=
Mini Matic	1972/73	998 / 55	2.500	•	•	=

	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
MK BERLINE LUXURY						
MkV	1948/50	3486 / 126	42.000	••	••	=
MkVII	1950/54	3442 / 160	24.000	••	••	=
MkVIII	1956/59	3442 / 210	26.000	••	••	=
MkIX	1959/61	3781 / 220	28.000	••	••	=
MkX	1961/64	3781 / 220	20.000	••	••	=
420 G	1966/70	4235 / 265	18.000	•••	••	=
E-TYPE						
E type coupé	1961/64	3781 / 265	70.000	•••	•••	=
E type spider	1961/64	3781 / 265	85.000	•••	•••	=
E type coupé 4.2	1964/71	4235 / 265	65.000	•••	•••	=
E type spider 4.2	1964/71	4235 / 265	85.000	•••	•••	=
E type V12 coupé	1970/75	5345 / 275	60.000	•••	•••	=
E type V12 roadster	1971/75	5345 / 275	70.000	•••	•••	=
XJ E DERIVATE						
XJ6 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	••	••	=
XJ12 5.3	1972/73	5345 / 275	7.000	••	••	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	••	••	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345 / 275	5.000	••	••	=
XJC 4.2 coupé	1975/78	4235 / 265	15.000	••	•••	+
XJ C 5.3 coupé	1975/78	5345 / 275	15.000	•••	•••	+
XJ S	1980/94	5345 / 275	10.000	•••	•••	+
XJ S convertibile	1984/94	5345 / 275	15.000	•••	•••	+
XJ6 3.6	1986/90	3590 / 220	6.000	••	••	=
XJ6 4.0	1990/96	3980 / 225	7.000	••	••	=
XJ12 6.0	1992/96	5983 / 300	8.500	•••	••	=
LAMBORGHINI (Italia)						
350 GT / 400 GT						
350 GT	1964/67	3464 / 320	250.000	•••	•••	+
350 GT 2+2	1966/67	3464 / 320	200.000	•••	•••	+
350 GT 4.0	1965/67	3929 / 320	220.000	•••	•••	+
400 GT	1966/68	3929 / 320	200.000	•••	•••	+
MIURA						
Miura P 400	1966/68	3929 / 350	400.000	•••	•••	+
Miura S	1968/71	3929 / 370	450.000	•••	•••	+
Miura SV	1971/72	3929 / 385	500.000	•••	•••	+
JSLERO						
Jslero	1968/69	3929 / 320	50.000	•••	••	+
Jslero S	1969/70	3929 / 350	60.000	•••	••	+
JARAMA						
Jarama	1970/72	3929 / 350	35.000	•••	••	+
Jarama S	1972/76	3929 / 365	40.000	•••	••	+
ESPADÀ						
Espada	1968/70	3929 / 325	50.000	•••	••	+
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929 / 350	45.000	•••	••	+
URRACO E DERIVATE						
Urraco P 200	1975/77	1973 / 182	20.000	•	••	=
Urraco P 250	1972/77	2463 / 220	26.000	••	••	=
Urraco P 300	1975/79	2996 / 250	30.000	••	••	=
Silhouette	1979/81	2996 / 265	34.000	••	••	=
Jalpa / Jalpa 2a serie	1981/88	3485 / 255	38.000	••	••	=
COUNTACH						
Countach LP 400	1974/78	3929 / 375	140.000	•••	•••	=
Countach LP 400 S	1978/82	3929 / 350	125.000	•••	••	=
Countach LP 500 S	1982/85	4754 / 375	130.000	•••	•••	=
Countach Quattroruote	1985/88	5167 / 455	135.000	•••	•••	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167 / 455	135.000	•••	•••	=
LM 002						
LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	•••	••	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	•••	••	=
LANCIA (Italia)						
ARDEA E DERIVATE						
Ardea	1939/41	903 / 29	12.000	•••	••	=
Ardea 2a / 3a / 4a serie	1941/52	903 / 29	10.000	••	••	=
Ardea tassi Roma	1940/43	903 / 29	10.000	••	••	=
APRILIA E DERIVATE						
Aprilia 1a serie	1936/39	1351 / 47	24.000	•••	••	=
Aprilia 2a serie	1939/49	1486 / 48	22.000	•••	••	=
Aprilia cabriolet	1942/49	1486 / 48	38.000	•••	•••	=
AURELIA E DERIVATE						
Aurelia B10 / B10S 1a serie	1950/53	1754 / 56	18.000	••	•••	=
Aurelia B15 / B15S 1a serie	1952/53	1991 / 65	20.000	••	••	=
Aurelia B21 / B21S 1a serie	1951/53	1991 / 70	16.000	••	••	=
Aurelia B22 / B22S 1a serie	1952/53	1991 / 90	18.000	••	••	=
Aurelia B12 / B12S 2a serie	1954/55	2266 / 87	18.000	••	••	=
Aurelia B55 / B55S 2a serie	1954/55	2266 / 87	20.000	••	••	=
Aurelia B20 1a serie	1951/52	1991 / 75	70.000	•••	•••	+
Aurelia B20 2a serie	1952/53	1991 / 80	65.000	•••	•••	+
Aurelia B20 3a serie	1953/54	2451 / 118	60.000	•••	•••	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Aurelia B20 4a serie	1954/55	2451 / 118	60.000	•••	•••	+
Aurelia B20 5a serie	1956/57	2451 / 110	60.000	•••	•••	+
Aurelia B20 6a serie	1957/60	2451 / 112	60.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S spider	1955/56	2451 / 118	550.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S convertibile	1956/57	2451 / 110	300.000	•••	•••	+
Aurelia B24 / B24S conv. 2a serie	1957/58	2451 / 112	200.000	•••	•••	+
APPIA E DERIVATE						
Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089 / 38	6.000	••	•••	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089 / 44	5.500	••	••	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089 / 48	3.500	••	••	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089 / 48	5.000	••	••	=
Appia GTE Zagato 812-05	1960/63	1089 / 60	50.000	•••	••	=
Appia Sport	1961/63	1089 / 60	45.000	•••	••	+
Appia coupé Pinfarina	1959/63	1089 / 48	30.000	•••	••	=
Appia convertibile Vignale	1959/63	1089 / 48	32.000	•••	••	=
Appia giardinetta Vioti 812-21	1960/63	1089 / 48	5.000	••	••	=
FLAMINIA E DERIVATE						
Flaminia 2.5	1957/61	2458 / 102	12.000	••	••	=
Flaminia 2.8	1963/64	2775 / 129	15.000	••	••	=
Flaminia 2.5 coupé	1959/63	2458 / 119	16.000	••	••	=
Flaminia 2.8 coupé	1963/64	2775 / 129	18.000	••	••	=
Flaminia 2.5 Sport	1959/61	2458 / 119	60.000	••	••	=
Flaminia 2.8 Sport	1962/64	2775 / 150	70.000	••	••	=
Flaminia Supersport	1964	2775 / 152	100.000	••	••	=
Flaminia 2.5 GT convertibile	1959/61	2458 / 119	75.000	••	••	=
Flaminia 2.8 GT convertibile	1961/62	2775 / 152	80.000	••	••	=
FLAVIA E DERIVATE						
Flavia 1.5	1960/63	1499 / 78	3.000	••	••	=
Flavia 1.8	1963/65	1799 / 86	3.200	••	••	=
Flavia 1.8 iniezione	1965/67	1799 / 102	3.500	••	••	=
Flavia 1.5 2a serie	1967/69	1488 / 80	2.000	••	••	=
Flavia 1.8 2a serie / i.	1967/69	1799 / 92-102	2.400	••	••	=
Flavia 2000 / i.	1969/72	1991 / 131-140	3.000	••	••	=
Flavia 2000 820 / i.	1971/72	1991 / 114-131	3.000	••	••	=
2000 / i.e.	1971/72	1991 / 115-125	2.500	••	••	=
Flavia coupé	1962/65	1799 / 88	6.500	••	••	=
Flavia coupé Sport	1962/65	1799 / 95	15.000	••	••	=
Flavia coupé iniezione	1963/68	1799 / 102	8.500	•••	••	=
Flavia coupé 820 / i.	1968/71	1991 / 131-140	8.500	••	••	=
2000 coupé	1971/72	1991 / 115	10.000	••	••	=
2000 coupé HF iniezione	1971/73	1991 / 125	10.000	••	••	=
Flavia convertibile / i.	1962/65	1799 / 88-102	24.000	••	••	+
Flavia convertibile Sport	1962/65	1799 / 95	28.000	••	••	+
FULVIA E DERIVATE						
Fulvia	1963/64	1091 / 58	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	15.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231 / 80	14.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.2 HF	1966/67	1231 / 88	20.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69	1298 / 87	13.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.3 rallye HF	1967/69	1298 / 101	46.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso	1969/70	1584 / 114	48.000	•••	••	+
Fulvia coupé 1.3 S	1970/74	1298 / 90	10.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo	1972/74	1298 / 90	10.000	••	••	+
Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1584 / 114	34.000	•••	••	+
Fulvia 3 coupé / Montecarlo / Safari	1974/76	1298 / 90	8.000	••	••	+
Fulvia Sport Zagato	1965/66	1216 / 80	45.000	•••	••	+
Fulvia Sport Zagato 1.3	1967/69	1298 / 87	38.000	•••	••	+
Fulvia Sport 2.1.3 S / 1.3 S II serie	1968/72	1298 / 90	30.000	••	••	+
Fulvia Sport Zagato 1.6 2a serie	1971/72	1584 / 114	35.000	••	••	+
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 VV Volumex	1983/84	1985 / 135	3500	••	••	=
DERIVATE BETA						
Beta coupé 1600	1974/75	1592 / 108	5.000	•	•	+
Beta coupé 1800	1974/75	1756 / 120	5.500	•	•	+
Beta coupé 2000 i.e.	1981/85	1985 / 122	5.500	•	•	+
Beta coupé VV Volumex	1983/85	1985 / 135	8.000	••	••	+
Beta HPE 1600	1974/75	1592 / 108	6.000	•	•	+
Beta HPE 1800	1974/75	1756 / 120	7.000	•	•	+
H.P. Executive VV Volumex	1983/85	1985 / 135	8.000	••	••	+
Beta spider 1600	1974/75	1592 / 108	8.000	•	•	+
Beta spider 2000	1974/75	1985 / 120	9.000	•	•	+
Beta spider 1600 2a serie	1975/81	1585 / 100	7.000	•	•	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Beta spider 2000 2a serie	1975/81	1985 / 119	7.000	•		

| LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3694 / 245	60.000	***	***	+
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012 / 255	65.000	***	***	+
MISTRAL						
Mistral 3.7	1963/70	3485 / 245	75.000	**	**	+
Mistral 4.0	1966/70	4012 / 255	85.000	***	**	+
Mistral 3.7 spider	1964/70	3485 / 245	120.000	**	***	+
Mistral 4.0 spider	1966/70	4012 / 255	135.000	***	***	+
MEXICO						
Mexico 4.2	1966/73	4136 / 290	60.000	**	***	+
Mexico 4.7	1970/73	4719 / 300	65.000	***	***	+
GHIBLI						
Ghibli	1966/73	4719 / 300	135.000	***	***	+
Ghibli SS	1969/73	4930 / 335	160.000	***	***	+
Ghibli spider	1969/73	4719 / 300	220.000	***	***	+
Ghibli SS spider	1969/73	4930 / 335	250.000	***	***	+
INDY						
Indy 4.2	1969/76	4136 / 260	36.000	**	**	=
Indy 4.7	1970/76	4719 / 290	40.000	**	**	=
Indy 4.9	1973/76	4930 / 335	42.000	***	**	=
BORA						
Bora 4.7	1971/78	4719 / 310	120.000	***	***	=
Bora 4.9	1975/78	4930 / 335	125.000	***	***	=
MERAK						
Merak GT	1976/83	1999 / 170	24.000	**	**	=
Merak 3.0	1973/75	2965 / 190	30.000	**	**	=
Merak SS	1975/82	2965 / 220	34.000	***	***	=
KYALAMI						
Kyalami 4.2	1976/84	4136 / 255	26.000	**	**	=
Kyalami 4.9	1980/84	4930 / 320	28.000	***	**	=
KAMSHIN						
Kamshin	1973/83	4930 / 320	65.000	***	**	=
QUATTROPORTE						
Quattroporte I	1963/66	4136 / 280	24.000	***	***	=
Quattroporte I 2a serie	1966/69	4136 / 280	26.000	***	***	=
Quattroporte II	1974/75	2965 / 180	14.000	*	**	=
Quattroporte III 4.2	1979/87	4136 / 255	8.500	**	**	+
Quattroporte III 4.9	1982/87	4930 / 280	10.000	**	**	+
Quattroporte Royale	1987/91	4930 / 280	12.000	**	**	+
BITURBO COUPÉ E DERIVATE						
Biturbo	1982/86	1996 / 180	4.000	***	**	=
Biturbo S	1984/86	1996 / 205	5.000	***	**	=
Biturbo i	1986/88	1996 / 185	4.500	**	**	=
Biturbo Si	1986/88	1996 / 220	6.500	***	**	=
222	1988/92	1996 / 220	5.000	**	**	=
2.24v	1989/92	1996 / 245	6.500	***	**	=
226i	1987/92	2790 / 250	6.500	***	**	=
Racing	1990/92	1996 / 283	12.000	***	***	=
Karif	1988/91	2790 / 285	12.000	***	**	=
Shamal	1989/96	3217 / 325	50.000	***	***	+
Ghibli 2.0	1992/98	1996 / 306	10.000	**	**	=
Ghibli 2.8	1995/98	2790 / 284	8.500	**	**	=
Spyder	1987/92	1996 / 185	10.000	**	***	=
Spyder 2.0 24v cat	1994/96	1996 / 245	13.500	***	***	=
Spyder 2.8 cat	1991/94	2790 / 225	13.500	***	***	=
3200 GT	1996/01	3217 / 370	20.000	***	**	=
BITURBO 4 PORTE E DERIVATE						
Biturbo 425	1983/87	2491 / 192	2.500	**	**	=
Biturbo 420	1984/87	1996 / 180	2.000	**	**	=
Biturbo 420 S	1985/87	1996 / 205	2.500	**	**	=
Biturbo 420 i	1986/87	1996 / 185	2.500	**	**	=
Biturbo 420 Si	1986/88	1996 / 220	3.000	**	**	=
422	1987/92	1996 / 220	3.000	**	**	=
4.18v	1982/93	1996 / 220	3.000	**	**	=
4.24v	1989/92	1996 / 245	4.000	**	**	=
4.24v cat	1991/93	1996 / 245	4.000	**	**	=
430	1988/94	2790 / 250	7.500	**	**	=
430 4v	1992/94	2790 / 283	8.500	**	**	=
Quattroporte 2.0	1994/98	1996 / 287	7.000	**	**	=
Quattroporte 2.8	1996/98	2790 / 284	7.500	**	**	=
Quattroporte 3.2	1996/98	3217 / 335	8.500	**	**	=
Quattroporte sei cilindri Evo	1998/01	2790 / 284	10.000	**	**	=
Quattroporte ottocilindri Evo	1998/01	3217 / 335	12.000	**	**	=
MATRA (Francia)						
M 530 LX	1967/73	1699 / 70	6.000	**	**	=
Bagheera / Bagheera S	1973/80	1442 / 84	3.500	*	*	=
Murena 2.2	1980/84	2155 / 135	2.500	*	*	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
MERCEDES-BENZ (Germania)						
W 136 BERLINE BAULETTO						
170 Va/b	1947/53	1697 / 38	16.000	*	*	=
170 D a/b	1947/53	1767 / 38	14.000	*	*	=
170 S	1953/55	1767 / 52	18.000	*	*	=
170 S D	1953/55	1767 / 40	16.000	*	*	=
W 120 / W 121 BERLINE PONTON						
180 / 180 a	1953/59	1767 / 52	8.500	*	*	=
180 D / 180 D a	1953/59	1767 / 40	7.500	*	*	= 180
b/c	1959/62	1897 / 65	7.500	*	*	=
180 D b/c	1959/62	1897 / 48	6.500	*	*	=
