

Euro 6,00 in Italia - Mensile - Anno 15 - N. 11 - Novembre 2017

www.automobilismodepoca.it 

automobilismo D'EPOCA

1977

IL GRAN TURISMO DI 40 ANNI FA (E DI OGGI?)

 EDISPORT

DISPONIBILE SU
 Google play

Disponibile su
 App Store



MERCEDES CE 280



MASERATI MERAK SS



PORSCHE 911 2.7



DINO 308 GT4

- ★ CISITALIA 202 D-BPM
- ★ LANCIA DELTA INTEGRALE 16V
- ★ FORD MODEL A
- ★ RENAULT 15/17
- ★ PLYMOUTH SPORT FURY
- ★ ALFA ROMEO GTV EUROTURISMO
- ★ BUCKLER SPORT

p.i. 31/10/2017 ISSN 1723-4549



AUTOMOBILISMO D'EPOCA NOVEMBRE 2017



**IL MONDO DELL'AUTOMOBILE
SI INCONTRA A MILANO AUTOCLASSICA:
UNA GRANDE ESPOSIZIONE
DI AUTO DA SCOPRIRE ED ACQUISTARE**



**STORIA, CULTURA E PASSIONE PER L'AUTOMOBILE:
DALL'IDENTITÀ DEL MARCHIO AL RICAMBIO ORIGINALE,
ALLE OPPORTUNITÀ DI SCAMBIO
E DI BUSINESS FRA COLLEZIONISTI
DI VEICOLI UNICI**



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

24 - 25 - 26 Novembre 2017

Fiera Milano Rho

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

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

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



**PASSIONE IN MOVIMENTO:
LA CLASSIC CIRCUIT ARENA**



**OGNI AUTO
RACCONTA UNA STORIA.**



**SOLO ALCUNE
DIVENTANO CLASSICHE.**

Trasforma la tua Abarth in un oggetto da collezione.
Scopri i nostri servizi di certificazione e restauro.

ABARTH CLASSICHE - OFFICINE ABARTH - TORINO, ITALIA

WWW.FCAHERITAGE.COM

NUMERO VERDE: 0080022278400

ENTRA NELLA COMMUNITY.
SCORPIONSHIP.ABARTH.COM



Heritage



Un'occasione da sfruttare



Per indole personale e perché riteniamo che le auto d'epoca siano e debbano restare un passatempo, non ci piace parlare di questioni politiche. Facciamo la tipica eccezione che conferma la regola visto il particolare momento storico. Il 13 gennaio 2018 si riunirà l'assemblea dell'ASI per eleggere il nuovo presidente. Immaginiamo le manovre per preparare la volta finale. Tutta l'attenzione è rivolta a questo evento. Ma ce n'è alle porte un altro, a novembre, simile nei contenuti, un po' meno "mediatico", ma altrettanto importante secondo noi per il clima generale: l'elezione del presidente del RIAR, il Registro Italiano Alfa Romeo. Lo diciamo in tutta franchezza: speriamo non sia una ri-elezione. Non vorremmo un domani dover assistere a una caduta dell'impero simile a quella dell'Automoto Club Storico Italiano.

Lungi da noi giudicare quanto successo. Magari non è nemmeno successo, magari non con le modalità note, chissà. Non è questo il punto. Bensì il fatto che, anche se siamo in Italia dove l'attaccamento alla poltrona è la regola, bisogna darsi una regolata. Tanto per sgombrare il campo dai dubbi, chi scrive pensa che l'avvocato Loi abbia fatto un gran lavoro come presidente dell'ASI. Cos'altro dire di un'associazione che da poche decine di migliaia di soci passa a 250mila (o giù di lì)? Ha fatto in modo di essere indispensabile? Può essere, ma è l'Italia, baby, non il Regno Unito. Siccome però non ci piacciono né il contesto (un Club politicizzato) né la prospettiva (giochi di potere continui), speriamo che per il Registro Italiano Alfa Romeo possa arrivare il rinnovamento (il presidente uscente è in carica da moltissimo tempo) senza dover aspettare che ci pensi un evento esterno. Tra l'altro c'è una candidata donna ed esperta di questo mondo: quale miglior occasione?

Girardo & Co.

Passione per la perfezione



Passion. Cars. Expertise. Experience Girardo & Co.

Available Background:

1960 Aston Martin
DB4 Series 1
Chassis no. DB4/236/R

Available Centre:

1964 Alfa Romeo Giulia
Tubolare Zagato
Chassis no. AR 750046

Available Foreground:

1966 Ferrari 275 GTB/4
Chassis no. 09395

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

Direttore responsabile
 PIERO BACCHETTI

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

Hanno collaborato
 NINO BALESTRA
 MASSIMO CAMPI - DANILO CASTELLARIN
 CARLO DE BERNARDI - MICHELE DI MAURO
 LUCA GASTALDI - GERALD GUETAT
 UMBERTO LACCHETTI
 DARIO MELLA - GIACOMO MONTANARI
 EUGENIO MOSCA - MARIO SIMONI
 RODOLFO SOLERA

Fotografie
 GIANLUCA BUCCI
 SIMONA CAVALLARI
 MICHELE DI MAURO
 ALBERTO CERVETTI
 MARCO MARINI
 PHOTO4
 HENRI THIBAUT

Direttore di produzione
 PAOLO CIONTI

Coordinamento tecnico
 ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

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

Direttore dei sistemi informativi
 FRANCESCO FORTE

Stampa: Arti Grafiche Boccia Spa

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

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

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

Amministratore unico
 PIERO BACCHETTI

(C) Copyright 2017 Edisport Editoriale S.r.l. - Milano
 Tutti i diritti di proprietà letteraria
 e artistica riservati.
 Manoscritti e foto anche se non pubblicati
 non si restituiscono.

Sommario

IN QUESTO NUMERO - Anno 15 - Numero 11 - Novembre 2017



In copertina: 40 anni fa si doveva essere davvero appassionati per arrischiarsi a farsi vedere in giro con una GT. Oggi queste auto sono altrettanto appassionati: danno ancora grandi soddisfazioni (foto Cervetti)

LETTERE E CONSULENZA LEGALE	6
LIBRI E VIDEO	8
UN CAFFÈ CON... Maurizio Marinella	10
FATTI&NOTIZIE	12
PUNTA-TACCO Vita di Club	32
ELENCO ARGOMENTI Tutte le auto pubblicate	108
PUNTA-TACCO Classic Sport News	114
AGENDA D'EPOCA	122
RISPONDE IL TECNICO	138
CLASSIC TRADER Il mercato delle occasioni	141
COMPRO-VENDO Le occasioni dei lettori	149
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE Tutte le quotazioni	150

ATTUALITÀ

SALONI / MODENA MOTOR GALLERY Domenica in famiglia	16
FIERE / MERCANTEINAUTO Il prezzo è giusto	22
RADUNI / CRITERIUM AMILCAR Su e giù per il Garda	24
ANNIVERSARI / 50 ANNI AMG Scorpioni alla tedesca	26

IN COPERTINA

4 GT NEL 1977 Tempi moderni	34
-----------------------------	----

BELLISSIME IERI E OGGI

ANNIVERSARI / CISTALIA 202D-BPM Potenza dall'acqua	50
ANNIVERSARI / 70 ANNI CISTALIA Il ritorno dello Stambecco	58
LANCIA DELTA (1987-1991) Integralmente mia	62
ANTEGUERRA / FORD AF (1929) L'auto del panettiere	70
RENAULT 15/17 La forma è la sostanza	80
PLYMOUTH SPORT FURY GT 400 Muscoli in optional	88

BELLISSIME DA CORSA

ALFA ROMEO ALFETTA GTV "TOTIP" Puntava sui... cavalli	94
BUCKLER SPORT Prima immatricolazione	102

SPORT

INTERVISTA / ALESSANDRO NANNINI Grande "nano"	116
GARE / TROFEO MILANO Largo ai giovanissimi	120

MANUALE D'USO

ALFA ROMEO NUOVA SUPER Giulia e non più Giulia	128
--	-----

LO SPECIALISTA DEL MESE

DIEMME Il Codici da WVinci	134
----------------------------	-----

QUELLA VOLTA CHE...

JOHANNA BARTHE VILLENEUVE La telefonata	160
---	-----

50



62



80



70

► ALCUNE PUNTUALIZZAZIONI SULLA TOPOLINO TRASFORMABILE

Egredia redazione, nel complimentarmi per la vostra rivista, vorrei fare alcune osservazioni sulla "Topolino" fotografata nel "manuale d'uso" del fascicolo scorso. La vettura è una bellissima Fiat 500 C Trasformabile in livrea Verde 330 del 1949. 1) Trattandosi di un esemplare comunemente definito "1ª serie", la verniciatura dei cerchi, come riportato nei piani di finizione Fiat era monocolora, per l'esemplare in questione i piani Fiat indicano il Beige Medio 517 che sarà sostituito dall'Avorio 254 a partire dal 26 settembre 1950. 2) L'asta anteriore in alluminio, ferma guarnizione della capote, era verniciata del colore della scocca e non lucidata o cromata. 3) La vettura monta correttamente le frecce a bacchetta dell'epoca (di tipo meccanico), le stesse però devono essere azionate da un interruttore meccanico specifico; nella

vettura è montato un interruttore elettrico che sarà adottato da fine 1952. 4) La colorazione del cadenino del caratteristico tappeto riccione posteriore era di colore marrone, non verde. 5) La leva del cambio era verniciata di colore nero 601 e non marrone 701 come il resto dell'ebanisteria. 6) La fotografia di pagina 131 che riporta le linee di montaggio Fiat è ascrivibile alla produzione della Fiat 500 "A" e non della "B", questo è facilmente riscontrabile dall'evidenza del motore che riporta la dinamo sopra la testa del motore stesso, caratteristica unica del motore Fiat 500 "A". 7) Nella didascalia relativa alla foto n. 6 è riportato che la Fiat 500 "A" adottava la testa in ghisa come la successiva "B", mentre sia la "A" sia la "C" hanno sempre adottato la testa in alluminio. Paolo Bellinazzi - Fiesse Umbertiano (RO)



Volentieri pubblichiamo la cortese lettera di Paolo Bellinazzi, intesa a migliorare l'articolo da noi pubblicato in uno spirito di sincera critica costruttiva. Per chi non lo sapesse, Bellinazzi è autore del sito ZeroA.it dedicato proprio alle Fiat 500 "Topolino" e derivate, ed è uno dei massimi esperti del modello.

Lo ringraziamo quindi per aver contribuito a migliorare la nostra rivista, certi che anche il proprietario della Trasformabile fotografata sul numero scorso riceverà volentieri le osservazioni per migliorare ulteriormente la sua bella macchina (a lato).

► PASSIONE MODELLISMO PER... L'APE E I CAMION

Spettabile Automobilismo d'epoca, da anni vostro affezionato lettore, mi fa piacere inviarti le foto di alcuni modellini da me realizzati come elaborazioni sulla base di un modello promozionale (Ape D 1:22 Italeri Baci Perugina elaborato come bancarella ortofrutta, foto a sinistra) e di modelli da edicola (Ape C Italeri 1:32 con cassone ribaltabile in versione raccolta rifiuti autocostruito; Autocarro Fiat 619 con cassone autocostruito su telaio derivato da modello UNIC della collezione Camions d'Autrefois in scala 1:43, foto a destra). A proposito dell'Ape ribaltabile, mi risulta che l'allestimento sia stato regolarmente proposto dalla Piaggio, come si evince da immagini d'epoca ricavate dalla rete; tuttavia l'unico esemplare così allestito di cui ho trovato una foto "dal vero" sul web (una versione "Vespa" come sul mercato francese) presentava il doppio fanale anteriore che ho adottato nella mia elaborazione; sapete darmi in proposito qualche informazione in più: il doppio fanale era un allestimento per il mercato d'oltralpe o si tratta verosimilmente di una elaborazione "artigianale"?

Stefano Giordanetti, arrivata via e-mail

Caro Stefano, per prima cosa complimenti per la sua abilità manuale e la passione che trasmettono le sue realizzazioni, che meritano di essere pubblicate anche se un po' fuori dal coro per le nostre abitudini. Per quanto riguarda l'Ape ribaltabile, non sappiamo se l'allestimento fosse regolarmente in gamma Piaggio. Anche i colleghi di *Motociclismo d'epoca*, che sono più ferrati di noi sull'argomento motociclistico, non hanno una risposta certa. Si può però supporre che la versione ribaltabile sia stata proposta sia con una faro sia con due; oppure soltanto con due. La Piaggio Ape ribaltabile di fine anni '90, per esempio, aveva due fari (quadrati, secondo la moda del periodo).



IL DESTINO DELLE "STORICHE": SEGNATO DALLE AUTO ELETTRICHE O DALLA FINE DELLA BENZINA?

Sono un vostro affezionato lettore da tanti anni e mi piacerebbe avere la vostra opinione su quanto segue: se le auto elettriche dovessero, in un futuro prossimo, "conquistare" le nostre strade, ci sarebbe ancora consentito circolare liberamente con quelle d'epoca? Se al primo quesito la risposta fosse "sì", il carburante che costo avrebbe?

Marco Lodi (Verona)

Caro Marco, è assai difficile rispondere a queste domande. Se il mondo diventasse di dominio delle auto elettriche, la benzina sarebbe prodotta in quantità molto minori e dunque aumenterebbe il costo in maniera esponenziale (ma magari scenderebbero le tasse applicate). D'altro canto, un giorno le compagnie petrolifere potrebbero decidere di non produrla più. Più che l'effetto di provvedimenti di legge, sarebbe questo l'ostacolo principale all'uso delle auto d'epoca; più in là ancora, potrebbe trattarsi dell'esaurimento del petrolio. In tutti i casi, si tratta di eventualità molto in là del tempo, perciò almeno per questa generazione possiamo evitare di preoccuparci!



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

► ASSICURAZIONE RC: AGEVOLATA PER LE STORICHE, MA CON ALCUNI VINCOLI

Buongiorno, vorrei sapere quali sono i termini di legge relativi all'assicurazione RC auto applicati ai veicoli d'epoca, in particolare in quali casi vi sono delle agevolazioni.
Fabio Orlandini - Quattro Castella (RE)

Gentile lettore, è preliminarmente opportuno evidenziare la distinzione tra auto d'epoca e auto storiche, tenendo in considerazione che entrambe devono aver superato il ventesimo anno di età e che fa fede la data di costruzione e non quella di immatricolazione.

Le prime sono vetture che sono state cancellate dal Pubblico Registro Automobilistico (PRA) e, quindi, non più idonee alla circolazione. Generalmente, si tratta di cimeli da collezione, ammirati in musei o in autorimesse private che possono circolare soltanto occasionalmente, per raduni o manifestazioni pubbliche, previa autorizzazione speciale ed esclusivamente sul percorso prestabilito. Le auto storiche, invece, sono quelle vetture che, pur avendo più di 20 anni, sono ancora regolarmente iscritte al PRA e possono circolare liberamente.

Con la Legge di Stabilità del 2015, ed in particolare all'art. 44, comma 28 (con il quale vengono abrogati i commi 2 e 3 dell'art. 63, L. 342/2000) è stato modificato il criterio di anzianità per le auto storiche, aumentandolo a 30 anni. L'età del mezzo non è comunque sufficiente a definire "storica" un'automobile; la cosa, infatti, non avviene in automatico. La normativa prevede che per essere riconosciuta come auto storica, la vettura risulti registrata all'ASI. Per chi possiede un'auto d'epoca e non la usa, l'unica assicurazione dovrebbe essere quella contro il furto, ma la maggior parte dei collezionisti partecipa a raduni o incontri internazionali dedicati al settore, pertanto è bene che il veicolo sia protetto contro i danni, gli incidenti e tutte le altre avversità. Questo tipo di polizze sono svincolate dal sistema bonus/malus e hanno una classe di merito fissa che comporta un notevole risparmio economico.

Includono, inoltre, la guida libera senza spese aggiuntive: in pratica possono guidare il veicolo più persone (normalmente fino a quattro), dando la possibilità, ad esempio, di usare indistintamente l'auto a tutti i membri della famiglia. Per accedere a questa polizza l'intestatario deve avere almeno 23 anni e il veicolo deve essere iscritto all'ASI. Infine, i possessori di più auto d'epoca possono chiedere la "formula garage" che estende la protezione a tutti i veicoli posseduti, senza stipulare una polizza per ognuno.



CALENDARIO

2017

EVENTI

automobilismo
e D'EPOCA

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**

Novegro (MI)
Mostra Scambio Novegro

10 ➔ **12**
novembre

24 ➔ **26**
novembre

Milano
Autoclassica

LIBRO DEL MESE

LA LEGGENDA DI "PIEDONE"

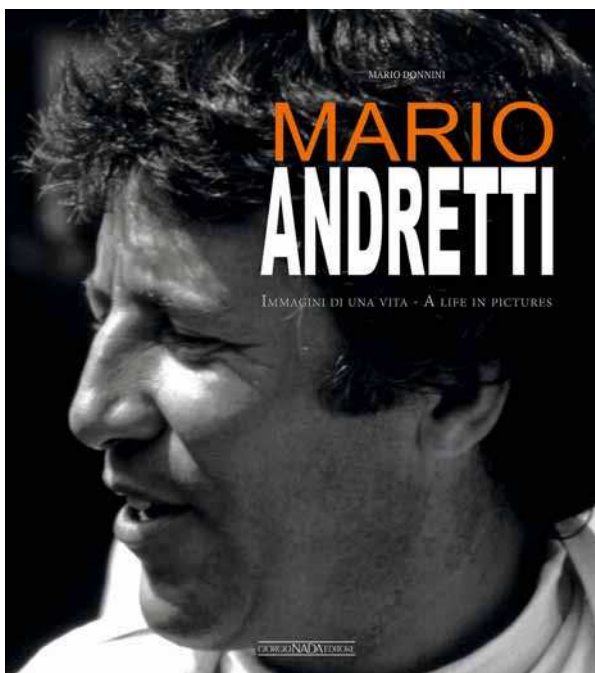
Mario Andretti è stato un grandissimo pilota. Dicono che sia anche un grande uomo. Di sicuro è stato ed è tuttora uno dei personaggi più interessanti dell'automobilismo moderno. Nato in Istria, a Montona, nel 1940 ed emigrato a Nazareth, negli Stati Uniti, con la famiglia nel 1955, ha il colpo di fulmine nel '54 a Monza, quando assiste al duello epico tra la Ferrari di Alberto Ascari e la Mercedes di Fangio. Quell'istantaneo innamoramento per le corse non l'abbandonerà mai più. A partire dalle prime gare al Nazareth Speedway, il classico catino non asfaltato delle corse minori americane di fine anni '50, segna tutte le tappe che lo porteranno a correre e a vincere in tutte le categorie, su tutti i circuiti e in ogni angolo del mondo. Con le vittorie nel '67 alla 500 miglia di Daytona e nel '69 a Indianapolis la sua già grande popolarità si rafforza ulteriormente anche in Europa, ma il culmine lo raggiunge nel '78 quando vince il Campionato del Mondo di F1 con la rivoluzionaria Lotus 79.

E a questo proposito Mario Donnini, l'autore di questo magnifico libro, rivela attraverso le parole di "Piedone" (il nomignolo storico di Mario Andretti) un particolare poco noto e molto interessante: la nascita della prima monoposto ad effetto suolo, e cioè capace del pieno sfruttamento della cosiddetta downforce, la si deve prima di tutto ad una intuizione di Andretti, che aveva notato in una sessione di prove come "in una situazione di massimo carico aerodinamico l'auto più è bassa e meglio rende". Colin Chapman carpisce al volo il concetto e ci lavora subito, prima con mezzi di fortuna e mini-

gonne in plastica tagliate a mano, poi con sempre maggiore precisione tecnica fino ad arrivare alla soluzione vincente. E rivoluzionaria, appunto.