190 a/b/c	1957/62	1897 / 75	8.000	*	*	=
190 D a/b/c	1957/62	1897 / 50	7.000	*	*	=
W 128 / W 180 BERLINE PONTON E DERIVATE						
219	1956/60	2195 / 85	10.000	*	*	=
220	1951/54	2195 / 80	10.000	*	*	=
220 a	1954/60	2195 / 85	8.500	*	*	=
220 S	1954/60	2195 / 100	11.500	*	*	=
220 SE	1958/60	2195 / 115	12.000	**	**	=
220 S coupé	1956/60	2195 / 100	30.000	**	**	=
220 SE coupé	1958/60	2195 / 115	34.000	**	**	=
220 S cabriolet	1956/60	2195 / 100	54.000	***	***	=
220 SE cabriolet	1958/60	2195 / 115	60.000	**	***	=
300	1951/57	2996 / 115	32.000	**	**	=
300 125 Cv	1957/60	2996 / 125	34.000	**	**	=
300 160 Cv	1960/62	2996 / 160	36.000	***	**	=
300 S coupé	1952/57	2996 / 150	85.000	***	**	=
300 S cabriolet	1952/57	2996 / 150	100.000	***	***	=
300 S roadster	1952/57	2996 / 150	120.000	***	***	=
300 Sc coupé	1955/58	2996 / 175	85.000	***	***	=
W 186 / W 189 ADENAUER						
300 b	1951/57	2996 / 115	40.000	**	***	=
300 c	1957/59	2996 / 125	44.000	**	***	=
300 d	1959/62	2996 / 160	48.000	**	***	=
300 b convertibile	1951/57	2996 / 115	110.000	**	***	=
300 c convertibile	1957/59	2996 / 125	115.000	**	***	=
300 d convertibile	1959/62	2996 / 160	120.000	**	***	=
W 110 BERLINE CODINE E DERIVATE						
190	1962/65	1897 / 80	3.500	*	*	=
200	1965/68	1998 / 95	4.000	*	*	=
230	1965/68	2281 / 105	5.000	*	*	=
230 S	1965/68	2281 / 120	7.500	*	*	=
190 D / 200 D	1962/68	1998 / 55	3.000	*	*	=
220 b	1960/65	2195 / 105	5.000	*	*	=
220 S	1960/65	2195 / 110	7.500	*	*	=
220 SE	1960/65	2195 / 120	8.500	**	*	=
220 SE coupé	1961/67	2195 / 120	38.000	**	**	=
220 SE cabriolet	1961/67	2195 / 120	58.000	**	***	=
300 SE	1961/62	2996 / 160	11.500	**	**	=
300 SE 170 Cv	1962/65	2996 / 170	12.000	**	**	=
300 SE coupé	1961/67	2996 / 170	44.000	**	**	=
300 SE cabriolet	1961/67	2996 / 170	62.000	**	***	=
190 Universal	1964/65	1897 / 80	5.000	*	*	=
190 D Universal	1964/65	1998 / 55	5.000	*	*	=
200 Universal	1965/68	1998 / 95	7.500	*	*	=
230 Universal	1965/68	2281 / 105	8.500	*	*	=
230 S Universal	1965/68	2281 / 120	10.000	*	*	=
200 D Universal	1965/68	1998 / 55	6.500	*	*	=
W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE						
250 S	1965/69	2496 / 130	3.500	**	*	=
250 SE	1965/69	2496 / 150	4.000	**	*	=
280 S	1967/72	2778 / 140	4.000	**	*	=
280 SE / SEL	1967/72	2778 / 160	5.000	**	*	=
300 SE / SEL	1965/69	2996 / 170	6.500	**	**	=
280 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.000	***	**	=
280 SE / SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	8.500	***	**	=
300 SE / SEL 3.5	1969/72	3499 / 200	7.500	***	**	=
300 SEL 4.5	1971/72	4520 / 225	9.500	***	**	=
300 SEL 6.3	1968/72	6330 / 250	18.000	***	**	=
250 SE coupé	1965/68	2496 / 150	32.000	**	**	+
250 SE cabriolet	1965/68	2496 / 150	40.000	**	***	=
280 SE coupé	1968/72	2778 / 160	34.000	**	**	+
280 SE cabriolet	1968/72	2778 / 160	42.000	**	***	=
300 SE coupé	1965/68	2996 / 170	36.000	**	**	+
300 SE cabriolet	1965/68	2996 / 170	44.000	**	***	=
280 SE 3.5 coupé	1968/72	3499 / 200	38.000	***	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
280 SE 3.5 cabriolet	1968/72	3499 / 200	48.000	***	***	=
300 SE 3.5 coupé	1969/72	3499 / 200	40.000	***	**	+
300 SE 3.5 cabriolet	1969/72	3499 / 200	50.000	***	***	=
W 100						
600	1963/81	6330 / 250	130.000	***	***	=
600 Pullman	1963/81	6330 / 250	150.000	***	***	=
600 Landauletta	1963/81	6330 / 250	160.000	***	***	=
W 114/8 / W 115/8 BERLINE						
200	1968/76	1988 / 95	3.500	*	*	=
220	1967/73	2197 / 105	4.000	*	*	=
230.4	1973/76	2277 / 110	4.500	*	*	=
230.6 / 230.6 Lunga	1968/73	2292 / 120	5.000	*	*	=
250	1967/72	2496 / 130	5.000	*	*	=
250 2.8	1970/76	2778 / 130	5.500	*	*	=
280	1973/76	2746 / 160	6.000	*	*	=
280 E	1972/76	2746 / 185	6.500	**	**	=
W 114/8 / W 115/8 COUPÉ						
250 C	1969/72	2496 / 130	8.500	*	**	=
250 C 2.8	1969/76					