Ma per il pubblico italiano, da sempre malato di "ferrarite", l'apoteosi arriva nell'82 al Gran Premio d'Italia, quando Enzo Ferrari, rimasto senza Gilles e con Pironi infortunato, chiama Mario ad affiancare il nuovo arrivato Tambay. Dopo un breve allenamento a Fiorano, Andretti, che in quel frangente ha già 42 anni, si presenta a Monza e riesce a piazzare la 126 C2 in pole position,

pur senza averla mai guidata prima in gara. Si classificherà terzo e sarà il suo ultimo podio in F1, ma non certo la sua ultima gara. Alla bella età di sessant'anni tenterà ancora una volta la fortuna all'unica gara che non è mai riuscito a vincere, la 24 Ore di Le Mans. Invano, come si sa, ma ancora in tempo per scrivere l'ennesima pagina di una leggenda che ancora deve essere completata. E che possiamo rivivere in anteprima ammirando le numerosissime foto e leggendo i testi che Donnini ha qui magistralmente raccolto.



Mario Donnini
MARIO ANDRETTI
IMMAGINI DI UNA VITA
Giorgio Nada Editore,
Pagine 191
Euro 40,00

► L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1 SPIEGATA DA FORGHIERI

Il confronto tra un'auto di Formula 1 dei primi anni '60, quando cioè si è definitivamente affermato il motore posteriore, e quelle che si sono succedute nei decenni successivi è estremamente interessante. Permette infatti di comprendere con totale chiarezza quanto la competizione sia di stimolo alla ricerca di soluzioni tecniche innovative e sempre più performanti. Mauro Forghieri è stato per lunghi anni uno tra i più quotati tecnici attivi in Formula 1, ed è quindi la persona più indicata per spiegare, con la capacità divulgativa che gli è propria, le tappe principali di questa evoluzione, che ha visto nell'aerodinamica, forse ancora più che nello sviluppo della meccanica, il principale terreno di confronto. Una trattazione molto efficace, esemplificata da immagini, illustrazioni e grafici sempre facilmente comprensibili.

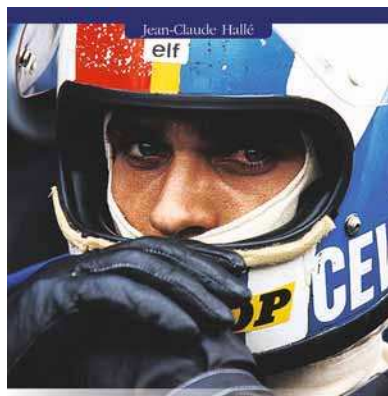
Mauro Forghieri con Marco Giachi
CAPIRE LA F1 - I SEGRETI
DELLA SUA EVOLUZIONE DAGLI ANNI '60 A OGGI
A cura di Daniele Buzzonetti - Edizioni Minerva, pagine 239,
euro 19,50



► FRANCOIS CÈVERT, DESTINO AMARO

44 anni fa, il 6 ottobre 1973, il pilota francese trovava la morte durante le prove del GP degli USA, sulla pista americana di Watkins Glen, a poche miglia da New York. Cevert era considerato il più promettente tra i giovani della Formula 1, cresciuto alla corte del suo caposquadra, Jackie Stewart, maestro disponibile a fare di Francois il suo erede. Era già stato tutto programmato: Stewart, campione del mondo per la terza volta, avrebbe annunciato il suo ritiro proprio a Watkins Glen per lasciare a Cevert il posto di pilota n.1 al Team Tyrrell. La tragedia anticiperà la scelta dello scozzese che ovviamente non prenderà il via della sua ultima gara.

Cevert aveva 29 anni. Figlio di un gioielliere, non avrà mai l'appoggio della sua famiglia, contraria alle corse. Andrà per la sua strada, facendo tanta gavetta con pochi soldi in tasca. Iniziando con le moto (Moto Morini, Norton, Laverda) per passare subito alle auto, sostenuto dalla fidanzata. Dotato di un gran talento, ma anche irruente nello stile, affinerà progressivamente le sue qualità di pilota e dopo gli anni in F. 3 e F. 2, approderà nel 1970 alla Tyrrell, vincendo il primo GP l'anno dopo, proprio a Watkins Glen.



François Cevert
la morte nel mio destino

Edizioni Mare Verticale

Il libro racconta la sua breve vita attraverso numerose testimonianze e sue interviste e si fa via via più interessante con il passare delle pagine, coincidenti col passaggio di Cevert ragazzo a uomo maturo che guarda al futuro con maggior responsabilità e concentrazione. Aveva tutto per essere l'erede di Stewart, lo stava dimostrando senza ombre. Il libro non è impeccabile nella traduzione e non è ricco di fotografie, ma per quanti amano la F1 del tempo risulta interessante e completo, anche perché svela aspetti poco noti della storia. Del resto l'autore è Jean-Claude Hallé, giornalista reporter, molto addentro al mondo della F.1.

Jean-Claude Halle
LA MORTE NEL MIO DESTINO
Edizioni Mare Verticale, 262 pag.,
20 euro

► CARLO CHITI E LA SUA AUTODELTA

La storia dell'Autodelta è la storia dell'impegno dell'ing. Carlo Chiti a riportare in alto il nome dell'Alfa Romeo nel mondo delle corse. Un impegno durato poco più di vent'anni, vissuti intensamente al ritmo incalzante delle corse, sempre in bilico tra entusiasmi travolgenti, successi clamorosi, sconfitte brucianti e delusioni cocenti. L'uomo è sempre stato un personaggio da prima fila: artefice della rivoluzione tecnica che ha portato Enzo Ferrari ad accettare finalmente di mettere il motore alle spalle del pilota, ha portato a Maranello il Campionato del Mondo di F1 nel '61 grazie ad una macchina di superiorità schiacciante.

Dopo la grande fuga dalla corte del Drake, ricomincia da capo con l'avventura ATS finché con l'amico Lodovico Chizzola fonda nel 1963 l'Autodelta, anzi Auto-Delta nella sua dizione originale. Dall'iniziale attività di montaggio delle TZ nello stabilimento di Feletto Umberto (UD), al trasloco a Settimo Milanese fino al definitivo ingresso nell'alveo Alfa Romeo, il decollo vero inizia con la fantastica stagione delle GTA, prima la 1600 che vince ovunque e che diventa l'auto preferita dei giovani piloti, poi la 1300 e la GTAm, vittoriose per anni contro i maggiori colossi dell'industria automobilistica europea.

Il passo successivo è l'impegno nel Mondiale Prototipi, che vede Chiti misurarsi di nuovo ai massimi livelli e che porterà, dopo non poche sofferenze, ai vertici dei Campionati Mondiali vinti a ripetizione. Più travagliato l'impegno in Formula 1, reso problematico da budget non adeguati e anche da un eccessivo disperdersi su troppi fronti, rally compresi. Fino alla resa finale, l'abbandono doloroso della sua creatura, ormai svuotata da scelte sconcordate della nuova Direzione, dettate più dalla politica che da considerazioni manageriali. L'anima dell'Autodelta era Carlo Chiti, geniale progettista ed entusiasta promotore di idee e programmi nuovi. Una storia la sua raccontata con passione da Giuseppe e Massimo Colombo, ovviamente alfisti da sempre.

GIUSEPPE COLOMBO - MASSIMO COLOMBO

AUTODELTA
l'ala veloce dell'Alfa Romeo



Giuseppe Colombo - Massimo Colombo
AUTODELTA - L'ALA VELOCE DELL'ALFA ROMEO
Fucina Editore, Pagine 609
Euro 33,00

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



Maurizio Marinella*

Cravatte e automobili vanno a braccetto, come il gusto napoletano e britannico. Le auto preferite da Marinella sono le Mini Cooper, tanto che ne ha fatta perfino una (moderna) con i suoi colori

► **Come è nata la sua passione per le auto?**

Come per tutti quelli della mia generazione, parte quando prendo la patente. Ogni occasione era buona per sottrarre la macchina a mio padre, una Fiat 850 Special. Poi, ho finalmente comprato la mia prima auto, una 127.

► **La sua auto preferita?**

Sono un grande appassionato di tutto ciò che è "british" perciò mi piace molto la Mini Cooper. D'altro canto lo stile napoletano e quello inglese sono affini. Di recente però ho provato l'Alfa Romeo Stelvio e l'ho trovata fantastica.

► **C'è una gara a cui desidererebbe partecipare?**

La Mille Miglia! Come diceva il grande Enzo Ferrari, è "la corsa più bella del mondo".

► **Come descriverebbe la Mille Miglia da appassionato?**

Penso che nella Mille Miglia convivano Regolarità e corsa: ci sono i controlli e le prove cronometrate, ma negli spostamenti da un punto all'altro si corre. Quindi si possono provare emozioni che solo piloti come Varzi, Campari, o Nuvolari hanno vissuto.

► **Può svelare a tutti i gentleman driver che ci leggono gli insegnamenti sull'eleganza al maschile che le impartì suo nonno Eugenio?**

Con molto piacere! Mio nonno per tutta la vita ha valorizzato l'eleganza maschile, le camicie inamidate, i cappelli a cilindro, le ghette e i bastoni.

1 Come in tutte le cose, anche per la cravatta è una questione di misura: quella giusta è compresa tra gli 8,5 e i 9,5 cm nel punto più largo.

2 Poi, il nodo: importante imparare a farlo senza stringere troppo, per evitare l'effetto "impiccato". Disfarlo sempre la sera e appendere la cravatta ben tesa durante la notte.

3 Stoffa giusta: seta *jacquard* per le regi-



mental, seta più leggera tipo foulard per gli stampati, fantasie per le cravatte dal tono elegante, lana a righe o fantasie scozzesi per l'abbigliamento invernale sportivo.

4 Una cravatta per ogni occasione: al mattino preferirla chiara e di fantasia, la sera più scura.

5 Non farsi consigliare sulla scelta della cravatta: l'unica regola è seguire l'istinto.

6 Anche l'istinto però deve seguire una certa logica. Da evitare: i disegni molto grandi e vistosi, le cravatte con un unico disegno centrale ma anche quelle troppo smorte e anonime. Ricordarsi che la cravatta rivela il carattere di chi la porta.

7 Da preferire: tinta unita in colori decisi, piccoli disegni (pois, losanghe, quadretti, rombi, piccole stampe cachemire), righe trasversali di due o tre colori al massimo.

8 I colori: la cravatta deve "staccare" dall'abito e dalla camicia, senza per questo fare a pugni. Deve essere di colore più scuro della camicia e più intenso di quello della giacca. È spesso l'unica nota colorata di un abbigliamento serio, ma attenzione a non esagerare! Evitare il verde pisello, il giallo canarino, il rosso fuoco, il rosa

confetto. Scuri ma non anonimi: i bordeaux, i rosso scuri, i blu, i verdi e i marroni.

9 L'abbinamento con la camicia è un campo minato in cui solo il buongusto vi può guidare. Da evitare comunque la sovrapposizione di una cravatta dal disegno fitto su una camicia a quadretti come pure l'abbinamento "tutto righe" di: cravatta regimental, camicia rigata e giacca in tessuto operato.

10 Mai avere il coordinato cravatta + fazzoletto da taschino: è un'inutile quanto anacronistica affettazione. Evitare sempre di avere un aspetto d'insieme troppo curato e lezioso e optare per un'eleganza *decontractée*.

► **A quali grandi personaggi ha "messo al collo" una sua cravatta?**

Attori, uomini politici, presidenti come Bush, Clinton, Chirac, Sarkozy e poi il Principe Carlo: la sua consorte duchessa Camilla ne ha scelte per lui in una visita alla nostra sede storica ad aprile scorso.

► **Un consiglio a chi vuole avvicinarsi al mondo delle auto d'epoca?**

Seguire la passione e l'istinto, senza pensare al denaro; come per le cravatte!

*Imprenditore e titolare dell'omonimo marchio di cravatte "made in Napoli".

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA FRA[®]

i cosmetici per la vostra auto

Una Carezza per la Tua Passione

autospa.it



MILANO
AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

VIENI A TROVARCI PER SCOPRIRE LE NOSTRE ULTIME NOVITÀ AL **PAD 22**
dal 24 al 26 Novembre 2017 - Stand Mafra P27-R28

f Follow us
facebook.com/MAFRA.ITALY

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



► LA 30ª WINTER MARATHON PARTE DA CAMPIGLIO IL 18 GENNAIO CON PROGRAMMA SU DUE TAPPE

Per la prima volta in 2 tappe, l'edizione numero 30 della Winter Marathon avrà un nuovo percorso con oltre 60 prove e orari anticipati: partenza giovedì 18 e traguardo finale domenica 21 gennaio 2018 a Madonna di Campiglio, con un formato tutto nuovo. Dopo le verifiche sportive e tecniche di giovedì 18 gennaio dalle ore 12.00 alle 18.30, la gara prenderà il via già in serata con un percorso di oltre 40 km attraverso la Val Rendena. Venerdì 19 gennaio, dalle ore 11.00, seconda impegnativa tappa di 370 km attraverso le strade e i passi più famosi del Trentino-Alto Adige fino alla tradizionale sosta all'hotel Caminetto per un buon pasto caldo e il caratteristico vin brulé in attesa del rientro in Piazza Righi a Campiglio previsto alle 23.00. Lo spettacolo riprenderà sabato 20 dalle ore 13.15 sul lago ghiac-

ciato nel centro della località turistica con lo svolgimento dei 2 classici trofei-spettacolo riservati rispettivamente a tutte le vetture anteguerra e ai primi 32 equipaggi classificati della Winter Marathon. In serata, premiazione al PalaCampiglio e, a seguire, cena finale con brindisi di arrivederci all'edizione 2019. Le iscrizioni sono già aperte e chiuderanno domenica 17 dicembre: per quelle registrate online e perfezionate con il pagamento entro venerdì 20 ottobre verrà riservato uno sconto del 10% sulla tassa base. Importanti e cumulabili le agevolazioni per le Scu-derie che iscriveranno almeno 5 o 10 equipaggi, come illustrato nella sezione "Regolamento" del sito internet della gara. www.wintermarathon.it

► AUTOMOTORETRÒ ALLUNGA: UN GIORNO IN PIÙ DI STORICHE E MONDO RACING

Automotoretro, la fiera torinese protagonista di una grande crescita negli ultimi anni, aumenta ora anche la durata: un giorno in più per l'edizione 2018, dall'1 al 4 febbraio 2018, sempre presso il Lingotto Fiere di via Nizza 294. La 36ª edizione sarà accompagnata per il 9° anno consecutivo da Automotoracing, la rassegna dell'Oval dedicata al mondo delle corse e delle alte prestazioni. Automotoretro e Automotoracing confermano così la grande festa capace di attirare e accomunare un pubblico sempre più vasto ed eterogeneo di collezionisti e addetti ai lavori, piloti e motociclisti, negli oltre 100.000 mq del centro fieristico torinese. «Forti del successo degli ultimi anni, l'obiettivo per l'edizione 2018 - spiega l'organizzatore Beppe Gianoglio - è quello di superare quota 70.000 visitatori, proponendo un vero e proprio viaggio nel mondo dei motori a 360 gradi e dando la possibilità ad appassionati provenienti dall'Italia e dall'Europa di trovare il ricambio mancante o il modellino che completa la collezione, ma anche provare dal vivo l'adrenalina delle gare in pista». Intanto si aggiungono nuovi partner, a conferma della crescente importanza della manifestazione: quest'anno è confermata la presenza di Pakelo Motor Oil, azienda italiana leader mondiale nella formulazione, produzione e distribuzione mondiale di lubrificanti. www.automotoretro.it



► UN GRADITO RITORNO: A MARZO 2018 RIPARTE LA MILANO-SANREMO

La Coppa Milano-Sanremo riaccende i motori. Nel 2018, a sette anni dall'ultima edizione, grazie all'impegno di Equipe International che ha acquistato il marchio, torna la rievocazione storica della classica meneghina, la cui prima edizione è datata 1906 (nella foto, un'edizione anni '50). Percorso di 560 km con 60 prove speciali attraverso Lombardia, Piemonte e Liguria e 80 comuni. Gara a numero chiuso, massimo 100 vetture costruite tra il 1906 e il 1973, con passaporto F.I.V.A. o fiche F.I.A. Heritage, omologazione A.S.I., fiche A.C.I. Sport, oppure appartenenti a un Registro di marca. Partenza il 22 marzo, con ritrovo, verifiche e giri liberi in pista all'Autodromo di Monza. Poi "defilé" attraverso il quadrilatero della moda, esposizione delle auto al Castello Sforzesco e partenza verso Rapallo. Sabato seconda tappa fino al traguardo di Sanremo. Le iscrizioni sono aperte. Informazioni: tel. 02-36752950. www.milano-sanremo.it



► IL DIRETTORE DEL MAUTO DI TORINO IN CINA COME PRESIDENTE DELLA GIURIA DEL LOCALE CONCORSO DI ELEGANZA

Il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino è stato chiamato a rappresentare l'Italia nella giuria internazionale del Yanqi Island Concours d'Elegance promosso dalla rivista Autobild China. Al Direttore del Mauto, Rodolfo Gaffino Rossi, in quanto rappresentante esperto di design automobilistico italiano nonché portavoce di un'istituzione museale considerata un'eccellenza a livello internazionale, è stato conferito l'incarico di Presidente della Giuria. Oltre ai Premi che la Giuria ha assegnato alle vetture in concorso più rappresentative di ogni categoria e al "Best in Show" -assegnato all'Alfa Romeo Giulietta SS Prototype di Corrado Lopresto (sotto)- il Museo dell'Automobile ha conferito tre premi speciali: Michael Wang, direttore di Autobild China (a destra, con Gaffino Rossi); alla vettura CA770 (1967) del Museo Nazionale dell'Automobile Cinese in quanto modello rappresentativo della collezione; e alla Borgward Isabella coupé (1958) del Classic Car Club omonimo, in virtù del fatto che in Cina si trova la fabbrica del marchio tedesco che prossimamente dovrebbe presentare un SUV con il quale tornerà a produrre automobili.

"È stato un grande onore -ha detto Gaffino Rossi- ricevere l'invito di AUTOBILD CHINA a presiedere, come esperto di design automobilistico italiano e portavoce di un'istituzione museale considerata un'eccellenza a livello internazionale, una giuria estremamente preparata e competente. Una bella occasione per incontrare alcuni eminenti esperti di motorismo storico e per aggiungere un altro tassello al progetto del MAUTO di allargare la sua rete di collaborazioni internazionali al fine di creare progetti e collaborazioni di respiro internazionale".

www.museoauto.it



► ASI AUTO SHOW IN SICILIA TRA SOLE, CULTURA E PIOGGIA TORRENZIALE

Da Catania a Siracusa, da Modica a Taormina: queste le tappe di Asi Auto Show 2017, il raduno annuale dell'Automotoclub Storico Italiano che dopo oltre un decennio ha fatto ritorno, dal 22 al 25 settembre scorsi, in Sicilia, scegliendo questa volta il versante orientale. Purtroppo il meteo avverso ha impedito la visita a Noto e, in parte, a Modica.

Al mattino di venerdì 22 settembre i partecipanti sono arrivati a Catania in Piazza Università. Alle verifiche si sono presentati 124 equipaggi con tanti volti nuovi. Di buon livello il parco vetture: le più datate erano una Ford A Roadster, una Lancia Lambda del 1929 e una Singer 9hp Sport Tourer del 1931.

Dopo aver pranzato a Palazzo Biscari, nel primo pomeriggio si è fatta visita alla Casa di Vincenzo Bellini a cui ha fatto seguito un giro turistico per la città. Poi la carovana di auto storiche si è diretta a Siracusa, alla cui visita è stato dedicato il sabato.

Poi i partecipanti sono stati trasferiti a Noto in pullman, per la cena di gala, a causa delle abbondanti piogge, che hanno flagellato domenica mattina la Sicilia orientale. Alcune decine di equipaggi

hanno provato ugualmente a raggiungere Modica il giorno dopo, ma dovendo però poi rinunciare e rientrare mestamente alla base. Dopo aver asciugato le auto, lunedì mattina piloti e accompagnatori hanno puntato verso Taormina per le visite al Teatro Greco e al centro storico. Quindi pranzo e a seguire premiazioni con l'arrivederci ad Asi Auto Show 2018. www.asifed.it



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



► **DA DUNLOP ARRIVA SPORT CLASSIC, IL PNEUMATICO AD ALTE PRESTAZIONI PER LE AUTO D'EPOCA**

Dagli anni '50 agli anni '70 Dunlop ebbe grande notorietà come fornitore di pneumatici nelle competizioni più importanti dell'epoca, dall'Europeo Turismo alla 24 Ore di Le Mans. Negli anni '60 poi presentò il pneumatico AquaJet per le auto ad alte prestazioni. E ancora oggi i Dunlop Sport sono tra i pneumatici più usati nelle corse per auto d'epoca.

I nuovi pneumatici Dunlop Sport Classic offrono look classico con maneggevolezza e prestazioni da pneumatico moderno grazie alle più recenti tecnologie applicate alla mescola e alla carcassa. www.dunlop.eu/it

LE MISURE DISPONIBILI

Dunlop Sport Classic è disponibile nelle seguenti misure

(modelli tra parentesi):

165/80 HR15 87 H

(Porsche 356, 911, 912, 914; VW Käfer, Karmann; Volvo Amazon, PV 544) 185/80 HR14 91 H (BMW 2000 CS; MB W108, W116; Opel; Triumph Stag 185/80 VR15 93 W Aston Martin DB5, DB6; Bentley S1/S2; MB 300 SL; Jaguar EType; Mk 2)

195/70 VR14 91 V

(Alfa Romeo Montreal; BMW 2,5-3,3L; Chevrolet; Ford USA; Glas 2600; MB /8, W 123; Pagode W113, Opel Commodore, Monza, Senator; Rover Vitesse, 3500; asse anteriore Ferrari Dino)

Dino 205/70 VR14 95 W

(BMW CSI; Bitter CD; Chevrolet; Ferrari Dino,308; Fiat Dino; Ford USA; MB: SL R/ W107, W108, W116, W126; Opel Diplomat)

185/70 VR15 89 V

(Austin Healey; Jaguar Mk2; MG A; Porsche 356; 911; 924; Triumph TR; VW Käfer)

205/70 VR15 96 W

(Ferrari 250 GT; Jaguar Mk II, E-Type, XJ; MB 300 SL; Rover 3,5)

215/70 VR15 98 W

(Aston Martin, Ferrari 365 GT, GTB, GTC; Jaguar Double Six, Jensen Interceptor; Maserati Khamsin)

205/60 VR13 86 V

(BMW 02, E21; Ford Capri, Escort; Opel Ascona, Manta; VW Golf I, II)

215/60 VR15 94 V

(Porsche 356, 911 (HA); Audi Quattro 100, 200 Typ 44; Jaguar; Volvo)



► **JAGUAR MEETING AL SAPORE DI MILLE MIGLIA E CON OSPITI DA FORMULA 1**

La prima edizione del Jaguar Classic International Meeting va in archivio come un ottimo successo.

L'evento, organizzato da Adrenaline 24H, ha festeggiato la concomitanza col 10° anniversario della Scuderia Jaguar Storiche italiana. La manifestazione, di natura turistica, si è svolta durante un tiepido weekend di fine estate, dal 22 al 24 settembre, nelle zone del Chianti Classico e del Senese, il cui fascino unico è da sempre motivo di grande attrazione turistica per gli appassionati di tutto il mondo.

Circa quaranta equipaggi si sono ritrovati alle porte di Siena il venerdì pomeriggio. Il "Via!" ufficiale è arrivato il mattino seguente, con la partenza alla volta della suggestiva Abbazia di Monte Oliveto Maggiore, per poi proseguire verso Bagno Vignoni. Il percorso ha avuto numerosi richiami a quello della Mille Miglia: San Quirico d'Orcia, Buonconvento, Monteriggioni. La sera in albergo Lorenzo Montagner, curatore del museo Nuvolari di Mantova, ha svelato alcuni aneddoti inediti sul rapporto tra "Nivola" e la Jaguar.

Di assoluto rilievo il parterre di ospiti: Jurgen Barth, alla guida di una XK120 OTS, John Watson, Clemens Schickentanz, pilota della famosa Mercedes 300 SEL 6.3 AMG, fino a Stefano Biondetti, nipote del mitico Clemente.

AFRA
DAL 1946
RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEIO
REPLICHE PER VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

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

SPEDIZIONI NAZIONALI e INTERNAZIONALI di AUTO, MOTO e RICAMBI

Spedizioni Bonomini
TERRA MARE AEREA FERROVIA

WWW.SPEDIZIONIBONOMINI.IT
info@spedizionibonomini.it - tel. 327 41 83 169
DAL 1997 NEL CAMPO DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI
via Naviglio Piccolo 7, 20060 Cassina de' Pecchi (MI)

SPEDIZIONE DI PROVA SCONTO 10% INDICANDO IL CODICE DEAS1811

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

36° SALONE INTERNAZIONALE

AUTOMOTORETRO



**Torino
Lingotto Fiere
1-4 Febbraio 2018**

Con il patrocinio di



Con il sostegno di



In contemporanea con



+39 011 350 936

info@automotoretro.it

www.automotoretro.it





Domenica in famiglia

Tanta gente a vedere le Ferrari di Scaglietti, gli artigiani modenesi e l'asta delle "barn find" (da rivedere per il 2018)

I commercianti puntano sui contatti più che sulle vendite

Nel complesso, una formula che ha ingranato in pochi anni

TESTO E FOTO DI FRANCESCO PELIZZARI

SCAGLIETTI

Un punto qualificante di Modena Motor Gallery è stata la mostra dedicata a Scaglietti. Esposte tre Ferrari e una Ermin. Sopra, a sinistra la preziosissima Ferrari 340 MM del 1953 (carrozata da Vignale e poi da Scaglietti e, a destra, una 275 GTB). Oscar Scaglietti, figlio del fondatore dell'officina Sergio, è stato presente per due giorni a rispondere alle domande degli appassionati, con grande disponibilità.



IL PIÙ BELLO

Sopra, lo stand dello specialista modenese Irmo Artioli, dove campeggiavano un'Alfa Romeo 2600 Spider Touring rosso fiammante e l'autotelaio di una Ferrari 250 GT Cabriolet del 1957. Lo stand è stato premiato come il più bello del salone. In effetti l'abbinata era molto suggestiva. Della Ferrari, cabrio da 250 km/h, il primo esemplare costruito fu consegnato all'Aga Khan; un altro fu assegnato a Peter Collins, pilota ufficiale del Cavallino. Ma la bellezza dell'Alfa Romeo, pur meno potente (145 Cv) non è da meno... Sotto, nonni e nipoti in visita alla fiera.



Alla quinta edizione, Modena Motor Gallery ha confermato la vocazione di fiera-salotto, più che mostra-scambio come spesso sono definiti questi eventi. Conferma anche di essere ormai il "terzo polo" dei saloni italiani: Padova è la regina, con trent'anni di esperienza; Milano Autoclassica la grande fiera ultima arrivata ma che gode del palcoscenico della metropoli. L'evento emiliano è in concorrenza, per la terza posizione, con quello torinese di Automotoretrò, che ha più anzianità e maggiori dimensioni, ma anche una vocazione differente. Sulla parte culturale, la fiera di Modena è difficilmente battibile: vuoi per la sede, vuoi per l'intraprendenza dell'organizzatore che sempre più punta sull'abbinamento motori-territorio. Dove per territorio si intendono gastronomia e storia, due ingredienti importanti quanto bielle e pistoni nella ricetta del "made in Modena".

Cinque anni non sono molti per affermarsi e avere redditività, ma la piccola struttura fieristica modenese è contenta dell'affluenza di pubblico, e Modena Motor Gallery è fatta soprattutto per il pubblico pagante, che è in

continua crescita (+11% il 2017 sul 2016). Fiere ben più importanti hanno iniziato a essere "grandi" dopo quattro lustri e con l'aiuto del "boom" delle auto d'epoca. Certo Modena non è la sede migliore per i commercianti, che però apprezzano, almeno parte di loro, il solo fatto di esserci; in certi casi il contatto con il potenziale cliente è altrettanto importante della vendita, e qui il pubblico è mediamente più competente che altrove. Per arricchire il programma quest'anno si è tentata la via dell'asta, interpretata in modo originale con le "barn find", cioè auto, moto e componenti da restaurare; una bella idea, con un'esposizione ben fatta, che è stata un po' penalizzata dalla formula dell'offerta in busta chiusa: lo spettacolo del battitore e delle alzate di mano è una componente irrinunciabile: "Nel 2018 la rifaremo, ma con la vendita a martello e un battitore di nome" -dice Mauro Battaglia, boss della società organizzatrice Vision Up-. La prima

edizione è andata un po' così, ma all'inizio è dura per tutti. Basta vedere cosa hanno fatto altri con nomi ben più altisonanti...". Immaginiamo saprete già il tema 2018? "Certo, sarà su Ferrari e le Ferrari, a trent'anni dalla morte di Enzo. Non soltanto l'asta, che sarà di auto e automobilia e abbiamo alcuni autorevoli collezionisti interessati, ma il tema della fiera in generale". Conferma l'impressione che la vostra sia una esposizione più per il pubblico che per i commercianti? "In parte -dice Battaglia-, ma dipende dal settore: l'automobilia vende bene, tra i ricambisti c'è chi vende e chi no mentre il mercato delle auto è un po' statico, ma molti mi hanno confermato che vengono qui a prescindere. Certo si può fare di meglio, e serve anche un po' di fortuna, se la vogliamo chiamare così: quest'anno la domenica ci hanno piazzato il blocco delle auto a Modena...".



LA STORIA DELLE SPORT

Lo stand del Circolo della Biella aveva come tema l'evoluzione delle vetture Sport, la categoria forse più affascinante della storia dell'automobilismo, protagonista di gare come le 24 ore di Le Mans e Daytona e la 1000 Chilometri di Monza. Molto bello il confronto tra due auto del 1954, entrambe 2 litri e 170 Cv, che è anche un confronto tra la scuola italiana e l'inglese: l'immane Ferrari (una bellissima 500 Mondial, colore giallo, 4 cilindri e 720 kg) e l'inglese Cooper-Maserati con motore 6 cilindri, 740 kg. Oltre queste due, c'erano anche una Chevron B19-Ford del 1971 (4 cilindri 1.8, 245 Cv a 9000 giri, 550 kg) e una Lola T212 (stesso anno, motore e dati della Chevron); infine una Lucchini SR2-Alfa Romeo, 3 litri V6 da 400 Cv a 8400 giri con cambio sequenziale a sei marce.

PIÙ NUOVO CHE NUOVO

Il perimetro del padiglione principale era occupato dagli artigiani modenesi. Tra questi spiccava lo stand di Maieli, specialista di interni auto (sotto). Una Lamborghini 400 GT faceva bella mostra di sé e del suo abitacolo, più nuovo che da nuovo, con un terzo sedile non presente in origine. Secondo i titolari un lavoro simile costa circa 10.000 euro; le commesse sono per il 90% di restauri completi, soprattutto auto italiane, poi qualche inglese e tedesca. In officina lavorano nove persone, che preparano circa 20 auto l'anno.



RONDINE

Presente in Fiera, nell'ambito della celebrazione della figura di Tom Tjaarda scomparso quest'anno, la Fiat 124 Rondine (sopra). La macchina è una 124 Spider che un appassionato, insieme allo stesso Tjaarda, ha modificato per farla come il designer l'avrebbe voluta. La macchina è stata protagonista di un articolo su *Automobilismo d'Epoca* 8/9-2015.

CERA E BRONZO

Si chiama Renzo Jarno Vandì, è italo-sanmarinese e ha un accento che più romagnolo non si può. I nomi di Pasolini e Saarinen tradiscono una passione di famiglia che lui traduce in opere in bronzo. Una tecnica tradizionale quanto complicata, che prevede la fusione a cera persa, la saldatura per brasatura poi la cesellatura a mano e la patinatura a fuoco. Vandì realizza riproduzioni di automobili e anche scene come la famosa foto di Ferrari e Villeneuve nei box di Imola (a sinistra). Sculture di peso, in tutti i sensi, e molto costose, ma con una cura del dettaglio impressionante.





LAMBORGHINI

Non mancava lo stand del Museo Lamborghini di Sant'Agata Bolognese, che esponeva questa bella Jalpa gialla, uno dei modelli meno rinomati della storia del Toro ma tutt'altro che priva di spunti interessanti.



LOTTE DI VALORE

L'asta "Barn finds my love" era il clou della manifestazione. Ottima idea e allestimento (realizzato dal Club Motori di Modena), meno la formula dell'offerta in busta chiusa, che ha tolto il sapore dell'incanto e ha probabilmente limitato il successo dell'iniziativa. I lotti interessanti però non mancavano, a partire dalle Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce (intera e completa), la cui riserva era posta a 45.000 euro (valore di mercato dell'auto a posto almeno il doppio) e Giulia Sprint GT "scalino" (sopra; prezzo di riserva 9.000 euro, auto priva di documenti e radiata, probabilmente usata in corsa, motore e carburatori revisionati, carrozzeria riverniciata, molti pezzi presenti da rimontare; valore dell'auto sistemata 50-60.000 euro). C'erano anche una carrozzeria e un telaio di Ferrari 250 GTE (riserva 45.000 e 42.500 euro rispettivamente), una Giulietta Spider del 1959 a 45.000 euro (con certificazione del Museo Alfa Romeo e dogana francese), una Volpini F. 3 del 1950 a 32.000 euro, una Jaguar E-Type 4.2 marciante a 50.000 euro.



IN GINOCCHIO DA TE

Di Scaglietti è la carrozzeria anche della 166 MM Spider che era esposta nello stand del Museo Ferrari (sopra): auto del 1953, 2 litri 12 cilindri da 140 Cv. La vettura era in origine una berlinetta competizione Vignale: fu venduta a un ricco marocchino di Casablanca che la usò al Tour de France dove ottenne un sesto posto assoluto. Finì poi distrutta in un incidente e mandata a Maranello per il ripristino, che fu affidato al figlio di Ferrari, Dino. Egli per il rifacimento della carrozzeria si rivolse a Scaglietti, che ne fece il prototipo per i nuovi modelli 750 Monza e Mondial. Una storia degna di una genuflessione...



60 ANNI

Nel 60° della Flaminia, questa bella SS Zagato 2.8 3C del 1965 (152 Cv, tutta restaurata e con Targa Oro ASI) accoglieva il visitatore nel padiglione principale, allo stand di un commerciante. Richiesta adeguata ai tempi: 395.000 euro.



VIOTTI

Il Registro Fiat ha dedicato il suo stand a Mario Revelli di Beaumont, con due auto da lui disegnate: una 525 SS (1930, sopra) e una 518 Spider (1934). Interessante la storia della prima, che fu modificata da Viotti poiché la Fiat voleva un'auto brillante che vencesse le gare. Viotti ne modificò telaio e motore per renderla più brillante. Pare che di questa versione siano rimasti soltanto tre esemplari: questo è stato ceduto dal precedente proprietario soltanto a condizione che fosse restaurato. E così è stato.



SILURO

Una divagazione motociclistica: impossibile non citare la bellissima Lambretta "siluro" da record del 1951, 125 cc 2T da 18 Cv (con compressore, configurazione da record), che stabilì vari record mondiali, tra cui velocità sul km lanciato (201 km/h), distanza su 100 km (160 km/h), 1000 km (133 km/h) e 5000 km (98 km/h).

BELLA MINI

Una bella Innocenti Mini 1001, restaurata con targhe e documenti originali, dell'ottobre 1971, motore 998 cc da 51 Cv, richiesta 7.700 euro più passaggio di proprietà.



AUTO PARTICOLARI

Alcuni commercianti si specializzano ormai in auto particolari: da uno abbiamo trovato un'interessante Bmw 1602 Touring del 1972, conservata, a 13.500 euro (a sinistra); una Peugeot 304 cabrio del 1972, 1.3 a 10.500 euro (sotto a sinistra); una Morgan 4/4 Plus del 1955 (sotto a destra) esemplare per le gare con doppia ruota di scorta, motore Triumph 2.0, 100 HP, 49.800 euro.



LA BARCHETTA DI FERRUCCIO

Ferruccio Lamborghini nel 1948 si costruì una "barchetta", con cui partecipò alla Mille Miglia, sulla base di una Fiat Topolino. La macchina, proveniente dal Museo a lui dedicato dal figlio Tonino, era esposta a Modena.



SPECCHIO SEGRETO

Interessante lo stand di WWT dove si poteva apprezzare la struttura di una Lamborghini Countach, messa a nudo dalla ditta trevigiana specializzata in sverniciatura ad acqua. Uno specchio sotto la scocca consentiva di osservare il traliccio nella sua completezza.



CLASSIC TRADER

Ampio lo stand di Classic Trader, con un bel mix di auto: da una Fiat 500 F (1971, foto piccola in alto a sinistra) conservata, molto bella, a 12.000 euro, passando per un'Alfa GT Junior a 39.800 euro (bel colore ocra, in alto a destra, ottimi cerchi in lega originali) e una Triumph Dolomite Sprint (1976, a destra) bella e apparentemente in condizioni coerenti con il chilometraggio dichiarato di 63.000 km: interessante perché è stata la prima 2000 plurivalvole di serie (127 Cv), richiesta 12.500 euro. Infine, interessante l'Alfa Romeo Alfa 75 1.8 Turbo del 1991, 165 Cv, a 22.000 euro in appenti condizioni pari al nuovo. Nella foto grande: Triumph Spitfire Mk IV 1.300 (1974), 120.000 km dichiarati, richiesta 11.000 euro.



TOCCARE CON MANO

Vroom Classik, operatore di Misano Adriatico specializzato in Mercedes, proponeva nel suo stand due bellissime W123 T (sempre più frequenti ai saloni), una 200 benzina rossa a 23.000 euro (122.000 km allo strumento) e una 300 TurboD verde (a sinistra) a 22.000 euro (315.000 km). La "chicca" era la 230 SL W113 numero 15, in pratica di pre-serie, ovviamente del 1963, trovata in USA e importata in Italia con motore sbagliato: 80.000 euro compreso un motore 230 conforme (non matching numbers). Non sono mancati gli appassionati che sono andati a toccare con mano le condizioni della carrozzeria (sotto)...



FRANCHISING

Sedili, plance o volanti non fa differenza: si possono tutti restaurare grazie a prodotti vinilici che ripristinano il materiale originale. Poi si vernicia e torna nuovo: costo di un sedile come in foto (a sinistra) tra i 100 e i 150 euro. Si chiama "isalvapelle" ed è un franchising di artigiani del Centro-Nord Italia.