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
500 SE / SEL	1979/81	4973 / 240	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 231 Cv	1981/85	4973 / 231	5.500	•	•	=
260 SE 2a serie	1985/92	2599 / 166	3.000	•	•	=
300 SE / SEL 2a serie	1985/92	2962 / 188	4.000	•	•	=
420 SE / SEL 2a serie	1985/92	4196 / 218	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 2a serie	1985/92	4973 / 245	6.000	•	•	=
560 SE / SEL 2a serie	1985/92	5547 / 300	6.500	•	•	=
W 121 ROADSTER						
190 SL	1955/63	1897 / 105	100.000	•	•	=
300 SL	1954/56	2996 / 215	460.000	•	•	+
300 SL roadster	1957/63	2996 / 215	400.000	•	•	+
W 113 ROADSTER PAGODA						
230 SL	1963/66	2306 / 150	55.000	•	•	=
250 SL	1966/71	2496 / 150	55.000	•	•	=
280 SL	1968/71	2778 / 170	65.000	•	•	=
R 107 COUPÉ E ROADSTER						
280 SLC	1972/81	2746 / 185	12.000	•	•	=
350 SLC	1972/79	3499 / 200	14.000	•	•	=
380 SLC	1979/81	3839 / 218	15.000	•	•	=
450 SLC	1972/79	4520 / 225	16.500	•	•	=
450 SLC 5.0 / 500 SLC	1978/81	4973 / 231	20.000	•	•	=
280 SL	1972/86	2746 / 185	15.000	•	•	=
300 SL	1986/89	2962 / 188	16.500	•	•	=
350 SL	1972/79	3499 / 200	18.500	•	•	=
380 SL	1979/86	3839 / 204	20.000	•	•	=
420 SL	1986/89	4196 / 218	21.500	•	•	=
450 SL	1972/79	4520 / 225	22.500	•	•	=
500 SL	1979/86	4973 / 231	25.000	•	•	=
500 SL 245 Cv	1986/89	4973 / 245	26.000	•	•	=
W 126 SEC COUPÉ						
380 SEC	1981/86	3839 / 204	5.000	•	•	=
420 SEC	1986/91	4196 / 218	5.500	•	•	=
420 SEC 224 Cv	1991/93	4196 / 224	5.500	•	•	=
500 SEC	1981/86	4973 / 231	7.500	•	•	=
500 SEC 245 Cv	1986/91	4973 / 245	7.500	•	•	=
500 SEC 252 Cv	1991/93	4973 / 252	8.000	•	•	=
560 SEC	1986/91	5547 / 299	8.500	•	•	=
560 SEC 279 Cv	1991/93	5547 / 279	8.500	•	•	=
G 461						
200 GE telone / SW / Lunga	1986/94	1997 / 109	4.000	•	•	=
230 G telone / SW / Lunga	1979/82	2299 / 109	4.000	•	•	=
230 GE telone / SW / Lunga	1982/88	2299 / 125	4.500	•	•	=
280 GE telone / SW / Lunga	1979/80	2746 / 156	6.000	•	•	=
300 GE telone / SW / Lunga	1990/94	2960 / 170	7.000	•	•	=
240 GD telone / SW / Lunga	1979/88	2399 / 172	3.500	•	•	=
250 GD telone / SW / Lunga	1988/94	2497 / 184	4.000	•	•	=
300 GD telone / SW / Lunga	1979/94	2998 / 188	5.000	•	•	=
MG (Regno Unito)						
T SERIES						
TC	1945/50	1250 / 55	36.000	•	•	=
TD	1950/53	1250 / 57	34.000	•	•	=
TF 1.3	1953/54	1250 / 57	32.000	•	•	=
TF 1.5	1954/55	1466 / 63	32.000	•	•	=
MGA						
A coupé / roadster	1955/57	1489 / 68	30.000	•	•	=
A coupé / roadster 72 Cv	1957/59	1489 / 72	32.000	•	•	=
A Twin Cam coupé / roadster	1958/60	1588 / 108	38.000	•	•	=
A 1600 coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	32.000	•	•	=
A 1600 De Luxe coupé / roadster	1959/60	1588 / 78	36.000	•	•	=
A coupé / roadster / De Luxe MkII	1960/62	1622 / 93	38.000	•	•	=
MGB						
B GT / roadster	1965/67	1789 / 94	17.000	•	•	=
B GT / roadster MkII	1967/74	1789 / 94	15.000	•	•	=
B GT / roadster MkIII	1974/80	1789 / 94	13.000	•	•	=
BV8	1973/76	3532 / 137	15.000	•	•	=
MGC						
C GT	1967/69	2912 / 150	16.000	•	•	=
C roadster	1967/69	2912 / 150	18.500	•	•	=
MIDGET						
Midget	1963/64	1098 / 55	10.000	•	•	=
Midget MkII	1964/66	1098 / 55	8.500	•	•	=
Midget MkIII	1966/74	1275 / 65	8.000	•	•	=
Midget MkIV	1974/79	1483 / 66	7.000	•	•	=
MORGAN (Regno Unito)						
4/4 1.2	1946/60	1122 / 34	42.000	•	•	=
4/4 1.6	1955/77	1599 / 96	40.000	•	•	=
Plus 4	1950/92	2088 / 115	40.000	•	•	=
Plus 8	1977/82	3552 / 150	44.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
MORRIS (Regno Unito)						
MINOR E DERIVATE						
Minor MM	1948/53	918 / 27	3.000	•	•	=
Minor MkII	1952/56	803 / 30	3.000	•	•	=
Minor Traveller	1952/56	803 / 30	4.000	•	•	=
Minor 1000	1956/62	948 / 37	6.500	•	•	=
Minor 1000 Traveller	1956/62	948 / 37	7.000	•	•	=
MINI E DERIVATE						
Mini Minor / De Luxe	1959/67	848 / 34	3.500	•	•	=
Mini Minor / De Luxe Countryman	1960/67	848 / 34	4.000	•	•	=
Mini Cooper	1961/64	987 / 55	13.500	•	•	=
Mini Cooper S	1962/64	1071 / 70	15.000	•	•	=
Mini Cooper S 1.0	1964/67	998 / 65	13.500	•	•	=
Mini Cooper S 1.3	1964/67	1275 / 76	16.000	•	•	=
Mini / De Luxe MkII	1967/69	848 / 34	3.000	•	•	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	3.400	•	•	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.200	•	•	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1967/69	998 / 65	13.500	•	•	=