TARGHE NERE

A sinistra, Maggiolino 6 Volt del 1967 trasformato in 12 Volt, targhe nere, 2 proprietari e niente ruggine, interni rifatti, 11.000 euro. A destra, Fiat 850 Coupé del 1967, 107.740 km, prima serie, targhe nere, 8.900 euro.



Il prezzo è giusto

Sarà che il nome evoca il mercato, ma all'evento parmense, che ha una propria identità precisa, si trovano ancora auto a prezzi corretti

DI CARLO DE BERNARDI

Emilia Romagna, una terra dove i motori occupano uno spazio fondamentale. Lo sa bene Fiere di Parma che nei giorni di Mercanteinfiera, la kermesse di arte, modernariato e collezionismo vintage, ha proposto Mercanteinauto, sabato 30 settembre e domenica 1 ottobre.

Un appuntamento che ha visto negli anni triplicare lo spazio espositivo, con 12.000 metri quadrati di superficie e ol-

tre 150 espositori. C'è infatti tutto il mondo dell'auto e dei motori, alle Fiere di Parma, considerate ormai una tappa importante per gli esperti del settore ma anche per chi vuole soltanto soddisfare qualche curiosità. Trovando, tra l'altro, alcune proposte uniche, create proprio per l'occasione, come la mostra "Le Vecchie Signore che guardano il cielo", diciassette modelli cabriolet dagli anni Venti agli anni Cinquanta (1925-1955) della collezione priva-

ta di Claudio Baroni "Old Cars Collection" (www.oldcarscollection.it).

E non solo: dal momento che la narrazione dell'automobile è fatta anche di immagini e suggestioni, è stato possibile in questa edizione ammirare un'esposizione di fotografie di autori contemporanei sul tema delle automobili d'epoca, a cura di MIA Photo Fair. Le immagini erano di Gianna Spirito che, con la sua opera "Tracce #9", racconta la storia di un'automobile mitica, la Cadil-



TEDESCHE INTERESSANTI
A sinistra, Volkswagen Scirocco GTI 1.6, 110 Cv, rara sportiva prima serie del 1981, 16.000 euro. A destra, un'interessante BMW 320 Baur del 1981 proposta a 5.900 euro.



BLU FIAT

A sinistra, una bella Fiat 128 Sport L 1300, targhe nere e uniproprietario, cerchi in magnesio e scarico sportivo d'epoca, 12.000 euro. A destra, Fiat 600 ripristinata, meccanica ottima, 8.500 euro.



lac; quelle di Fausto Meli che, con la serie "Sightline" ha rievocato il Circuito di Piacenza del 1947; per arrivare alle sinuosità di "Pallas", progetto fotografico in cui Cesare Di Liborio ha esaltato la bellezza della Citroën.

A fare da contraltare, l'efficienza di "Militaria", sezione dedicata ai mezzi militari, lo stand della Polizia stradale e i camion d'antan, simboli di una vera e propria epopea che ha sancito la trasformazione economica del nostro Paese.

Tra le auto in vendita, la scelta andava dalle berline popolari da poche migliaia di euro (una per tutte, un'ottima Fiat 124 proposta a 4.500 euro) fino alle sportive più desiderabili come la Mercedes 300 SL Roadster da centinaia di migliaia di euro.



COSTAN POCO LE 124

Sopra, a sinistra una bella Fiat 124 Special 1.4 iscritta ASI e revisionata, estetica un po' così ma prezzo ok: 5.500 euro; a destra, una Fiat 124 uniproprietario, dichiarati 34.000 km, 4.500 euro. Sopra, carrellata di Citroën 2CV e Visa.





Su e giù per il Garda

Presenti anche Aston Martin, Bugatti e altre anteguerra italiane e inglesi all'evento organizzato dal club francese delle Amilcar. Confermata la forte attrattiva dell'Italia per gli appassionati stranieri

TESTO E FOTO MG LIFE STUDIO

L'ultima settimana di settembre, il lago di Garda ha fatto da suggestiva cornice al Criterium Amilcar Cyclecars et Grand Sport, l'annuale raduno internazionale organizzato dal Club Amilcar francese presieduto da Michel Marteling.

La piccola ma accogliente Bogliaco, pochi chilometri a nord di Salò, ha fatto da fulcro all'evento che ha avuto inizio nel pomeriggio di martedì 26 settembre con l'arrivo dei partecipanti, equipaggi composti per lo più da marito e moglie, giunti da

ogni angolo d'Europa, oltre a una coppia di giapponesi.

Dei circa quaranta iscritti, poco meno della metà erano al volante di Amilcar C6, CGS e CGSS; poi c'erano una decina di Bugatti, una splendida Alfa Romeo 1750 del 1932, Fiat 520, BNC, RALLY, Riley, MG, Maserati e Aston Martin Ulster.

L'età del bronzo

Il primo giorno del Criterium, denominato "Tour dei Laghi", ha visto le vetture sfilare lungo i tornanti che salendo da Boglia-

co portano sulla provinciale che costeggia la diga di Valvestino, per giungere quindi a "Capovalle", località nota soprattutto tra i rallisti per dare il nome a una "piesse" del Rally 1000 Miglia. Da qui, trasferimento sulle rive del lago d'Idro dove un fornitissimo punto di ristoro ha ospitato una breve pausa a base di pane e salame, formaggio e un bicchiere di vino bianco.

Dopo aver rifornito anche le auto, gli equipaggi sono ripartiti alla volta del lago di Ledro nel basso Trentino, un piccolo bacino dove si trovano tracce delle palafitte



CASCATE SUGGESTIVE

Nella pagina a fianco, in apertura le veterane impegnate sui tornanti da Bogliaco verso Valvestino. In questa pagina, in senso orario dall'alto a sinistra: una Bugatti a Riva del Garda; le auto parcheggiate di fronte alle suggestive cascate del Nardis; un passaggio nella altrettanto spettacolare val di Genova; vista del Lago di Ledro. Nel tondo qui a fianco, un primo piano di Michel Marteling, presidente del Club Amilcar francese e organizzatore del raduno.



erette nell'età del bronzo, circa 4000 anni fa! Arrivo poi nella centralissima piazza III Novembre a Riva del Garda, invasa dai turisti, spettatori incuriositi e coloratissima cornice per questi gioielli a quattro ruote. Dopo la pausa pranzo, le 40 "nonnette" si sono messe in marcia in direzione Torri del Benaco lungo la sponda orientale del lago, dove un traghetto era in attesa di farle salire a bordo per trasferirle a Manerba e poi affrontare il ritorno a Bogliaco. Il secondo giorno, la variopinta carovana di Vetturette e Grand Sport ha affrontato, non senza qualche patema d'animo, il trasferimento verso il lago d'Iseo, attraversando paesi e zone industriali trafficatis-

sime. Lì il programma prevedeva la visita ai cantieri navali "Carlo Riva" e, a seguire, la sosta a Pisogne per il pranzo. Rientro attraverso la Val Trompia e la Val Sabbia e fine seconda tappa.

La più bella

Il terzo giorno i partecipanti avevano mezza giornata di libertà, spesa in un giro sulla "Strada della Forra", una delle più belle al mondo: la leggendaria SP38, spettacolare serie di curve e gallerie che dal lago di Garda, percorrendo la Gardesana Occidentale, sale verso Tremosine, seguendo l'orrido (la forra) scavato tra le rocce dal torrente Brasa. Inaugurata a inizio 1913,

fu definita da Winston Churchill "l'ottava meraviglia del mondo". Il quarto e ultimo giorno del raduno si è puntato a nord verso il Trentino, passando ancora da Riva del Garda, lago di Tenno, passo Ballino e Fiaavè per il break di metà mattina e un ulteriore breve trasferimento fin sotto le meravigliose cascate del Nardis in Val di Genova, dove i partecipanti hanno gustato un ottimo aperitivo immersi nella natura più selvaggia. Dopo il pranzo, ritorno a Bogliaco percorrendo il medesimo tratto a ritroso prima di prepararsi per la cena di commiato sulla terrazza dell'Hotel.

Scorpioni alla tedesca

L'AMG è per la Mercedes ciò che Abarth è stata per Fiat: un partner tecnologico per le competizioni, nato dalla passione di due uomini determinati. Che hanno portato molte vittorie

DI LUCA GASTALDI



LA PRIMA VOLTA

Sotto, la più famosa delle AMG, quella che ha dato il "via" alla saga: la 300 SEL 6.8 che, un po' a sorpresa, dominò la sua classe e arrivò seconda alla 24 Ore di Spa-Francorchamps '71. Sopra, da sinistra: la vettura in gara e i fondatori della AMG Hans Werner Aufrecht e Erhard Melcher.



In un vecchio mulino di Burgstall - non lontano da Stoccarda, nella regione tedesca del Baden-Württemberg - il 1° giugno 1967 Hans Werner Aufrecht e Erhard Melcher si misero in società per fondare la AMG. In questo acronimo, le prime due lettere erano le iniziali dei cognomi dei due soci, la terza rappresentava Großaspach, città natale di Aufrecht. Quello che oggi è il brand sportivo per eccellenza di Mercedes-Benz compie quindi 50 anni e di acqua, in quel vecchio mulino, ne è passata parecchia. Era una piccola azienda artigianale descritta come "ufficio di ingegnerizzazione, progettazione e sperimentazione per lo sviluppo di motori da corsa". Forse un po' altisonante per l'epoca, ma sicuramente non all'altezza di descrivere quello che in mezzo secolo è diventata la AMG, anzi, la Mercedes-AMG per l'esattezza: da preparato-

ri di auto da corsa ad azienda con 1600 dipendenti e quasi 100.000 auto vendute nel solo 2016. Nel primo periodo di attività, i fondatori operavano come preparatori di vetture da corsa sulla meccanica delle Mercedes-Benz 300 SE, partecipando alle competizioni europee per vetture Turismo. Nel 1971, la AMG conquistò il suo primo grande successo: avvenne alla 24 ore di Spa, in Belgio, dove una Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG vinse la propria categoria aggiudicandosi addirittura la seconda posizione assoluta. Al volante della grande berlina da corsa si erano alternati Hans Heyer e Clemens Schickentanz. A questa vittoria seguiranno tanti altri successi in diverse competizioni automobilistiche: nel DTM (campionato tedesco per vetture Turismo), ad esempio, AMG ha vinto per ben cinque volte la classifica squadre; Bernd Schneider, Gary Paffett e

Klaus Ludwig hanno conquistato otto titoli piloti, con Schneider che ha centrato anche il titolo ITC (International Touring Car Championship). AMG ha ottenuto brillanti risultati anche al di fuori del mondo delle competizioni internazionali; il desiderio dei clienti per una maggiore personalizzazione dell'auto, che iniziò a manifestarsi già negli anni Settanta, è presto diventato la base su cui l'azienda costruirà il proprio successo. Già allora, il trasferimento di tecnologia dalle corse automobilistiche allo sviluppo in serie era parte integrante e imprescindibile della filosofia AMG. Prestazioni e qualità costruttiva conferirono all'azienda un'immagine di prestigio e un grado di notorietà in rapida crescita, fino a diventare un riferimento nell'allestimento di vetture di lusso. Verso la fine degli anni Settanta, la domanda di vetture Mercedes-Benz ulteriormen-





ESUBERANTE

Nelle foto sopra ancora la capostipite in foto recenti. Questa macchina è in realtà una replica, l'originale non c'è più. Colpiscono le dimensioni della vettura, che all'epoca era competitiva soprattutto grazie alla grande potenza del suo V8 (quasi 430 Cv).

te sviluppate salì vertiginosamente facendo lievitare costantemente il volume degli ordini AMG. La sede di Burgstall iniziò ad essere troppo piccola e nel 1976 AMG si trasferì ad Affalterbach. Come primo allestitore di vetture Mercedes-Benz, AMG diventò modello di riferimento dell'intero settore. Il Salone di Francoforte del 1981 fu la prova tangibile: quell'anno parteciparono 176 espositori che si occupavano di allestimenti ed accessori per il marchio della stella a tre punte. Altro evento importante nella lunga storia AMG è stato il lancio della Mercedes-Benz 190, avvenuto nel 1983. La berlina compatta diventò rapidamente la preferita dagli allestitori tedeschi e permise ad AMG l'acquisizione di nuovi clienti.

AMG diventa Mercedes

Il 1990, anno nel quale AMG siglò un contratto di cooperazione con Daimler-Benz AG, rimane una vera e propria pie-



REINCARNAZIONE

Sotto, ancora la 6.8 in azione: qui è nei test preliminari della 24 Ore di Le Mans, a cui poi non partecipò. Dopo l'exploit a Spa, la vettura gareggiò ancora in poche gare, poi fu pensionata dai regolamenti. Il suo spirito però si è reincarnato nella 300 E 6.0 di fine anni '80 (sopra, 381 Cv) che ha anche avuto vita agonistica.



tra miliare nella storia dell'azienda. La commercializzazione e la manutenzione dei prodotti AMG fu affidata a una rete mondiale di filiali, concessionari e partner Mercedes-Benz, dando ulteriore impulso al business del preparatore tedesco. Dopo anni di crescita, il 1° gennaio 1999 Hans Werner Aufrecht trasferì la maggioranza del pacchetto azionario AMG alla DaimlerChrysler AG; il 1° gennaio 2005, infine, DaimlerChrysler acquisì il 100% delle quote. La neo-costituita Mercedes-AMG GmbH era quindi in grado di sfruttare ancor meglio le risorse del Gruppo e la sua forza a livello mondiale. Nel 1999, il reparto corse venne trasferito alla H.W.A. GmbH (oggi H.W.A. AG) del fondatore Hans Werner Aufrecht. Nel 2006 AMG ha inaugurato l'AMG Performance Studio, avviando così una nuova capacità di personalizzazione sulla base delle richieste specifiche dei clienti.

Una storia nata nelle corse

Con 177 vittorie, dieci titoli piloti, 13 come team e sei costruttori, Mercedes-AMG è il brand di maggior successo nella storia del Campionato Tedesco Turismo. La Mercedes-Benz Classe C, nelle varie generazioni di modelli, è diventata la vettura turismo di maggior successo nella storia di questo campionato. Le vittorie sono iniziate contestualmente all'esordio nel Campionato Tedesco Turismo, nel 1986. Nella sua prima stagione, il team AMG ha conquistato alcune vittorie singole, come sull'Avus di Berlino.

Questo primo successo, ottenuto con la Mercedes-Benz 190 E 2.3-16, portò nel 1988 a un accordo con Mercedes-Benz che prevedeva la collaborazione ufficiale nelle competizioni. La prima vettura nata in seguito a questo accordo è stata la 190 E 2.5-16 EVO che, al termine della combattuta stagione 1992, ha portato a Klaus Ludwig il primo titolo di campione DTM al



GRUPPO VINCENTE
Nella foto di gruppo, sopra, quattro generazioni di Turismo da corsa AMG: la 450 SLC (numero 78), la 500 SEC (numero 6) e la 190E 2.5-16 Evo II protagonista nelle gare DTM del 1990. Con il numero 1 nella foto di gruppo, la Classe C che nel 1994 sostituì la 190 nelle corse DTM.

volante di una Mercedes-AMG. Nel 1995 è nata invece la stella di Bernd Schneider: l'attuale ambasciatore del marchio Mercedes-AMG ha conquistato con la Classe C (Serie W202) i titoli DTM e ITC. Negli anni seguenti il suo bottino è aumentato, arrivando a comprendere cinque titoli DTM e 43 vittorie. In seguito, Mercedes-AMG è ancora riuscita a conquistare numerose vittorie e vari titoli anche con le serie successive dei modelli di Classe C e con la CLK. L'ultimo titolo conquistato dal Mercedes-AMG Motorsport DTM Team è quello di Pascal Wehrlein, che nella stagione 2015 si è laureato campione DTM contribuendo così alla conquista del primo posto nella classifica a squadre. Nel 2016 i piloti del Mercedes-AMG DTM Team hanno conquistato complessivamente 15 podi, tra i quali quattro vittorie. Dal 2012 AMG è coinvolta anche in Formula 1, con i risultati che tutti conoscono.

300 SEL 6.8 AMG: la berlinona da corsa

Vernice rosso fuoco, pneumatici imponenti e un potente otto cilindri sotto il cofano: queste erano le caratteristiche della 300 SEL 6.8 AMG Mercedes-Benz. La vittoria di classe di quest'auto alla 24 Ore di Spa-Francorchamps del 1971 affascina ancora oggi e rese famosa la AMG da un giorno all'altro. Con il V8 di 6,3 litri da 250 CV, la Mercedes-Benz 300 SEL 6.3, al tempo l'auto tedesca di serie più veloce al mondo, costituì una base ideale per il lavoro dell'AMG. Per adeguare il motore alle corse, AMG apportò all'otto cilindri numerose modifiche, tra cui l'incremento della cilindrata a 6,8 litri, alberi a camme più profilati, valvole di aspirazione maggiorate, bilancieri e pistoni modificati; la potenza salì a 248 CV e la coppia a 62 kgm. Queste modifiche permisero di raggiungere i 265 km/h, contro i 221 km/h del modello di serie. Il limi-

te regolamentare di cilindrata a 5 litri, introdotto nel 1972 per le gare Turismo, impedì a quest'auto di avere altre possibilità. La carriera della 300 SEL 6.8 AMG termina così con i test preliminari della 24 ore di Le Mans, con la partecipazione alla 24 Ore del Nürburgring e alla 200 Miglia di Norimberga, dove Hans Heyer vince nella categoria "Vetture turismo di serie e speciali sopra i 2000 cc di cilindrata". Poi la vettura viene venduta al gruppo francese Matra e trasformata al fine di eseguire test di velocità massima per pneumatici da aereo.

300 SEL 6.3 AMG: dalle corse alla strada

Il successo della "6.8" nella gara belga non mancò di sortire effetti positivi sulle attività commerciali di AMG. I clienti Mercedes con ambizioni sportive si rivolsero subito ad AMG per incrementare la potenza della loro 300 SEL 6.3 stradale. AMG propose quindi tre livelli di preparazione, pur



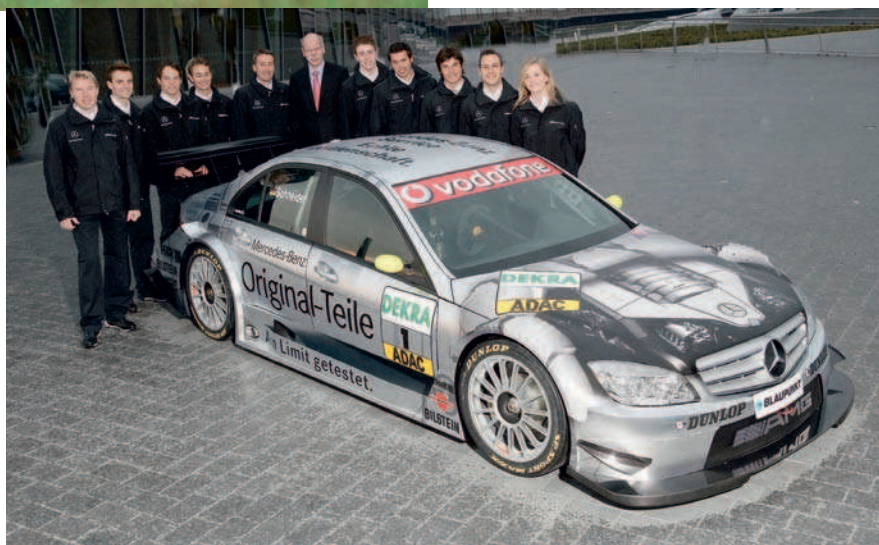
HAKKINEN

Grandi piloti hanno corso per la AMG: a sinistra, la velocissima Ellen Löhner (a sinistra) e il suo compagno di squadra Keke Rosberg nel DTM 1992 con la 190 Evo II. Sotto, Mika Hakkinen (primo da sinistra) terminata l'esperienza in Formula 1 gareggiò nel DTM con la Mercedes AMG Classe C del 1997 cogliendo molte vittorie. In basso, infine, la stratosferica supercar CLK-GTR in versione corsa e stradale, prodotta in pochissimi esemplari per il campionato Fia-GT nel 1998.

mantenendo invariata la cilindrata originale di 6.289 cc: 280 Cv, 300 Cv e 320 Cv. Grazie alla rielaborazione della testata, a nuovi alberi a camme e ad un nuovo sistema di aspirazione e ricircolo dei gas di scarico, la 300 SEL 6.3 AMG da 320 CV accelerava da 0 a 100 km/h in soli 6,7 secondi e raggiungeva i 235 km/h.

450 SLC AMG: vincente nel Turismo

Diversamente dalla Daimler-Benz AG, che utilizzava la Mercedes-Benz SLC nei rally, AMG sviluppò un coupé da competizione per i circuiti. Hans Werner Aufrecht era intenzionato a mietere successi con la SLC nel Campionato Turismo Europeo, gareggiando contro Jaguar e Alpina-BMW nel Gruppo 2 dell'epoca. Dal motore V8 di serie da 4.520 cc e 217 CV, AMG riuscì a ricavare 375 CV a 6.550 giri. Quasi invariato rimase il cambio automatico a tre marce, dato che quello a cinque rapporti non era omologato. La vettura AMG fu ultimata nel 1978, poco prima dell'avvio della nuova stagione del Campionato Turismo Europeo sul circuito italiano di Monza. I piloti AMG Hans Heyer e Clemens Schickentanz riuscirono ad aggiudicarsi subito un quinto posto: i punti deboli della vettura erano ancora i freni e la trasmissione. Nel 1980, la 450 SLC AMG fu seconda al debutto a Monza; alla gara seguente al Nürburgring Schickentanz/Denzel conquistarono la vittoria tanto attesa da Hans Werner Aufrecht, proprio all'ultima corsa.





MILANO AUTOSTORICA

RIEVOCAZIONE STORICA



COPPA • MILANO • SANREMO

Est. 1906

IL RITORNO

22-24 Marzo 2018

race.office@milano-sanremo.it

milano-sanremo.it

► IN ALTO ADIGE RADUNO D'AUTUNNO (CON ASSEMBLEA) DEL REGISTRO INTERNAZIONALE TOURING SUPERLEGGERA

Si è svolto dal 29 settembre al 1° ottobre il consueto appuntamento autunnale delle auto carrozzate Touring, raccolte nell'efficiente club che ne tiene il registro. Tante Lancia Flaminia (*foto piccola sopra*), alcune Alfa Romeo tra cui la splendida 6C 2300 berlina Mille Miglia di un socio spagnolo, la straordinaria Lancia Aprilia Spider Aerodinamica del 1938, prima carrozzeria "ala spessa" della Touring, una Aprilia berlina (*foto piccola sotto*) e altre interessanti auto sono state accolte a Santa Cristina di Val Gardena (*foto grande*), da dove è partito il primo giro con un lungo percorso fino alla visita al museo della Grande Guerra, in un vecchio fortino austriaco al Passo Valparola, presso il Lagazuoi. Sabato mattina, dopo una notte di riposo si è partiti per le strade panoramiche del Sud Tirolo fino alla sosta presso un'azienda agricola produttrice di un eccellente speck e di formaggi che hanno corroborato gli equipaggi. Poi ancora fiato ai motori per il passo Pennes, Vipiteno e Racines; sosta pranzo per poi dirigersi nel pomeriggio verso Chiusa, uno dei borghi più belli

d'Italia con un'interessante visita guidata. Il sabato sera in hotel si è svolta la consueta assemblea annuale dei soci del Registro.

La domenica mattina i partecipanti si sono recati a Bolzano, su bellissime strade secondarie ricche di curve e saliscendi; nella bellissima piazza principale del capoluogo altoatesino le auto sono state schierate per essere ammirate dal pubblico. Tutti i partecipanti hanno potuto approfittare di una visita guidata al museo di Otzi, la mummia protagonista del clamoroso ritrovamento nel 1991 e risalente a 5500 anni or sono.

Solo una trentina di km verso sud ci dividevano da Egna, altro bellissimo borgo dove il pranzo in un tipico locale di grande qualità e fascino ha fatto da cornice ai saluti di commiato e arrivederci. Un ringraziamento doveroso va all'amico Davide Brancalion, presidente del Veteran Car Team, che ha contribuito con entusiasmo e grande efficienza all'organizzazione di questo bel raduno.

www.registrotouringsuperleggera.com



► "SULLE STRADE DI DORINO": L'AUTOCLUB STORICO DI PESARO HA FESTEGGIATO IL SUO 30°

La nona edizione di "Sulle Strade di Dorino", fiore all'occhiello dell'Autoclub Storico Pesaro, intitolato al grande Serafini campione pesarese delle 2 e 4 ruote, è coinciso quest'anno con il 30° del sodalizio. Il 2 ottobre scorso sono state ripercorse le strade dove l'asso si allenava prima e dopo da pilota ufficiale Benelli e Ferrari. Organizzata anche una visita guidata alla "Domus del Mito" uno dei più importanti siti archeologici nazionali, primo ritrovamento di un'area che è stato accertato fosse una parte della città romana "Tifernum Metaurense". Dopo questa bella parte culturale, i motori si sono riaccesi in direzione Mercatello sul Metauro per poi giungere a Borgo Pace, luogo di aperitivo e consegna agli equipaggi di una confezione delle prelibate patate rosse tipiche del posto. Nuova ripartenza con destinazione Parchiule per il ricco pranzo, "condito" anche da un racconto emozionante delle gesta dell'asso pesarese, da parte di Franco Andreolini scrittore, socio fondatore del Club e storico di Dorino Serafini. www.aspdorinoserafini.it



► LE SAAB A RITROVO A CASA DI PEPPONE E DON CAMILLO

Per il suo 14° Raduno Nazionale, dal 22 al 24 settembre 2017, il SaabWay Club ha scelto l'Emilia, con la sua bellezza e la sua viva ospitalità, basata su mille eccellenze enogastronomiche. Parma ha fatto da base ai "Saabisti" convenuti da tutta Italia. Il programma ha visto il sabato una gita alla cittadina di Brescello, ambientazione dei romanzi e dei film in bianco e nero della saga di Peppone e Don Camillo nati dalla penna di Guareschi, e la domenica la visita al Caseificio la Traversetolese, luogo di nascita di un Parmigiano Reggiano pluripremiato. Pranzi e cene conviviali, momenti di relax e l'esposizione delle nostre amate Saab nelle piazze messe a disposizione dalle autorità locali, hanno condito lo stare insieme di soci e amici del club delle "svedesi" col grifone.
www.ssabwayclub.it



► 2° RADUNO 106RALLYE.IT: "BRANCALEONE 2.0"

Il 1° ottobre scorso i ragazzi di www.106rallye.it hanno organizzato il loro secondo raduno ufficiale, visto un po' da tutti come una "reunion" di vecchi appassionati proprietari e l'occasione per conoscere i nuovi che si sono aggregati. Un raduno statico quindi, con lo scopo di conoscersi e passare momenti di convivialità favoriti dalla cucina emiliana. Forse anche per questo i partecipanti sono stati più del previsto, oltre sessanta con una trentina di auto, la maggior parte Peugeot 106 soprattutto Rallye prima e seconda serie, oltre a qualche XSi (prima serie) e GTi (seconda serie). Presenti anche tre Peugeot 306 GTi, Rallye e una rarissima cabriolet. Due partecipanti "fuori dal coro": una stupenda Fiat Uno Turbo prima serie e una Citroen Ax GTI. Dopo il pranzo son state consegnate ai presenti le polo ricamate con i loghi di www.106rallye.it e alcuni adesivi, in ricordo della stupenda giornata. Poi i partecipanti si sono diretti a Campogalliano (MO), per scattare alcune foto davanti all'ex-stabilimento Bugatti (*in foto*).



► LA COLLEZIONE ASI-BERTONE TROVA FINALMENTE CASA A VOLANDIA

Ben 76 auto, una moto e una bicicletta: sono i "gioielli" della Collezione Asi Bertone, provenienti da Caprie in Val Susa, che da sabato 21 ottobre i visitatori di Volandia (Somma Lombardo, VA) possono ammirare negli storici edifici delle ex-officine Caproni. Il 3 marzo 2018 sarà poi inaugurato ufficialmente il nuovo padiglione Asi-Bertone. L'aggiudicazione della Collezione Bertone da parte di Asi, oltre due anni fa a un'asta telematica, ha rappresentato forse il maggior successo del Club sotto la guida dell'avvocato Loi oggi sfiduciato dopo le note vicende, e ancora non aveva trovato una sede. Il Parco e Museo del Volo arricchisce così la propria collezione con esemplari entrati nella leggenda del made in Italy a quattro ruote, grazie al genio del designer torinese, Nuccio Bertone, tanto da essere sottoposta al vincolo della Sovrintendenza. A spiccare fra i modelli esposti a Volandia la Lamborghini Miura S del 1967. Altro pezzo da novanta l'Alfa Romeo Giulia SS del 1963, frutto della rielaborazione degli stili tradizionali Alfa Romeo. Non da meno la Lancia Stratos HF, protagonista di una straordinaria serie di successi sportivi diventando ben presto una delle stradali più sognate e ambite. Di notevole interesse anche i prototipi come la BMW Birusa, la Porsche Karisma, la Ferrari 308 GT4 Rainbow, l'Aston Martin Rapid Jet, le due Jaguar PU99.
www.volandia.it - www.asifed.it



► DA SAN LEO A CATTOLICA, SU E GIÙ PER LA ROMAGNA CON LE FIAT 124 SPIDER

Il Registro Nazionale Fiat 124 Sport Spider ha organizzato il suo 53° raduno in Romagna. Nonostante le previsioni meteo sfavorevoli ancora una volta la voglia di ritrovarsi ha superato ogni incertezza. Punto di ritrovo a San Leo, con immancabile visita alla rocca del XVI secolo combattuta tra i Malatesta e i Montefeltro. Uno dei soci nel tragitto di avvicinamento ha ingaggiato un "duello" con una misteriosa 124 spider rossa, rivelatasi poi di un simpatico abitante del luogo che ha voluto salutare così le... sorelle. A seguire, lungo percorso tra le colline dell'entroterra riminese fino a San Mauro Pascoli per la visita alla settecentesca Villa Torlonia (*in foto*), infine cena e meritato riposo a Gatteo Mare. Il mattino dopo altro giro sulle colline attraverso Santarcangelo, Verucchio, Torriana e San Marino, quindi a Cattolica, a visitare l'Acquario, struttura dalla tipica architettura futurista, ex colonia balneare oggi trasformata nel più grande acquario della costa adriatica. A Cattolica la manifestazione si è conclusa con una bella tavolata.
www.fiat124spider.it



1977 Tempi moderni

**NEL PEGGIORE DEGLI ANNI DI PIOMBO TUTTO SEMBRAVA REMARE
CONTRO LE GRAN TURISMO. OGGI A QUALSIASI EVENTO QUESTE
DINO, MASERATI, MERCEDES E PORSCHE FANNO BELLA FIGURA,
E CON ESSE IL LORO PROPRIETARIO, SIA UOMO... O DONNA**

DI DARIO MELLA E FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ALBERTO CERVETTI





AL CLUB

Le GT del confronto schierate all'Aero Club Adele Orsi di Calcinate (VA), che ci ha gentilmente concesso l'aeroporto per effettuare il servizio fotografico. Sullo sfondo, alcuni degli alianti utilizzati dai soci e dagli aspiranti aviatori.

L'inizio degli anni Settanta per l'automobile italiana è da incubo: terrorismo, crisi energetica, austerità e rapimenti mettono in crisi l'intero settore. La crisi sociale e politica si riflette sull'industria, Alfa Romeo e Fiat ne risentono pesantemente, colpite anche da scioperi continui che favoriscono la concorrenza dall'estero. A farne le spese sono soprattutto le automobili di alta gamma ed elevate prestazioni, che sono elevate a simbolo della ricchezza e dell'imprenditoria. Nella divisione draconiana per classi tipica del periodo, chi gira con una gran turismo è visto come un provocatore, nella migliore delle ipotesi; come un obbiettivo di sequestro (lui e i suoi familiari) nella peggiore.

In questo quadro, si arriva al 1977, quarant'anni fa.

L'anno peggiore tra quelli di piombo, sarà ricordato per la recrudescenza del terrorismo, per gli omicidi politici, per le centinaia di giovani che finiscono nella spirale della droga e in generale per una crisi tanto profonda da apparire insuperabile. La passione per l'automobile sembra la cosa più inutile al mondo: già tre anni prima, nel 1974, alla Ferrari alcuni modelli avevano subito un calo degli ordini fino al 50%. La crisi ha il suo apice in Italia, ma anche all'estero, in Europa, non mancano evidenti focolai.

Eppure la vita va avanti, e le automobili, con tutte le difficoltà, anche. Tra chi produce gran turismo, in Italia non c'è soltanto il Cavallino. Anche la Maserati non se la passa bene, anzi: il Tridente dal 1968 è in mano ai francesi della Citroën, che nel 1975 stanno per metterla in liquidazione, quando interviene Alejandro De Tomaso che la rileva e la salva, ma le difficoltà a portare avanti il glorioso marchio sono enormi. Comunque chi vuole acquistare una vera GT in quel momento non può non tenere in considerazione la Merak, nella gamma del Tridente. Ferrari ha come modello di "attacco" la Dino 308 GT4, disegnata da Bertone secondo i suoi stilemi preferiti, il cuneo e le linee rette. Per entrambe la principale concorrente è la Porsche 911; ma anche quest'ultima non se la passa benissimo. I venti di crisi hanno costretto questa icona su quattro ruote a un ridimensionamento, nella potenza soprattutto, scesa a 150 Cv per rientrare nelle numerose limitazioni del mercato americano, anche per quanto riguarda l'inquinamento sono-





ITALIANE SIMILI

La matita è la stessa: quella di Gandini per Bertone; il periodo storico anche: così la Dino GT4 (sopra), vista di lato, sembra una Lancia Strato's allungata. In effetti, l'abitacolo di Maranello (a sinistra) è il più sacrificato delle quattro auto, ma è anche un risultato notevole essere riusciti a ottenere una 2+2 con piccolo bagagliaio. Al contrario, la Maserati Merak (sotto) ha un'abitabilità notevole per il tipo di vettura, almeno all'anteriore (a fianco), oltre a un vero bagagliaio. Ricchissime e appaganti, in entrambi i casi, le strumentazioni.



ro. Al calo della potenza del suo sei cilindri boxer 2.7 si accompagnano soluzioni estetiche e pratiche (sempre imposte dagli USA) che non trovano il gradimento degli appassionati: i grossi paraurti ad assorbimento d'urto, in particolare. Inoltre la 911 ha ormai quasi quindici anni di età e a Zuffenhausen hanno già pronta la sua sostituta: nel 1978 sarà presentata la 928 a motore anteriore raffreddato ad acqua, che vincerà addirittura il premio "Auto dell'anno". Perfino la Mercedes, in quegli anni concentrata su grosse e tranquille berline, ha nella 280 CE una coupé di potenza superiore alla Porsche 911 e che rientra quindi di diritto nei modelli che possono interessare chi cerca un'auto dalle prestazioni elevate quanto il comfort.

Tutto e il suo contrario

Un'alchimia, quella delle "granturismo", da sempre tra le più difficili da trovare: il rischio è quello di scontentare tutti. Il compianto ingegnere Paolo Stanzani, che fu direttore tecnico della Lamborghini Automobili, sosteneva che uno dei compiti più ingrati affidati a un progettista è proprio quello di definire le linee di una granturismo. Tanto più se il marchio è di nobile lignaggio. Perché da un lato il cliente pretende prestazioni e tenuta di strada da "quasi formula uno", ma nello stesso tempo esige che l'auto sia comoda, facile da guidare, ben accessoriata, con spazio per quattro persone e relativi bagagli. E non da ultimo, anzi per prima cosa, che abbia un design mozzafiato. Che è come volere tutto e il contrario di tutto.

Fino a che la questione resta nelle mani del progettista e dello stilista, senza interessare altri comparti aziendali (marketing in testa) il dialogo è efficace e il risultato sarà un valido compromesso tra queste contrapposte esigenze. E, visto l'esito, deve essere stato così per Ferrari e Maserati quando fu deliberato il progetto della Dino 308 Gt4 e della Merak, due affascinanti coupé a motore centrale di tre litri con abitacolo a due più due posti, che all'occorrenza risolve il problema di alloggiare i figli piccoli o un adulto.

Marchi nobili, sinonimo di velocità e prestazioni. Come la Porsche, che si trova, però, posizionata più in basso nel mercato. O come la Mercedes, che, con quell'aria da berlina a due porte, interpreta il con-

trario di tutto.





TEDESCHE OPPOSTE

Negli anni '70 Mercedes non aveva una vera GT in listino, ma per uno strano caso del destino (leggi emissioni inquinanti) si ritrovò con la coupé 280 ad avere più potenza della Porsche 911 coeva (sotto), rispetto alla quale è opposta come struttura ed estetica. Il coupé della stella a tre punte è imbattibile per abitabilità (a sinistra) e confort, ma la Porsche in entrambi questi campi può far valere le stesse doti nei confronti delle auto italiane. Rispetto alle quali ha una posizione di guida (a fianco) e una maneggevolezza complessivamente migliori.





petto a modo suo. Vetture che possono anche sembrare non confrontabili, ma in realtà esprimono ciascuna un proprio modo di rispondere al concetto di coupé granturismo. Perché è questo il nocciolo della questione: divertirsi guidando, ma restando rilassati. Distinguersi esprimendo potenza e prestazioni, ma con la giusta misura e senza fare sfoggio di “muscolatura”. Ma quale sarà il criterio di scelta, per esempio di un collezionista contemporaneo? Da un punto di vista tecnico sono vetture molto diverse: le sole direttamente confrontabili sono la 308 Gt4 e la Merak, per il motore centrale e la cilindrata. Ma uno che cerca una granturismo guarda anche ad altre caratteristiche: la guidabilità, per esempio, o le prestazioni e, non da ultimo, anche se relativo per una vettura da collezione, il comfort. Di differente c'è l'impostazione tecnica: troviamo una “tutto dietro” con motore a sbalzo che è la 911, due con motore centrale posteriore che sono Me-

rak e Dino, accanto a una più tradizionale, la Mercedes, con motore anteriore longitudinale e trazione posteriore. E ciascuna dona a chi guida sensazioni ed emozioni diverse proprio in virtù di queste differenze, che emergono nel comportamento stradale specie quando si guida sfruttandone le prestazioni. In questo la Mercedes è la più prossima alle normali berline a cui siamo abituati, le altre richie-



BELLISSIMA
La Dino 308 GT4 è rimasta per anni in una sorta di limbo, ma è bellissima da ogni angolo di osservazione. caratteristici sono i cerchi in lega Cromodora, i gruppi ottici posteriori tondi, tipici Ferrari, interpretati alla maniera di Bertone, e l'aggressiva presa d'aria posteriore. Il piccolo vano anteriore è occupato dal radiatore e dal ruotino di scorta. I sedili anteriori sono a guscio, molto sottili, per recuperare spazio. Nella foto piccola, la versione 2.0, identica esteticamente alla 308.



dono qualche esperienza in più proprio per le caratteristiche comportamentali che derivano dal diverso lay-out.