Mini MkII Cooper S 1.3	1967/69	1275 / 76	15.000	•	•	=
Mini / De Luxe MkII Traveller	1967/69	848 / 34	4.000	•	•	=
Mini MkII Traveller Super De Luxe	1967/69	998 / 38	4.500	•	•	=
NSU (Germania)						
PRINZ E DERIVATE						
Prinz	1957/59	583 / 20	3.000	•	•	=
Prinz II	1959/60	583 / 20	2.000	•	•	=
Prinz 30	1959/60	583 / 30	2.000	•	•	=
Prinz III	1960/62	583 / 23	2.000	•	•	=
Prinz 4 / 4S / 4L	1961/73	598 / 30	2.500	•	•	=
Prinz Sport	1959/61	583 / 30	4.500	•	•	=
Prinz Sport 600	1961/67	598 / 30	4.500	•	•	=
Prinz spider Wankel	1964/67	498 / 50	7.500	•	•	=
Prinz 1000 / L / S	1964/67	998 / 43	2.500	•	•	=
Prinz 1000 TT	1965/67	1085 / 55	5.000	•	•	=
Prinz 1000 TTS	1967/71	1085 / 70	6.500	•	•	=
110	1965/67	1085 / 53	3.500	•	•	=
110 S	1965/67	1177 / 60	3.500	•	•	=
110 SC	1965/67	1177 / 55	4.000	•	•	=
1000 C	1967/73	994 / 40	4.000	•	•	=
1200 C	1967/73	1177 / 55	4.000	•	•	=
1200 TT	1967/73	1177 / 65	6.000	•	•	=
ALTRI MODELLI						
K 70	1969/70	1567 / 90	2.500	•	•	=
Ro 80	1967/77	2498 / 115	8.500	•	•	=
OPEL (Germania)						
Kadett GT/E	1976/79	1897 / 115	5.000	•	•	=
GT 1900	1968/73	1897 / 102	10.000	•	•	=
Ascona 400 / Manta 400	1980/84	2410 / 145	28.000	•	•	=
Calibra 2.0i 16v Turbo 4x4	1990/94	1998 / 204	3.500	•	•	=
Omega Lotus	1990/92	3615 / 377	26.000	•	•	=
PEUGEOT (Francia)						
404 E DERIVATE						
404	1960/75	1618 / 72	2.000	•	•	=
404 coupé	1962/68	1618 / 85	8.500	•	•	=
404 cabriolet	1962/68	1618 / 85	12.000	•	•	=
DERIVATE 204						
204 coupé	1966/70	1130 / 53	5.000	•	•	=
204 cabriolet	1966/70	1130 / 53	7.500	•	•	=
DERIVATE 304						
304 coupé	1971/75	1288 / 65	6.000	•	•	=
304 cabriolet	1971/75	1288 / 65	8.500	•	•	=
DERIVATE 504						
504 coupé	1969/82	1971 / 103	7.500	•	•	=
504 coupé V6	1975/83	2664 / 136	10.000	•	•	=
504 cabriolet	1969/82	1971 / 103	8.500	•	•	=
504 cabriolet V6	1975/77	2664 / 136	12.000	•	•	=
205						
205 GTI 1.6	1984/86	1580 / 105	6.500	•	•	=
205 GTI 1.9	1986/94	1905 / 130	8.500	•	•	=
205 T16	1984/86	1775 / 200	80.000	•	•	=
PORSCHE (Germania)						
356						
356 Gmuend	1948/50	1086 / 40	150.000	•	•	=
356 Gmuend cabriolet	1948/50	1086 / 40	170.000	•	•	=
356	1950/55	1086 / 40	55.000	•	•	=
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
356 1.3 / cabriolet	1950/55	1286 / 44	58.000	•	•	=
356 1.3 55 Cv / cabriolet	1954/55	1290 / 55	56.000	•	•	=
356 1.5 / cabriolet	1952/55	1488 / 60	56.000	•	•	=
356 America roadster	1952/53	1488 / 70	90.000	•	•	=
356 1.3 Speedster	1953/55	1290 / 55	95.000	•	•	=
356 1.5 Speedster	1953/55	1488 / 70	100.000	•	•	=
356 A						
356 A 1.3 / cabriolet	1955/57	1290 / 44	46.000	•	•	=
356 A 1.3 60 Cv / cabriolet	1955/59	1290 / 60	48.000	•	•	=
356 A 1.3 Speedster	1955/57	1290 / 44	80.000	•	•	=
356 A 1.3 60 Cv Speedster	1955/59	1290 / 60	82.000	•	•	=
356 A 1.6 / cabriolet	1955/57	1582 / 60	48.000	•	•	=
356 A 1.6 75 Cv / cabriolet	1955/59	1582 / 75	50.000	•	•	=
356 A 1.6 Speedster	1955/57	1582 / 60	82.000	•	•	=
356 A 1.6 75 Cv Speedster	1955/59	1582 / 75	86.000	•	•	=
356 A Carrera / cabriolet	1956/57	1498 / 100	80.000	•	•	=
356 A Carrera Speedster	1956/57	1498 / 100	125.000	•	•	=
356 A Carrera De Luxe / cabriolet	1957/59	1498 / 100	130.000	•	•	=
356 A Carrera De Luxe Speedster	1957/59	1498 / 100	135.000	•	•	=
356 A Carrera GT / cabriolet	1957/59	1498 / 110	140.000	•	•	=
356 A Carrera GT Speedster	1957/59	1498 / 110	150.000	•	•	=
356 B						
356 B coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 60	38.000	•	•	=
356 B 75 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 75	40.000	•	•	=
356 B 90 Cv coupé / cabriolet	1959/63	1582 / 90	42.000	•	•	=
356 B Roadster	1959/63	1582 / 60	50.000	•	•	=
356 B 75 Cv Roadster	1959/63	1582 / 75	52.000	•	•	=
356 B 90 Cv Roadster	1959/63	1582 / 90	54.000	•	•	=
356 B Carrera GT coupé	1959/61	1588 / 115	110.000	•	•	=
356 B Carrera 2 coupé / cabriolet	1961/63	1966 / 130	125.000	•	•	=
356 C						
356 C coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 75	42.000	•	•	=
356 C 95 Cv coupé / cabriolet	1963/65	1582 / 95	44.000	•	•	=
356 C Carrera 2 coupé / cabriolet	1963/65	1966 / 130	120.000	•	•	=
911 / 912 1A SERIE						
911 Solex	1963/68	1991 / 130	65.000	•	•	+
911 Weber Targa	1966/68	1991 / 130	55.000	•	•	+
912 / Targa	1966/69	1582 / 90	25.000	•	•	+
911 S / Targa	1966/69	1991 / 160	70.000	•	•</	

LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
911 3.3 turbo cabriolet	1990/92	3299 / 320	80.000	***	***	=
911 3.6 turbo	1992/93	3600 / 360	53.000	***	***	=
911 3.6 turbo S	1992/93	3600 / 360	57.000	***	***	=
911 3.6 turbo cabriolet	1992/93	3600 / 360	59.000	***	***	=
911 Speedster	1992/93	3600 / 250	75.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1992/93	3600 / 250	76.000	**	**	=
924 / 944 / 968						
924	1975/85	1984 / 125	6.000	*	*	=
924 S	1985/88	2479 / 150	7.000	*	*	=
924 S 160 Cv	1988/89	2479 / 160	7.000	*	*	=
924 turbo	1979/81	1984 / 170	9.000	**	**	=
924 turbo 177 Cv	1981/84	1984 / 177	9.000	**	**	=
924 Carrera GT	1981/84	1984 / 210	30.000	**	***	=
944 / 944 rst	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	2990 / 211	14.000	**	**	=
944 turbo / turbo cabriolet	1989/91	2479 / 250	13.000	***	***	=
968 / 968 cabriolet	1991/95	2990 / 240	16.000	**	**	=
968 CS	1991/95	2990 / 240	19.500	**	**	=
968 turbo S	1991/95	2990 / 305	16.000	***	***	=
928						
928	1977/83	4474 / 240	9.000	**	**	=
928 S	1980/84	4664 / 300	10.000	**	**	=
928 S 310 Cv	1984/87	4664 / 310	10.500	**	**	=
928 S4	1987/92	4957 / 320	13.000	***	***	=
928 GT	1989/92	4957 / 330	15.000	***	***	=
928 GTS	1992/95	5394 / 350	16.000	***	***	=
RENAULT (Francia)						
4 CV	1947/51	760 / 18	3.800	*	*	=
4 CV cabriolet	1950/61	747 / 20	5.000	*	*	=
Dauphine	1956/65	845 / 27	4.000	*	*	=
Dauphine Gordini	1958/67	845 / 37	16.000	**	**	=
4 / 4 TL	1961/74	845 / 30	2.000	*	*	=
8 Gordini	1965/71	1108 / 90	27.500	**	**	=
12 Gordini	1971/74	1565 / 113	24.000	**	**	=
5 TS	1974/84	1299 / 64	2.500	*	*	=
5 Alpine	1976/82	1397 / 93	5.000	**	**	=
5 Alpine Turbo	1982/85	1397 / 110	7.500	***	***	=
5 turbo	1980/82	1397 / 160	38.000	***	***	=
5 turbo 2	1982/85	1397 / 160	29.000	***	***	=
ROLLS-ROYCE (Regno Unito)						
BERLINE						
Silver Cloud	1954/60	4887 / -	35.000	**	**	=
Silver Cloud MkII / MkIII	1960/66	6230 / -	36.000	**	**	=
Silver Shadow	1965/71	6230 / -	22.000	**	**	=
Silver Shadow 6.7	1971/78	6230 / -	20.000	**	**	=
Silver Shadow II	1977/80	6750 / -	16.500	**	**	=
Silver Spirit / II	1980/94	6750 / -	16.000	**	**	=
Silver Spur / II	1980/94	6750 / -	18.000	**	**	=
Phantom V	1958/70	6230 / -	90.000	**	**	=
Phantom VI	1968/76	6750 / -	100.000	**	***	=
COUPÉ / CABRIOLET						
Silver Shadow coupé	1966/70	6230 / -	30.000	**	**	=
Corniche coupé	1971/82	6750 / -	30.000	**	**	=
Corniche cabriolet	1971/82	6750 / -	40.000	**	***	=
Camargue	1977/81	6750 / -	45.000	**	***	=
ROVER (Regno Unito)						
P5						
P5 3 litri / coupé	1958/67	2625 / 105	6.500	*	*	=
P5 3.5 litri V8 / coupé	1967/73	3532 / 146	8.000	**	*	=
P6						
2000 TC	1963/76	1978 / 106	3.500	**	*	=
3500 V8	1968/71	3532 / 146	4.500	**	*	=
3500 V8 S	1971/76	3532 / 150	5.000	***	**	=
SD1						
2300 S	1979/87	2350 / 126	1.500	*	*	=
2600 S	1979/87	2597 / 138	1.500	*	*	=
3500 V8	1977/82	3532 / 145	2.500	***	**	=
3500 V8 S / SE	1979/87	3532 / 155	3.000	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
SAAB (Svezia)						
95 / 96 E DERIVATE						
95 / 96	1960/68	841 / 38	5.000	**	*	=
95 V4 / 96 V4	1966/79	1498 / 65	4.000	**	*	=
Sonett	1967/74	1498 / 65	8.500	**	*	=
99 / 900						
99	1971/80	1985 / 118	1.500	*	*	=
99 turbo	1977/78	1985 / 145	3.000	**	*	=
900 turbo	1978/83	1985 / 145	1.500	**	*	=
900 cabriolet	1980/86	1985 / 145	3.000	**	**	=
SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)						
1000 Rallye 1	1971/76	1294 / 60	10.000	**	**	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294 / 82	11.500	**	**	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598 / 100	8.000	**	*	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174 / 155	20.000	***	**	=
STEYR-PÜCH (Austria)						
DERIVATE FIAT						
500 D	1957/66	493 / 16	8.500	*	*	=
500 / S	1967/72	493 / 20	10.000	*	*	=
650 T	1962/68	643 / 20	6.500	*	*	=
650 TR	1962/68	643 / 27	8.000	**	*	=
650 TR Europa	1962/68	643 / 30	8.500	**	**	=
700 C	1960/68	643 / 25	6.500	*	*	=
700 E	1962/64	643 / 20	6.500	*	*	=
126	1973/76	645 / 25	1.500	*	*	=
ALTRI MODELLI						
700 AP Hallinger	1958/75	643 / 25	7.500	**	**	=
Pinzgauer 710	1971/85	2490 / 84	10.000	**	**	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2490 / 90	12.000	**	**	=
TRIUMPH (Regno Unito)						
HERALD						
Herald	1959/61	948 / 38	3.500	*	*	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948 / 38	6.000	**	**	=