Ferrari: prestazioni

Ma vediamo da un punto di vista tecnico. L'otto cilindri a V Ferrari di tre litri è un motore di intonazione sportiva: 255 CV nella sua prima edizione a carburatori sono tanti per un tre litri che gira equilibrato e in scioltezza a oltre 7500 giri. Ed è il vero punto focale di questa granturismo per la quale la dichiarazione di 2+2 posti è ottimistica, visto che quando ci si siede dietro non si sa dove far stare le gambe. Se la 308 Gt4 paga pegno a Mercedes e Maserati in tema di finiture e precisione dell'assemblaggio, in fatto di telaistica rivela invece tutta l'esperienza della Ferrari nel costruire auto da corsa. E ciò dona a questa granturismo delle ottime qualità stradali, in termini di risposta del telaio, che sono le prerogative di chi privilegia la guida veloce e sportiva.

In più, con il marchio (o i marchi) che porta, al giorno d'oggi può ben frequentare qualsiasi tipo di evento per auto d'epoca (e non solo), dal raduno al track-day, al concorso di eleganza, con la concreta possibilità di ben figurare in ogni occasione.

Maserati: qualità

La sua rivale diretta, la Merak, sotto il piano tecnico parte da un compromesso di base che è il motore V6 con angolo tra le bancate di 90°, fatto piuttosto insolito per questo frazionamento. C'è una spiegazione: esso è derivato dal V8 di 4,2 litri al quale sono sottratti due cilindri. Ne nasce un motore che richiede due alberi controrotanti per garantirne l'equilibratura. Il fatto, inoltre, che la base telaistica sia quella della più grossa Bora, ne penalizza le prestazioni. I tecnici Maserati sanno comunque trarre dal tre litri la potenza necessaria per dare alla Me-

COMODA

I montanti obliqui che uniscono il tetto alla coda sono l'elemento estetico distintivo ideato da Giugiaro sulla Merak per impedire il temuto "effetto pick-up" alla GT del Tridente. Una sportiva dall'assetto non esasperato (in alto) che, unito alla buona posizione di guida (sopra), rende comodi anche viaggi sulla lunga distanza. I posti dietro soffrono di mancanza di spazio per le gambe. Il vano bagagli anteriore è di buona capienza. I cerchi in lega in questo caso sono Campagnolo.



rak, specie in versione SS da noi fotografata, la vivacità di comportamento che un cliente del Tridente esige. Per la Merak vale il discorso contrario fatto per la 308 Gt4: ottima costruzione, assemblaggi precisi, solidità di materiali e qualità nelle finiture, ma concezione più votata al gran turismo piuttosto che alle prestazioni pure. Chi si reca alle ma-

nifestazioni, e non è da sottovalutare, potrà con la Merak fruire di un vano bagagli vero e non pro-forma, cosa per niente scontata, all'epoca, in modelli come questo.

Mercedes: eleganza

La più vicina al concetto di granturismo espresso

PRESTAZIONI MORBIDE
La CE 280 è la tipica coupé Mercedes anni '70, più una berlina a due posti che una sportiva. Questo vale anche per l'assetto, turistico (in alto), per l'abitabilità e la comodità dei sedili (sopra) e per la capienza del bagagliaio (sopra a sinistra). Tuttavia non mancano le prestazioni e la linea è un esempio di brillante eleganza (sopra, al centro): a lato si nota l'assenza del montante centrale, insieme a un brillante colore giallo ed ai cerchi in lega che danno un tocco di brillantezza in più al corpo vettura.





dalla Merak è proprio la Mercedes 280 CE, che, a dispetto della diversità di impostazione tecnica e linea, ne fa la più prossima concorrente. Per comfort soprattutto, perché le doti stradali della Merak sono superiori. Con questa Mercedes l'appassionato potrà partecipare con tutta comodità ai raduni che si svolgono nell'arco di un fine settimana senza timore di sciupare l'abito per la cena di gala, dato che i posti dietro e il baule sono pensati anche per questo. Sul piano meccanico il sei cilindri in linea Mercedes ad iniezione elettronica è un motore pastoso, dal funzionamento dolce e progressivo. La perfetta equilibratura, tipica di quella particolare geometria, quasi non lo fa sentire, fornendo un supplemento di comfort già garantito dallo schema di sospensioni a ruote indipendenti davanti e dietro, con taratura che è il giusto compromesso tra le esigenze di un coupé sportivo e quelle di una berlina da lunghi viaggi.

Porsche: è sempre una 911

La 911 2.7, in questa configurazione, è quella che paga pegno in termini di potenza massima, ma è la più leggera e questo nel misto o nello scatto da fermo aiuta parecchio, al pari del motore posteriore a sbalzo. Il boxer, inoltre, è noto per la superiore rapidità nel prendere i giri rispetto a uno in linea di pari cilindrata e potenza: e anche questo aiuta. La



GT QUOTIDIANA

La Porsche 911, qui in versione Targa, non ha bisogno di presentazioni. Anche in questa versione da 150 Cv (165 sulla "S"), offre ottime prestazioni in accelerazione in virtù del motore posteriore. I grossi paraurti (in alto, al centro) all'epoca fecero storcere il naso ma oggi sono ormai accettati dai più, mentre i cerchi Fuchs sono una vera e propria "firma". Il pregio principale della Porsche 911 resta la fruibilità quotidiana, grazie al discreto vano bagagli e pure con figli piccoli al seguito, che stanno comodi nei posti dietro (a lato).

ridotta superficie frontale, abbinata a un buon Cx, garantisce una velocità massima comunque all'altezza: insomma, pur meno potente delle rivali, la 911 può giocare le sue carte nel confronto, anche perché nell'immaginario collettivo è da sempre vettura desiderata e coccolata.

Ma c'è un altro aspetto che, se oggi passa in secondo piano quando la vettura è da collezione, all'epoca aveva invece il suo peso: il consumo ridotto. Elevata cilindrata e coppia motrice, ma potenza massima limitata, rendono il 2,7 della 911 meglio fruibile ai bassi e medi regimi contenendo l'uso del cambio a favore della riduzione del consumo di carburante. Che, se vogliamo, è la filosofia seguita all'epoca. Questi, in sintesi, sono i principali criteri che orienteranno la scelta del nostro appassionato: quasi sempre di sesso maschile. Ma vediamo ora cosa accade quando l'amatore di auto storiche deve tenere conto di... un diverso punto di vista.

Cose da donne

Quale, in questo confronto, finirà per essere il criterio definitivo di scelta? Perché molto può dipendere dalla donna che accompagna l'acquirente. Una bella auto è sempre desiderata, quindi la linea sarà un fattore discriminante. E tutte e quattro sono belle. Per paradosso, alla fine molto dipende da fattori irrazionali: la preferenza per un marchio, per

esempio, a prescindere da tutto.

E qui entriamo nell'inevitabile compromesso a cui qualunque appassionato con moglie, compagna o amante che sia, deve sottostare quando si tratta di sceglierne una.

Preferirà la Maserati la donna dalla personalità decisa e poco incline ai compromessi. Che ama l'auto prestante, ma senza rinunciare alla comodità. In questo la Merak accontenta chiunque. Abitacolo ben climatizzato, sedili comodi, assetto né troppo morbido né troppo rigido, sonorità mai invasiva, costruzione accurata e materiali di prim'ordine ne fanno una granturismo superlativa da lunghi viaggi. Quanto al disegno, Giorgetto Giugiaro ha tracciato linee aggressive ma eleganti, che è quanto di meglio questo tipo di donna possa desiderare. Tutto giusto, ma... non è tutto: e l'immagine dove la lasciamo? Da questo punto di vista chiunque svanisce nel confronto con la Ferrari, si chiami Porsche, Maserati o Mercedes. Perché nessuno può vantare un palmarès come quello di Maranello e tantomeno il fascino di cui godono le berlinette del Cavallino Rampante. Scendere da una Ferrari, infatti, meglio se dal posto di guida, dona prestigio e visibilità e questo può voler dire molto quando si valuta la Dino 308 Gt4. Perché anche a lei, quando si accelera a fondo, piace vedere nel retrovisore la sagoma delle altre automobili che si allontanano. E

CREATIVITÀ

La vista frontale delle quattro auto (sotto) evidenzia la personalità stilistica ben definita di ciascuna vettura. Una caratteristica propria degli anni '70, che nonostante il periodo di crisi poterono godere dei frutti della creatività proveniente dal decennio precedente.





PUBBLICO FEMMINILE

Tutte le Case coinvolte in questo confronto, tranne la Maserati, usarono il connubio auto e donna per la loro pubblicità dell'epoca. L'emancipazione aveva fatto il suo effetto. Addirittura Dino (Ferrari) e Mercedes le misero al volante in queste immagini (sopra). Ma anche nel caso della Porsche non mancano di certo gli esempi, anzi: a lato, una 911 Targa 2,7 con i cerchi in acciaio di serie, montati in realtà su pochissimi esemplari.



quando ci si ferma, le piace anche sentire su di sé gli sguardi dei passanti.

Ma il granturismo si alimenta anche di una giusta dose di snobismo. Così la pensa la donna disinvolta, spesso compagna di giovani manager. Qui ci vuole la Porsche 911 che è l'icona degli affezionati al marchio ed è anche simbolo di un modo al femminile di cogliere l'attimo che fugge. Inoltre una 911, specie con carrozzeria tipo Targa, dona alla coppia a bordo una visibilità a tutto tondo e po-

co importa se questa 2.7, con soli 150 Cv, non sia un mostro di prestazioni: non è questo che conta. È una Porsche, "suona" nel modo tipico per cui la si distingue anche stando di spalle. E per lei questo basta, tanto più per una gita o un fine settimana di piacere.

Ma esiste un altro tipo di donna ancora, ugualmente affascinante ma diversa. È chic, è amante delle comodità e della vita tranquilla. Sempre vestita elegantemente, le piace viaggiare con calma, am-

OGNUNA A SUO MODO

In basso, un trasparente della Maserati Merak. Tre auto di questo confronto hanno motore posteriore, ma con disposizioni diverse: centrale trasversale la Dino, centrale longitudinale la Maserati, a sbalzo la Porsche.

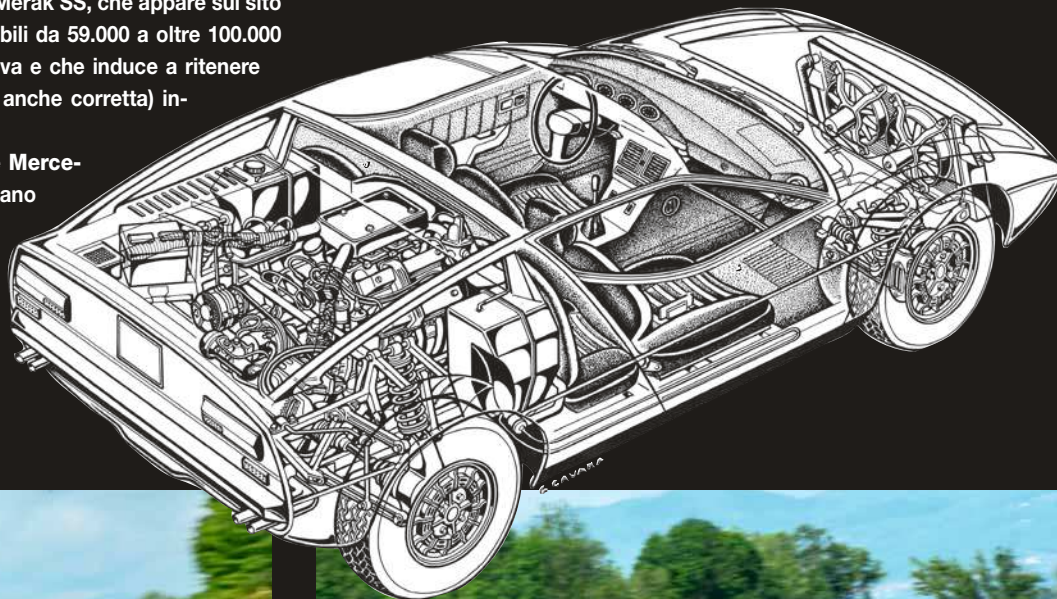
ALLA GUIDA... ALL'ACQUISTO

Anche se diventa "Ferrari" soltanto a fine carriera, le quotazioni della Dino hanno risentito del boom delle auto del Cavallino degli ultimi anni. Così, se non più tardi di quattro anni fa un valore di riferimento adeguato per la 308 Gt4 poteva essere intorno ai 30.000 euro per un esemplare conservato e marciante, adesso si trovano esemplari con richieste di 70-80.000 euro (e perfino di più). Auto bellissime a vedersi, per carità, ma è lecito restare perplessi e ritenere adeguata, per questo modello, una quotazione intorno ai 50.000 euro.

Lo stesso si può dire per la Maserati Merak SS, che appare sul sito *classic-trader.com* con richieste variabili da 59.000 a oltre 100.000 euro: una forbice che appare eccessiva e che induce a ritenere adeguata una quotazione media (ma anche corretta) intorno ai 60.000 euro.

Molto più modeste le richieste per le Mercedes CE della serie W123, di cui si trovano ottimi esemplari a poco più di 10.000 euro: l'immagine di questo modello non è pari alle rivali, ma la sostanza c'è tutta, motivo per il quale la forbice si può aprire fino a 20.000 euro, per gli esemplari migliori, senza vergogna.

Porsche, infine. Qui il discorso è simile a quello fatto per le Dino. Le quotazioni per le auto di Stoccarda hanno conosciuto un boom esponenziale e anche le "bumper", un tempo manco considerate, oggi si stanno rivalutando. Si trovano richieste per tutte le tasche, con una forbice senza senso. E non è facile trovare un esemplare a posto, perché molti sono stati modificati pesantemente, alcuni addirittura in stile 911/964. Secondo noi una cifra intorno ai 50.000 euro, 70.000 per auto perfette, è adeguata a questo modello.



mirando il paesaggio o conversando piacevolmente. A una donna così non vanno a genio le linee marcatamente sportive o appariscenti. La velocità, o l'impressione che chi guida aggredisca la strada, le mette ansia. Per lei l'ideale è la berlina di lusso, ma va bene anche un coupé a patto che sia quanto più possibile vicino al comfort e allo spazio offerti dalla berlina. Per una donna così la scelta giu-

sta è la 280 CE, coupé studiato per incontrare il gusto di una clientela dove prestazioni adeguate, sportività e piacere di stare a bordo si fondono in un unico indistinto che accontenta lo sportivo e... la sua signora.

Il momento storico

Quattro auto granturismo, quattro interpretazio-

TANTI STRUMENTI
Una caratteristica comune alle auto considerate è la ricchezza della strumentazione; sotto, da sinistra: Dino, Maserati, Mercedes e Porsche.



PIÙ E MENO

Provando queste automobili oggi ha dell'incredibile come ci sia una sorta di "affinità di coppia" nella loro impostazione, a seconda che ci si trovi su un'auto italiana o tedesca, tanto da rendere riconoscibile la sua nazionalità anche a occhi chiusi, soltanto mettendosi al volante. Le due italiane hanno infatti un'ergonomia del posto guida approssimativa, al contrario di entrambe le tedesche, fatta salva la pedaliera della 911 che è incernierata in basso.

DINO

☺ Strumentazione molto bella e ben leggibile, cambio rapido e preciso, prestazioni, sound motore, linea

☹ Posizione di guida molto sdraiata, pedaliera molto disassata, poco spazio per i piedi, volante inclinato, sterzo molto duro, cambio duro

MASERATI

☺ Sound motore, cambio rapido e preciso, volante di dimensioni corrette, sterzo non molto duro, comandi morbidi

☹ Accessibilità, pedaliera un po' disassata, strumenti un po' troppo sparsi, pedale freno piuttosto duro

MERCEDES

☺ Confort anche acustico, materiali di prima scelta, sedili molto morbidi, servosterzo molto comodo, prestazioni

☹ Auto meno coinvolgente delle rivali, immagine poco sportiva, posizione di guida fin troppo seduta

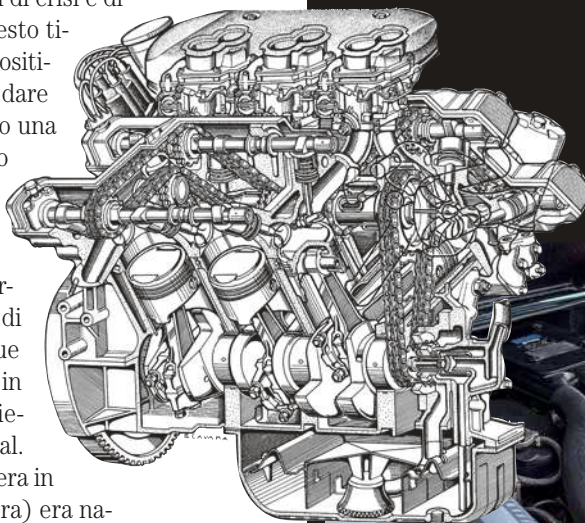
PORSCHE

☺ Equilibrio generale, sterzo leggero, comandi morbidi, posizione di guida abbastanza comoda, comando cambio preciso e morbido, sound caratteristico

☹ Pedaliera incernierata in basso, escursione lunga leva cambio



ni del medesimo tema. Ma tutte coerenti con lo spirito del tempo che in quegli anni di crisi e di inflazione non era favorevole a questo tipo di automobili. Ferrari, dopo la positiva esperienza con la 246 Gt, voleva dare continuità al marchio Dino creando una vettura da collocare in un segmento inferiore rispetto alle dodici cilindri, con lo scopo di incontrare le mutate esigenze di un mercato in recessione. Il Drake si rivolse a Bertone affinché sviluppasse le linee di questo nuovo coupé, che volle a due più due posti e con otto cilindri a V in luogo di sei. Fu l'inizio di un pensiero che ispirò negli anni '80 la Mondial. In Maserati il progetto Merak (che era in sostanza la sorella minore della Bora) era na-



TAGLIATO

Il motore della Maserati è un V6 creato "tagliando" due cilindri del motore della Bora. Essendo a 90° è stato necessario aggiungere due alberi controrrotanti per smorzare le vibrazioni. Sotto, il vano motore della Merak con ruota di scorta.



SCHEDA TECNICA



DINO 308 GT4

Motore Centrale trasversale, V8 90° Cilindrata 2927 cc Alesaggio e corsa 81 x 71 mm Velocità media del pistone (m/sec) 18,22 a 7700 giri Rapporto di compressione 8,8:1 Potenza 255 CV a 7700 giri Coppia 29 kgm a 5000 giri Distribuzione bialbero in testa, due valvole per cilindro Alimentazione quattro carburatori a doppio corpo Weber 40 DCNF Accensione bobina e due spinterogeni Lubrificazione forzata mediante pompa ad ingranaggi, carter umido Impianto elettrico 12V Batteria 66Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio ZF a cinque velocità sincronizzate + RM Differenziale coppia cilindrica, differenziale autobloccante a lamelle incorporato nel cambio Pneumatici 205/70 VR14 **Corpo vettura** Carrozzeria chiusa, coupé a due porte Sospensione anteriore e posteriore ruote indipendenti con bracci oscillanti trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto, barra anti-rollo Freni a disco autoventilanti sulle quattro ruote, servofreno Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante (litri) 80 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.550 Carreggiata ant/post 1.460 Lunghezza 4.300 Larghezza 1.800 Altezza 1.210 Peso (kg) 1.150 a vuoto **Prestazioni** Velocità massima dichiarata 250 km/h

MASERATI MERAK SS

Motore Centrale longitudinale, V6 (90°) Cilindrata 2965 cc Alesaggio e corsa 91,6 x 75 mm Velocità media del pistone (m/sec) 16,25 a 6500 giri Rapporto di compressione 9:1 Potenza 220 CV a 6500 giri Coppia 27,5 kgm a 4500 giri Distribuzione bialbero in testa, due valvole per cilindro Alimentazione tre carburatori Weber 44 DCNF Accensione elettronica Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi Impianto elettrico 12V Batteria 60Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio ZF a 5 velocità sincronizzate + RM Differenziale coppia conica ipoide, rapporto finale 8/35 (4,375:1) Pneumatici ant 195/70 VR15, post 215/70 VR15 **Corpo vettura** Carrozzeria chiusa, coupé a due porte Sospensione ant e post a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili con molla a spirale; ammortizzatori tipo RIV e barra stabilizzatrice Freni ant e post a disco, servofreno a depressione dal 1976, circuito separato su ogni asse Sterzo a cremagliera con ammortizzatore idraulico Capacità serbatoio carburante (litri) 85 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.600 Carreggiata ant. 1.474 Carreggiata post. 1.447 Lunghezza 4.340 Larghezza 1.768 Altezza 1.134 Peso (kg) 1.300 **Prestazioni** Velocità massima dichiarata 250 km/h

Nota: la 308 GT4 fu presentata al Salone di Parigi del 1973 con il marchio Dino e, fino al maggio del '76, fu prodotta e venduta con questo marchio che porta il nome del figlio del Drake. Dal maggio del '76 il marchio Dino fu abbandonato a favore di quello Ferrari. La sorella minore 208 GT4, invece, continuò a portare le insegne Dino anche dopo quella data.

to usando parti in comune con i modelli Citroën. Dopo l'abbandono da parte dei francesi, a Modena si dovettero giocoforza trovare nuove soluzioni per sopperire alle parti che non arrivavano più d'oltralpe. Il progetto Merak fu aggiornato creando una versione rivista (perché priva dei componenti Citroën) chiamata Merak SS. Alla quale, cosa che non guastava, furono aggiunti 30 CV agli originari 190. Porsche temeva... gli Stati Uniti e le nuove regole in tema di abbattimento della rumorosità dei motori che sembrava dovessero entrare in vigore da un momento all'altro. E i suoi motori boxer a sei cilindri raffreddati ad aria, quindi privi dell'elemento smorzante delle onde sonore che è l'acqua di raffreddamento, potevano incontrare le future norme americane (anche in materia di riduzione delle emissioni) solo se depotenziati, oppure adottando nuove unità motrici raffreddate ad acqua. Modifiche che, comunque, andavano bene anche per il mercato europeo, in quei tempi di crisi energetica, al fine di ridurre i consumi. Regnava

a Stoccarda, tuttavia, una palpabile incertezza sul futuro del modello 911 che pur incontrava gradimento da parte degli appassionati. L'obiettivo della dirigenza nel medio termine era sostituirlo con i nuovi modelli a motore anteriore, ma la reazione del mercato fu tale non solo da dissuadere la Casa tedesca dal mettere in atto tale proposito, ma di fare della filosofia ispiratrice del progetto 911 un caposaldo per il futuro.

La Mercedes sapeva che un coupé di taglio classico e dalla linea vicina alla berlina, aveva un favorevole riscontro soprattutto presso la clientela americana e del centro Europa. Allentatasi la crisi, sfruttò la ripresa di inizio anni '80 per proporre auto sportive più in linea con la voglia di velocità che stava riemergendo. Ci voleva però un design convincente che Bruno Sacco, all'epoca a capo del Centro Stile Mercedes, interpretò riuscendo a far convergere in un mirabile equilibrio di forme le opposte esigenze che fanno di questo coupé una vettura da collezione.

4 ANIME

Il motore è l'anima di ogni auto sportiva. Tanto più per le auto di questo articolo: ognuno caratterizza l'auto su cui è montato: rabbioso e potente il V8 Dino; raffinato il V6 Maserati, per quanto derivato da un adattamento; equilibrato e discreto il 6 cilindri in linea Mercedes; brillante e sonoro il boxer sei cilindri Porsche, unico raffreddato ad aria.



MERCEDES 280 CE

Motore Anteriore longitudinale, 6 cilindri in linea Cilindrata 2746 cc Alesaggio e corsa 86 x 78,8 mm Velocità media del pistone (m/sec) 15,23 a 5800 giri Rapporto di compressione 9:1 Potenza 185 CV a 5800 giri Coppia 24,5 kgm a 4500 giri Distribuzione bialbero in testa, 2 valvole per cilindro, Alimentazione iniezione Bosch K-jetronic Accensione elettronica Lubrificazione forzata, capacità circuito 6 litri Impianto elettrico 12V Alternatore 55A Batteria 55Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce (o 5 marce con 5^a surmultiplicata) sincronizzate + RM, oppure automatico a 4 rapporti Pneumatici 195/70 R14 **Corpo vettura** Carrozzeria chiusa, coupé a due porte Sospensioni a ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori a doppio effetto, barra stabilizzatrice; anteriori bracci triangolari obliqui oscillanti, posteriori bracci triangolari sovrapposti Freni a disco sulle quattro ruote, correttore di frenata al retrotreno, doppio circuito frenante, servofreno, ABS a richiesta Sterzo a circolazione di sfere, servosterzo idraulico Capacità serbatoio carburante (litri) 80 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.710 Carreggiata ant. 1.488 Carreggiata post. 1.446 Lunghezza 4.640 Larghezza 1.786 Altezza 1.395 Peso (kg) 1460 in ordine di marcia **Prestazioni** Velocità massima dichiarata 205 km/h (in IV)



PORSCHE 911 T 2,7

Motore Posteriore longitudinale, 6 cilindri boxer Cilindrata 2687 cc Alesaggio e corsa 90 x 70,4 mm Velocità media del pistone (m/sec): 13,38 a 5700 giri Rapporto di compressione 8:1 Potenza 150 CV a 5700 giri Coppia 24 kgm a 3800 giri Distribuzione monoalbero in testa, due valvole per cilindro Alimentazione iniezione meccanica Bosch K-jetronic Accensione elettronica Lubrificazione forzata, carter secco, capacità circuito litri 11 Raffreddamento ad aria forzata Impianto elettrico 12V Alternatore 980W Batteria 66Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 5 marce sincronizzate + RM Rapporto finale 3,857:1 Pneumatici 185/70 x 15 **Corpo vettura** Carrozzeria coupé due porte, trasformabile Sospensione anteriore a ruote indipendenti con bracci oscillanti trasversali, barre di torsione longitudinali Sospensione posteriore a ruote indipendenti, semiassi oscillanti, bracci longitudinali di guida, barre di torsione trasversali Freni a disco sulle quattro ruote, doppio circuito frenante Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante (litri) 80 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.271 Carreggiata ant. 1.360 Carreggiata post. 1.342 Lunghezza 4.291 Larghezza 1.610 Altezza 1.320 Peso (kg) 1.075 a vuoto **Prestazioni** Velocità massima dichiarata 210 km/h



MANIFESTO

La bellissima linea della Cisitalia 202, manifesto di design moderno, si deve alla matita di Savonuzzi e alla capacità manifatturiera delle Carrozzerie Farina (nella pagina a fianco, lo stemma di quest'ultima insieme allo stambecco simbolo della Cisitalia).

Cisitalia Potenza dall'acqua

LA 202 NASCE NEL 1947 CON IL PICCOLO FIAT 1100

NEL 1952 SI MONTA UN MOTORE NAUTICO PER LA MILLE MIGLIA

I CV ADESSO CI SONO MA È TROPPO TARDI PER SALVARE LA CASA

ABBIAMO FOTOGRAFATO QUELL'ESEMPLARE

DI GÉRALD GUÉTAT - FOTO HENRI THIBAUT, ARCHIVI FAMIGLIA DUSIO E BPM

Strano destino, quello della Cisitalia: esistenza breve, meno di una decade, e produzione limitata; eppure, è rimasta nella storia dell'automobilismo, italiano e non solo. La "Compagnia Industriale Sportiva Italiana" nasce nel 1944 dal desiderio di un magnate torinese, Piero Dusio, di avviare una produzione di massa di una piccola Gran Turismo. Un vero e proprio sogno, in mezzo alla guerra, ma possibile per l'industriale tessile, presidente della Juventus ed emulo, nella sua convinzione, del senatore Agnelli. Non a caso, è Dante Giacosa, padre della 500 "Topolino", che Dusio contatta per chiedergli di progettare la Cisitalia, l'auto che nel sogno di Dusio dovrà simboleggiare il ritorno alla vita e alla prosperità dell'Italia nel dopoguerra. Giacosa ottiene l'autorizzazione dagli Agnelli, ma il tempo che può dedicare alla Cisitalia è soltanto quello libero dall'ufficio Fiat: in pratica, il fine settimana. Motivo per cui convince Dusio ad affidare la direzione tecnica del progetto al talentuoso Giovanni Savonuzzi.

Opera d'arte

La prima Cisitalia in realtà è una monoposto, la D46, che raccoglie molti successi in gara ed è protagonista di un'idea avveniristica di Dusio, quella di un campionato monomarca. Poi, nel settembre 1947, al termine di lunghi studi e dopo molti prototipi, è ufficialmente presentata la piccola GT 202 berlinetta, che ha già avuto il battesimo delle corse, anche con risultati di peso come il quarto posto assoluto alla Mille Miglia di quella primavera, condotta nientemeno da Tazio Nuvolari. La 202 berlinetta di produzione, sempre spinta dal Fiat 1100 cc, ha una elegantissima carrozzeria disegnata da Pinin Farina. Tanto bella da fare sensazione, al punto da essere considerata alla stregua di un'opera d'arte, esposta al Museo d'Arte moderna a New York nel 1951, dopo essere passata dal Concorso d'eleganza di Villa d'Este e al Palazzo dell'Arte di Milano.

Ancor oggi questa automobile continua a essere considerata alla stregua di una Monna Lisa e, come ogni





capolavoro che si rispetti, le origini del suo disegno sono avvolte nel mistero, al pari di una chiara identificazione dei suoi reali autori, tra i quali è spesso nominato Vignale. Decine di libri sono stati scritti sull'argomento, altri ne arriveranno certamente. Non è qui nostra intenzione ripetere nel dettaglio la storia dell'azienda come produttore in serie, dei suoi sforzi, successi e fallimenti. Ricorderemo alcune delle circostanze sulle origini della 202 in quanto considerata archetipo dell'automobile moderna, a causa dell'incorporazione dei parafanghi e del radiatore in una carrozzeria in un sol pezzo e dal cofano motore basso.

Ma la 202 non è soltanto estetica, bensì anche tecnica sopraffina e all'avanguardia. Il telaio in tubi è disegnato fin dall'inizio in accordo con la scocca e la carrozzeria che deve vestirlo.

Lo studioso Nino Balestra, presidente del club internazionale Cisitalia, per anni ha cercato e ottenuto testimonianze e documenti sulla storia della Marca, non soltanto dalla famiglia Dusio ma anche da ingegneri, tecnici e piloti che parteciparono alla avventura Cisitalia.

Secondo Balestra la 202 non rappresenta l'inizio di una nuova era, bensì il compimento di una decade di sviluppo che era partito con, fra le altre, la Fiat 508 CS del 1937 e la Alfa Romeo 2500 SS Touring Mille

Miglia del 1940. Nel 1947 sono coinvolti nel lavoro Pinin Farina e Vignale, dopo che la strada è stata aperta dai talenti uniti di Giacosa e Savonuzzi, da cui Farina rileva il compito di completare l'opera creando una mirabile sintesi dei vari apporti. Il brillante carrozziere torinese attrae su di sé una notevole promozione a livello internazionale grazie alla 202 e, fatto non senza importanza, riesce fin da subito a svilupparla pensando già ai passi successivi per produrla in serie. Una serie che porterà a 170 copie soltanto, in coabitazione con Vignale il quale non ha impedito a Farina di realizzare la sua officina di battilastra.

Motonautica

Il successo della 202 è limitato a causa, tra le altre, del prezzo di acquisto e delle scarse prestazioni del piccolo motore Fiat. Nel 1952 si decide dunque il

NEW YORK
Sopra, la vettura con motore BPM è esteticamente identica all'originale con motore Fiat. Sotto, la 202 esposta al MoMa di New York. Nella pagina a fianco, l'abitacolo dove spiccano il volante a quattro razze e la strumentazione ricca e un po' sparsa. Nel dettaglio: il contagiri e gli indicatori di benzina, temperatura acqua, pressione olio e tensione batteria.





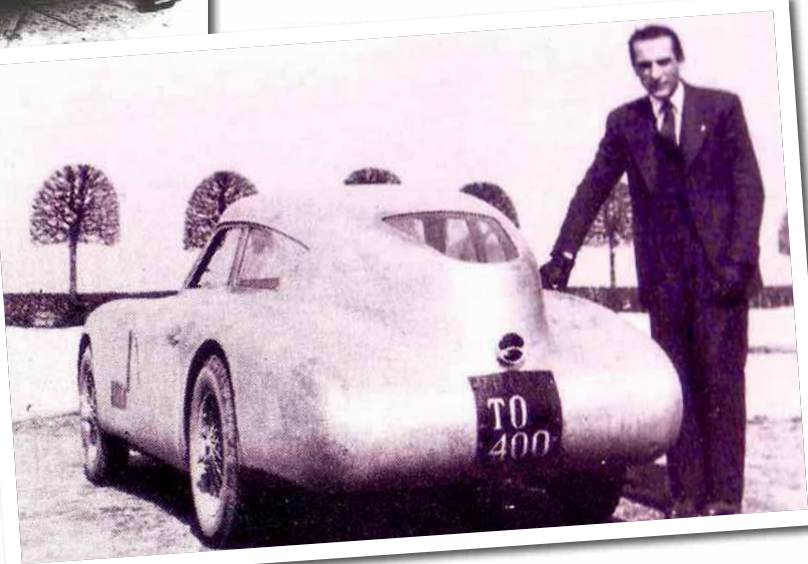


lancio della 202 D nel tentativo di rinvigorire un marchio che è già in calo e anche piuttosto rapidamente. In quel momento Piero Dusio si è trasferito in Argentina a seguito di rovesci finanziari, lasciando il figlio Carlo alla guida della Casa, con il non semplice compito di salvarla.

È del tutto evidente che il motore Fiat 1100 da 60 Cv non soddisfa la crescente voglia di prestazioni degli appassionati delle gran turismo. Ma non è facile trovare un altro motore adatto. Alfa Romeo, Ferrari e Maserati ne hanno di potenti ma non sono affidabili né tanto meno economici. A quel punto il pilota francese Charles Pozzi, ben inserito nella motonautica, suggerisce a quel punto di usare il motore italiano BPM, il migliore in quel momento in Italia nelle gare motonautiche. La società Botta Puricelli Milano, fondata nel 1932, ha già conquistato una serie di vittorie e record. Il primo tentativo di trasferire un motore dall'acqua all'asfalto è fatto con un 4 cilindri due litri montato sulla D46. Per la 202 si sceglie invece il 2.8 MS Sport, sempre a 4 cilindri, da 160 Cv, che è montato sulla 202 D presentata al Salone di Ginevra del 1952 e portata alla Mille Miglia poche settimane dopo. Va notato tra l'altro come il retrotreno della 202 D sia lo stesso della Lancia Aurelia B20 sicché le due auto hanno la stessa carreggiata posteriore.

Mille Miglia

Per enfatizzare le rinnovate ambizioni della Casa, Carlo Dusio è di nuovo affiancato dal padre Piero, rientrato appositamente dall'Argentina, in un equipaggio iscritto con il numero 621; la carrozzeria della vettura è modificata in alcuni punti rispetto alla 202-Fiat. In questa versione Competizione, la vettura torinese è competitiva nella sua categoria nonostante la presenza di numerose Ferrari ma si deve ritirare con la frizione rotta, ora di dimensioni insuffi-



GIACOSA RACCONTA

L'ingegnere Giacosa è responsabile del progetto della prima Cisitalia. Nel libro "I miei 40 anni in Fiat" fornisce un'interessante descrizione dall'interno di molti aspetti del concepimento delle auto volute da Piero Dusio, specialmente quelli relativi alla 202. Eccone un estratto: "Dusio mi chiese un disegno di una biposto derivata dalla D 46, e io fui d'accordo, ma a condizione che il mio apporto si limitasse a un disegno d'insieme. In un sabato pomeriggio e una domenica feci un progetto di telaio tubolare adatto a ospitare una carrozzeria coupé, per la quale feci anche i profili longitudinale e trasversale. Il pianale era saldato al telaio, per avere la massima rigidità con il minor peso. Savonuzzi si occupò del completamento del progetto nel dettaglio e per la costruzione della macchina... Quando si disputò la prima Mille Miglia nel giugno 1947, ci fu molta agitazione sulla definizione della nuova carrozzeria. Savonuzzi testimoniò delle sue capacità di stilista realizzando un modello in scala 1:5 della coupé e della spider. La prima coupé fu costruita da Vignale, che era stato capo dell'officina degli Stabilimenti Farina di Giovanni, fratello di Pinin. Il taglio della carrozzeria piacque molto e Dusio, entusiasta e grato, premiò Vignale a tal punto che egli poté aprire una sua azienda: la Carrozzerie Vignale. In Cisitalia le carrozzerie coupé e spider continuarono poi a evolvere. Altri carrozzeri si dissero interessati, compreso Giovanni Farina che si occupò della produzione della spider. A Pinin Farina fu affidato il sesto telaio della due posti ai primi del 1947, tuttavia la vettura non fu pronta prima di Settembre..."



POCHE COME LEI

Tenendo presente che nasce nel 1946-47, la Cisitalia 202 ha una linea modernissima. Non erano molte, a quell'epoca, le automobili con i parafranghi così ben accordati con il corpo centrale; ancor meno quelle con una "bocca" anteriore così ampia e i fari ausiliari all'interno. L'assenza totale di paraurti tradisce la destinazione sportiva della *Berlinetta*. Nella pagina a fianco, alcune foto di archivio: Piero Dusio raggiante al termine di una gara (lui stesso fu pilota di buona levatura); il figlio Carlo con la 202D motorizzata BPM di questo articolo, prima della partenza della Mille Miglia del 1952; più in basso, il progettista Giovanni Savonuzzi con il prototipo della sua creatura: si notino la forma del lunotto posteriore e del padiglione.



cienti per sopportare il lavoro divenuto più gravoso con il maggior carico di coppia. Infatti, questo motore è progettato per girare a pieno regime per ore e ha molta coppia anche a basso regime, necessaria a rilanciare l'elica della barca nel momento della virata intorno alla boa. Cisitalia andrà avanti con questo motore per alcuni mesi a produrre la 202 D.