Herald 1200	1961/70	1147 / 42	3.000	*	*	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147 / 42	3.500	*	*	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147 / 42	7.000	**	**	=
Herald 12/50	1963/67	1147 / 51	3.500	*	*	=
Herald 13/60	1967/71	1296 / 61	4.000	*	*	=
TR						
TR2	1952/56	1991 / 90	38.000	**	***	=
TR3 / A / B	1956/62	1991 / 95	34.000	**	***	=
TR4	1961/65	2138 / 102	24.000	**	***	=
TR4 IRS	1965/67	2138 / 102	26.000	**	***	=
TR5 PI	1967/69	2498 / 150	20.000	**	***	=
TR6	1969/73	2498 / 150	18.500	**	***	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498 / 125	16.500	**	***	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998 / 105	5.000	*	*	=
TR8	1978/82	3532 / 147	7.500	**	**	=
SPITFIRE E DERIVATE						
Spitfire	1962/64	1147 / 63	12.500	*	*	=
Spitfire MkII	1965/67	1147 / 67	11.500	**	**	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296 / 75	10.000	**	**	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296 / 75	8.000	*	*	=
Spitfire 1500	1974/80	1493 / 75	6.500	*	*	=
GT6 coupé MkI	1966/68	1998 / 95	8.000	**	**	=
GT6 coupé MkII	1968/71	1998 / 104	7.500	**	**	=
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998 / 98	7.000	**	**	=
ALTRI MODELLI						
Dolomite Sprint	1973/79	1998 / 127	3.500	**	**	=
Stag	1970/77	2997 / 145	12.500	**	**	=
VOLKSWAGEN (Germania)						
MAGGIOLINO						
Maggiolino Std / Export due vetri	1946/53	1131 / 25	8.500	***	***	=
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131 / 25	16.500	***	***	=
Maggiolino cabriolet Hebmueller	1949/53	1131 / 25	28.000	***	***	=
Maggiolino Std / Export ovalino	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	**	**	=
Maggiolino 1500	1966/70	1493 / 44	4.000	**	**	=
Maggiolino 1300 cabriolet	1965/70	1285 / 40	12.500	**	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493 / 44	13.000	**	***	=
Maggiolino 1302	1970/72	1285 / 34	3.500	**	**	=
Maggiolino 1302 S cabriolet	1970/72	1285 / 50	10.500	**	***	=
Maggiolino 1303	1972/73	1285 / 44	3.500	**	*	=
Maggiolino 1303 cabriolet	1972/79	1285 / 50	9.500	**	***	=
KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34						
1200 coupé	1955/59	1192 / 30	15.000	**	**	=
1200 cabriolet	1957/59	1192 / 30	16.000	**	**	=
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192 / 34	9.500	**	**	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285 / 40	10.000	**	**	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493 / 44	10.500	**	**	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192 / 34	12.500	**	**	=
1300 cabriolet 2a serie	1966/69	1285 / 40	13.000	**	**	=
1500 cabriolet 2a serie	1967/69	1493 / 44	13.500	**	**	=
1500 coupé 3a serie	1969/71	1493 / 44	10.000	**	**	=
1600 coupé 3a serie	1969/74	1584 / 50	10.500	**	**	=
1500 cabriolet 3a serie	1969/71	1493 / 44	13.000	**	**	=
1600 cabriolet 3a serie	1969/74	1584 / 50	13.500	**	**	=
1500 coupé Typ 34	1961/63	1493 / 45	8.500	**	**	=
1500 S coupé Typ 34	1963/65	1493 / 54	9.000	**	**	=
1600 / L / LE coupé Typ 34	1965/69	1584 / 54	9.000	**	**	=
TYP 3						
1500 / Variant	1961/63	1493 / 45	2.500	*	*	=
1600 L / Variant	1966/69	1584 / 54	2.500	*	*	=
1600 TL / 1600 TL 2a serie	1965/73	1584 / 54	4.000	*	*	=
PESCACCIA TYP 181						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493 / 44	4.000	*	*	=
Pescaccia 1.6	1970/78	1584 / 48	4.000	*	*	=
GOLF I						
Golf GTI	1976/79	1588 / 110	10.000	***	**	=
Golf GTI 5m	1979/81	1588 / 110	9.000	***	**	=
Golf GTI rst	1981/83	1588 / 110	8.000	***	**	=
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781 / 112	8.000	***	**	=
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588 / 70	6.000	***	**	=
SCIROCCO						
Scirocco GTI	1976/81	1588 / 110	3.500	**	**	=
VOLKSWAGEN-PORSCHE (Germania)						
914 / 4	1969/72	1679 / 80	12.000	**	**	=
914 / 6	1969/72	1991 / 110	24.000	***	**	=
914 1.8	1973/75	1795 / 85	10.000	**	**	=
914 2.0	1972/75	1991 / 100	10.000	**	**	=
VOLVO (Svezia)						
SERIE 100 / 200						
144 GL	1966/74	1986 / 103	1.000	*	*	=
145 GL	1966/74	1986 / 103	1.500	*	*	=
164 GL	1968/74	2968 / 140	2.500	*	*	=
244 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	1.500	*	*	=
245 DLE / GLE	1974/82	1986 / 123	2.500	*	*	=
240 Turbo / 240 Turbo SW	1982/92	1986 / 155	3.500	**	*	=
264 GLE	1976/82	2664 / 148	3.500	**	*	=
262 GLE / 262 C	1977/82	2664 / 148	5.000 (00)	*	*	=
Polar	1982/86	1986 / 112	3.500	*	*	=
ALTRI MODELLI						
PV 444	1947/58	1414 / 40	8.500	*	*	=
PV 445	1958/65	1778 / 90	8.500	*	*	=
P 1800 / P 1800 S	1961/69	1778 / 96	12.0			

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"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

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



Quella volta che.. Arturo Merzario

Danilo Castellarin

In autostrada come a Le Mans



Per incredibile che possa sembrare, una volta la Ferrari poteva permettersi il lusso di provare le sue macchine in autostrada. Non le granturismo camuffate, quello capita anche oggi. Ma i prototipi, quelli destinati a partecipare alla mitica 24 Ore di Le Mans. Così, il 29 marzo 1972, in vista della maratona della Sarthe, il Commendatore scomodò qualche santo in paradiso e riuscì ad ottenere la chiusura della Torino-Savona. In altre occasioni sarebbe anche capitato con la Torino-Santena, perchè serviva un rettilineo bello lungo, sul quale lanciare la 312PB (Prototipo Boxer), tre litri di cilindrata, praticamente una F.1 vestita da Sport, e non c'era pista in grado di offrire un nastro d'asfalto capace di replicare il rettilineo dell'Hunaudières, sei chilometri da divorare a tavoletta per ventiquattr'ore filate, di giorno e di notte, col sole o la pioggia, la nebbia o il vento, piede giù sempre. Diverte immaginare i clienti dell'autostrada che nel 1972 si presentarono al casello per entrare in autostrada e videro il cartello "Scusate il disagio stiamo lavorando per Le Mans". All'epoca, quando gli

italiani erano ancora chiamati come piloti ufficiali a Maranello, a difendere il tricolore c'era Arturo Merzario, assistito dagli ingegneri Forghieri e Colombo e tutta la squadra corse arrivata in forze da Maranello. Dal camion scese un prototipo da urlo, rosso e lungo, con quattro pinne stabilizzatrici sulla coda. Dopo un paio di passaggi, Merzario fece registrare una punta massima di 325 km/h. Bisognava fare di più. Allora i tecnici escogitarono coperture carenate per le ruote posteriori, sistemate con quattro rivetti e un po' di nastro adesivo rosso. Così si usava quarant'anni fa. Al primo passaggio col nuovo assetto la 312PB arrivò a 335. Succedeva però che la macchina, dopo i 280, fosse oggetto di un preoccupante "delfinamento", ossia un beccheggio che non garantiva la necessaria stabilità. Gran lavoro sugli ammortizzatori e il guaio fu subito risolto. In compenso, al banco prova di Maranello, dopo 14 ore tirate, il motore esplodeva. E la Scuderia rinunciò a Le Mans. Per la gioia della Matra, che vinse con la "670", guidata da Henri Pescarolo e Graham Hill, anche se aveva la "coda" corta.



22^a Vernasca Silver Flag

16-17-18 giugno 2017

Concorso dinamico di restauro e conservazione per vetture storiche da competizione
Dynamic Restoration and Conservation Concours for historic competition cars



Silver Flag Classic Track Day

Circuito Riccardo Paletti - Varano de' Melegari

16 giugno 2017

Comune di Piacenza

Provincia di Piacenza

Comune di Castell'Arquato

Comune di Lugagnano

Comune di Vernasca



TAGHeuer



Camera di Commercio Piacenza

COYS

Founded 1919
europe

WE LOVE VICTORY!

MAI UN SUV SI È SPINTO COSÌ LONTANO.



h
havas

NUOVO SUV PEUGEOT 3008 AUTO DELL'ANNO 2017



PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6,0 l/100 km; emissioni CO₂: 136 g/km.

NUOVO SUV PEUGEOT 3008

MOTION & EMOTION



PEUGEOT