Oggi questa ultima versione della 202 D è estremamente rara. Dei cinque esemplari prodotti (di cui due spider) ne sono rimasti due, uno dei quali è proprio quello usato dai Dusio in gara e da noi qui fotografato. L'esemplare in questione ha il telaio numero 189 e il motore BPM 1815 ed ha avuto pochissimi proprietari, il penultimo dei quali è stato proprio Nino Balestra. La notevole documentazione che accompagna l'esemplare, unico per la sua storia e il suo motore, non fa che rafforzare la sua autenticità e originalità. Questa Berlinetta Competizione, nella sua compiutezza tecnica e stilistica, accompagnerà la Cisitalia a una fine bella ed elegante della sua breve carriera. Arthur Drexler, direttore del MoMa di New York che espone la 202 per la prima volta nel 1951, la descrive come una "scultura in movimento". Drexler la pone su un piedistallo riconoscendo la natura senza tempo tipica del capolavoro che, a 70 anni dalla sua creazione, affascina ancora con la sua grazia stilistica. E ancora si guida perfettamen-

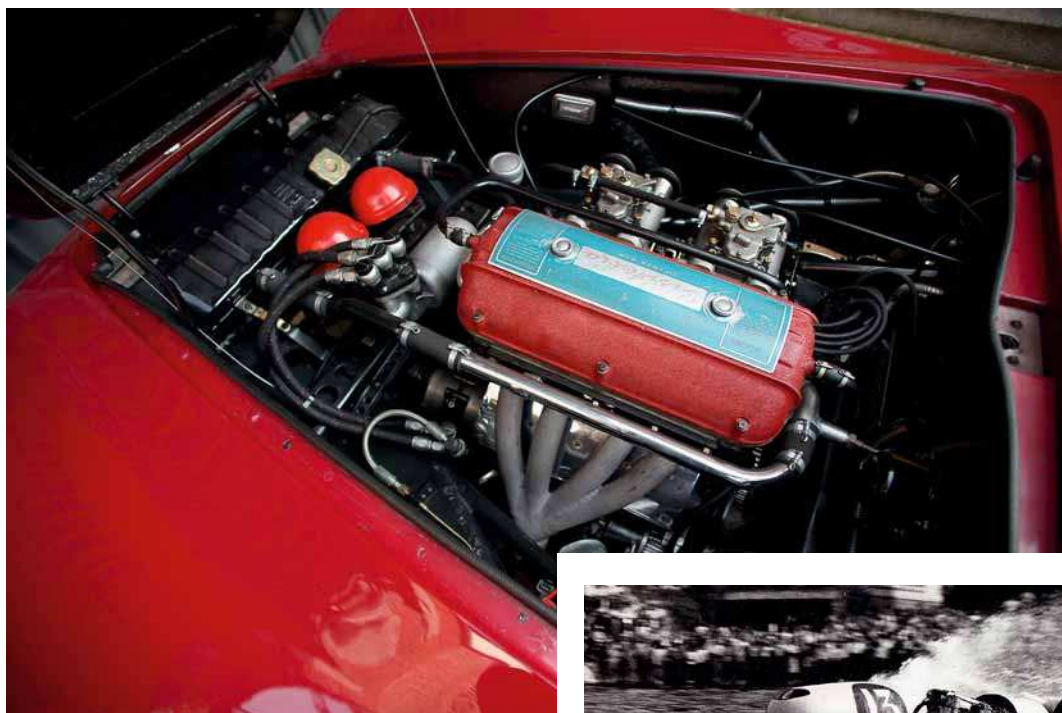
te anche in virtù del motore Botta Puricelli che deteneva già oltre 40 record mondiali di velocità quando Carlo Dusio lo portò in gara sulle strade della Mille Miglia del 1952.

(Traduzione di Francesco Pelizzari)

FATTI PER DURARE

La nascita del marchio BPM risale al 1931 quando i due soci Botta e Puricelli decisero di tentare di interrompere il dominio degli americani in molte delle categorie della motonautica esistenti al tempo. Decisero dunque altresì di dedicarsi soltanto a motori da competizione. Basata a Milano, la compagnia ebbe presto successo, vincendo la Pavia-Venezia del 1932, gara di oltre 400 km sul fiume Po. La forza dei motori BPM risiedeva nel fatto di essere progettati specificamente e fin dall'inizio per l'uso motonautico, secondo le esigenze di quell'utilizzo. In particolare il fatto di girare a pieno regime molto a lungo, senza o con minime variazioni, eccetto per il momento della virata intorno alla boa. Dagli anni 30 agli anni 60 la maggior parte della produzione BPM si concentrò sui 4 cilindri da 1500 a 2800 cc. Leggeri ma molto robusti, semplici ma molto ben progettati in ogni dettaglio, i motori BPM ottennero centinaia di vittorie e continuano oggi con il modello Vulcano V8, molto popolare nei veloci motoscafi moderni. Per dare l'idea dei successi della BPM, basti dire che da metà anni 50 a oggi ha conquistato oltre 70 record mondiali di velocità e vinto due campionati del mondo. Oggi la BPM è molto più piccola di un tempo e si occupa del restauro dei suoi motori d'epoca visto che ha mantenuto tutti gli attrezzi di allora e produce trasmissioni speciali soprattutto per i grossi off-shore popolari in America.





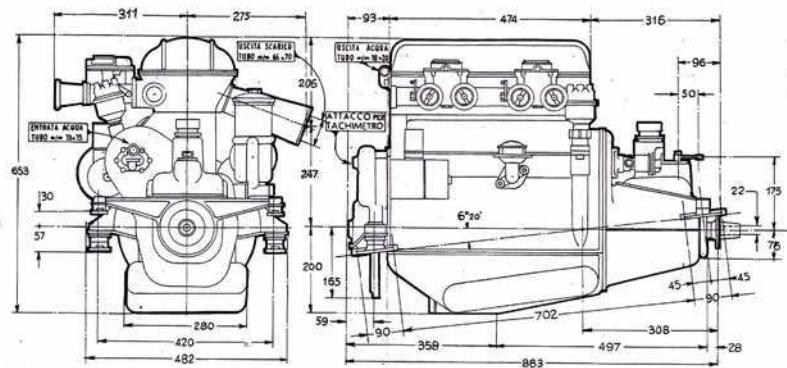
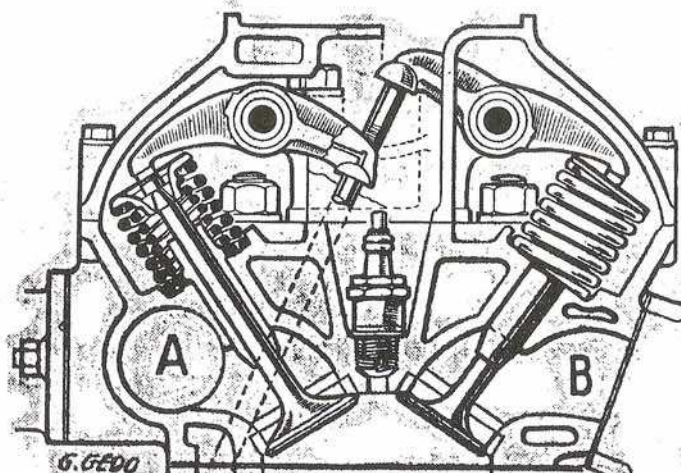
SAN MARCO
Il motore BPM (a fianco nel vano della Cisitalia) fu grande protagonista nella motonautica: lo vediamo sotto in azione su un motoscafo San Marco (costruito a Milano nel 1953 dal pilota Oscar Scarpa). In basso, il disegno della distribuzione e due viste di prospetto del robusto 4 cilindri, progettato per girare sempre al massimo; nella foto piccola, i due Weber doppio corpo di questa versione per la 1000 Miglia (+20 Cv rispetto alla versione stradale).



SCHEDA TECNICA

CISITALIA 202 D - BPM

Motore: BPM realizzato su licenza per Cisitalia, anteriore longitudinale raffreddato ad acqua, 4 cilindri in linea, 2772 cc, alesaggio e corsa 89 x 110 mm, camere di combustione emisferiche, rapporto di compressione 8,5:1, 2 valvole in testa, aste e bilancieri, 2 carburatori Weber doppio corpo 48DCO 2SP, potenza 180 CV a 5300 giri **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio in blocco con il differenziale, 4 marce + RM, rapporto al ponte 3,8:1; pneumatici 5.00x15 **Corpo vettura:** carrozzeria coupé 2 porte 2 posti in alluminio, telaio tubolare in acciaio; sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti inferiori, molle a balestra, ammortizzatori idraulici; sospensioni posteriori ponte De Dion, molle a balestra, quattro ammortizzatori idraulici ad azione progressiva; sterzo a vite e settore; freni a tamburo sulle quattro ruote; capacità serbatoio carburante 42 litri **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.450, carreggiate ant/post 1.300/1.300, lunghezza 3.400, larghezza 1.450, altezza 1.250; peso 850 kg **Prestazioni:** velocità massima 220 km/h



Il ritorno dello Stambecco

L'ULTIMO RADUNO DI MARCA RISALIVA AL 1976. CON QUATTORDICI AUTO PRESENTI L'EVENTO È STATO UN GRAN SUCCESSO, CONSIDERANDO LE DIFFICOLTÀ ORGANIZZATIVE. E NEL 2018 SARÀ FINALMENTE PRONTA LA 360 GRAND PRIX

DI MARIO SIMONI - FOTO MATTEO GRAZIA E GABRIELE ANGELINI



Settembre 1947: da pochi mesi due nuovi marchi automobilistici si confrontano ad armi pari sulle piste italiane. I loro simboli sono lo Stambecco e il Cavallino, entrambi rampanti, e spesso sopravanzano le ben più blasonate Maserati e Alfa Romeo. Il grande protagonista di quel 1947 è però lo Stambecco Rampante della Cisitalia: a giugno ha sfiorato l'incredibile vittoria alla Mille Miglia con Nuvolari, mentre è appena nata la 202 Coupé, "firmata" da Pininfarina, che è una generazione più avanti di tutte le altre auto, ma soprattutto è iniziata la costruzione della 360 Grand Prix da F1, progettata nientemeno che dallo Studio Porsche e destinata a essere la grande protagonista del primo Campionato del mondo di F1 previsto per il 1950. Settembre 2017: 500 Ferrari giungono a Maranello per festeggiare i 70 anni della Casa del Cavallino Rampante di fronte alle telecamere delle TV e ai mass media di tutto il mondo. Undici Cisitalia raggiungono "faticosamente" Cervia (RA) per celebrare i 70 anni dalla nascita della 202: esposte negli af-

fascinanti ambienti seicenteschi del Magazzino del sale Darsena, vengono "scoperte" da migliaia di visitatori, che spesso non hanno mai sentito parlare di questo marchio.

Il destino, si sa, gioca strani scherzi: quella che sembrava destinata a essere una delle più prestigiose Case automobilistiche mondiali ormai è conosciuta soltanto da pochi appassionati, mentre la Ferrari è divenuta uno status-symbol globale. Si è parlato anche di questo nelle conferenze che hanno completato il Raduno Internazionale Cisitalia 2017, ricco come pochi

FERRARA
Le Cisitalia protagoniste del raduno schierate dirimpetto la sede dell'Officina Ferrarese, dove è stata posta una targa in ricordo di Giovanni Savonuzzi. In primo piano, a destra, una bella D46 conservata con la sua patina del tempo.



di tappe e avvenimenti, anche perché c'erano ben 41 anni da recuperare: tanti infatti ne sono passati dal precedente Raduno di Mantova, del 1976.

"A piedi" dagli USA

Ci sono voluti il coraggio e l'incoscienza di tre appassionati per cercare di riunire le poche Cisitalia rimaste nel nostro Paese (poco più di una trentina delle circa 300 costruite) e tentare di raccogliere l'adesione dei collezionisti stranieri: il risultato a prima vista può apparire deludente, con un totale di 14 adesioni

ottenute, fra cui un equipaggio straniero e un appassionato giunto addirittura dagli Stati Uniti senza auto al seguito. In realtà si può ben dire che questo è stato un raduno "epico". Buona parte dei "cisitalisti" non usava da anni la sua auto, con i problemi che, è facile intuire, ne sono seguiti: qualcuno perciò ha dovuto rinunciare a priori al raduno, mentre altri non sono riusciti ad arrivare nemmeno alla partenza. Una serie di "ritiri" prima ancora del via ha costellato la manifestazione: una 202 Coupé "speronata" lungo la strada per Ferrara, una 202 Cabriolet lasciata a piedi dalla



pompa dell'acqua e una Spider Mille Miglia "appiedata" dai topi, che nel corso degli anni si sono mangiate l'impianto elettrico. I proprietari di altre due 202, anch'esse ferme da tempo immemorabile, hanno invece voluto essere presenti a ogni costo, ma arrivando con il carro attrezzi: una coupé infatti è ancora in restauro dopo l'incidente in una gara di Regolarità, mentre l'altra è stata finalmente rimontata dopo oltre 20 anni in cui i vari pezzi viaggiavano da una parte all'altra dell'officina, ma il suo proprietario non è riuscito a completare il motore.

Savonuzzi

A parte questi "imprevisti" il Raduno è stato denso come pochi di momenti emozionanti, a cominciare dalla tappa di Ferrara, dove nella sede del club Officina Ferrarese è stata posta una targa commemorativa in ricordo dell'ingegner Giovanni Savonuzzi, il vero "padre" tecnico e stilistico della 202: di origini ferraresi, finora era stato dimenticato dalla sua città come da molti appassionati delle auto d'epoca. Sei 202 Coupé e una D46 schierate una a fianco all'altra -una parata che forse in questi 70 anni non si è mai

vista- hanno reso gli onori al loro progettista assieme ai suoi familiari giunti dagli Stati Uniti.

Da Ferrara la piccola carovana delle Cisitalia ha raggiunto Cervia, dove, oltre all'esposizione delle vetture, votate dal pubblico e dai partecipanti, si sono tenute due conferenze.

La prima serata è stata dedicata prima all'ingegner Savonuzzi, con l'intervista registrata da Giosuè Boetto Cohen alla figlia Alberta Savonuzzi, e poi a Guido Scagliarini, l'unico pilota al mondo che poteva ancora dire "Ho battuto Nuvolari", mancato poche settimane prima a 102 anni: fu fra i fondatori dell'Abarth, oltre che uno dei grandi conduttori di Stanguellini e Cisitalia, con cui fu Campione italiano Sport nel 1947 e 1948.

La 360 Grand Prix

La seconda conferenza ha invece avuto come protagonista la 360 Grand Prix F1 e uno dei più prestigiosi restauratori internazionali di auto d'epoca, Gianni Torelli, che sta completando il secondo esemplare della monoposto (il primo è al Museo Porsche) che il prossimo anno dovrebbe finalmente scendere in pi-

IN MAGAZZINO

Sopra, da sinistra le Cisitalia 202 davanti al palazzo mediceo di San Luca e dentro il Magazzino del sale di Cervia, a cui si riferisce anche la foto sotto, con la D46 in primo piano, e sullo sfondo, la 202 MM Spyder.





sta: nel corso della serata, di fronte anche a Pietro Dusio, il nipote del fondatore della Cisitalia, ha mostrato i disegni di progetto della vettura e ha spiegato i pregi e i difetti di questa F.1, emettendo una dura sentenza: *“Nel 1948/49 sarebbe stato quasi impossibile completarla”*, oltre che per i costi elevatissimi, per alcune lacune ancora presenti nel progetto e per la mancanza allora di materiali adeguati alle caratteristiche del 12 cilindri sovralimentato di 1,5 litri progettato dallo Studio Porsche, in grado di erogare, ma soltanto in teoria, 400 Cv.

Il Raduno Cisitalia ha raggiunto poi Savignano sul Rubicone (FC), dove il più esperto restauratore mondiale delle Cisitalia, Delio Galassi, ha spiegato i “segreti” della sua officina e mostrato i molti particolari meccanici e motori da lui ricostruiti in questi 40 anni. La tappa turistica e gastronomica, ma anche il tratto del percorso più divertente e impegnativo del percorso, ha invece portato a uno dei più affascinanti borghi italiani, la medievale San Leo, con l'imperdibile rocca dove fu rinchiuso il conte Cagliostro. Infine, la chiusura della manifestazione in concomitanza con il tradizionale raduno “Zir de Bosch” e con la celebre Mostra-Scambio di Gambettola, dove so-

no state premiate le Cisitalia più apprezzate dal pubblico e dai partecipanti: il primo “Trofeo Piero Dusio” è stato vinto dalla Barchetta Cisitalia-Ermini, che ha approfittato del frazionamento delle preferenze fra tutte le 202 presenti e grazie alla sua linea accattivante, opera di Rocco Motto, ha ottenuto il maggior numero di voti fra il pubblico di Cervia. Gli addetti ai lavori hanno invece preferito la 202 Coupé più ricca di storia, il secondo esemplare costruito da Pininfarina, esposto al Salone di Parigi del 1947 e realizzato in acciaio e non in alluminio come gli altri. Il proprietario, essendo anche uno degli organizzatori, ha però rinunciato al premio, che è andato all'unica 202 B presente, già appartenuta a Carlo Dusio.

L'entusiasmo dei partecipanti ha portato a fissare già l'appuntamento per il prossimo Raduno, a Imola nel 2018, in occasione della prima prova in pista della 360 Grand Prix, mentre è in dirittura d'arrivo anche la nascita del Registro Cisitalia.

LA BARCHETTA DI MOTTO
Sopra, da destra: la D46 mentre fa il suo ingresso al Magazzino del sale a Cervia; la barchetta Cisitalia-Ermini realizzata da Rocco Motto è stata la più votata dal pubblico della cittadina romagnola; l'officina di Delio Galassi a Savignano sul Rubicone.





VELOCISSIMA

Assetto piatto, tanti Cv e trazione sulle quattro ruote fanno della Delta Integrale una macchina velocissima sulle strade guidate. È però una sportiva di razza, dai limiti elevatissimi, quindi serve esperienza per maneggiarla in sicurezza. Nella vista frontale emerge la "muscolatura" dei passaruota allargati.

Lancia Integralmente mia

**LA INTEGRALE, A 8 E 16 VALVOLE, HA DOMINATO
I RALLY E IL CUORE DI MOLTISSIMI APPASSIONATI
COME QUELLO DI UN RAGAZZO DI PADOVA CHE HA
COLTIVATO, E REALIZZATO, IL SOGNO DI RAGAZZINO**

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO MARCO MARINI

Apparsa nel corso del 1979, la Lancia Delta è una berlina compatta che piace subito al mercato grazie alla linea moderna disegnata da Giugiaro, alla qualità delle finiture tipicamente Lancia (anche se ormai Fiat) e alla brillantezza dei motori, inizialmente 1.3 e 1.5. Il disegno dei due volumi è tanto azzeccato da restare pressoché immutato per vent'anni; e nel 1980 la macchina vince il titolo di "auto dell'anno", che all'epoca qualcosa significava.

La vettura è del segmento medio che più interessa le Case, e data la vitalità del marchio Lancia nelle competizioni, il suo uso in gara è cosa naturale. Nel giro di pochi anni i regolamenti dei Rally cambiano ed emerge il Gruppo B, fortemente voluto dal presidente della Federazione Internazionale Jean Marie Balestre. Egli ha un piano molto chiaro: Ecclestone gli dà fastidio con la Formula 1, che ha una visibilità sempre più planetaria; allora caldeggia un regolamento che possa interessare il più possibile i Costruttori nella disciplina più importante tra quelle per vetture "stradali".

Il Gruppo B, che richiede soltanto 200 esemplari per l'omologazione, è un invito a nozze. Ma i prototipi che ne derivano sono troppo potenti, con i funesti risultati che tutti sanno. A fine 1986 perciò si cambia rotta e si passa ai Gruppi A ed N, entrambi realmente derivati di serie. La Lancia con la Delta non si fa trovare impreparata: se la S4 di Gr. B aveva soltanto una carrozzeria (lontana) parente del modello stradale, la nuova HF 4WD è una normale Delta di serie con motore potente (165 Cv) e trazione integrale: una belva sì, ma anche una semplice versione "top" di gamma.

Allargata

Gli sviluppi tecnici però corrono più veloci delle auto e già a fine 1987, nonostante la vittoria della 4WD nel mondiale, si pensa alla versione successiva, che si chiamerà "Integrale" e avrà le carreggiate allargate. La "8 valvole" manterrà la meccanica della precedente, soltanto un po' potenziata (oltre 180 Cv a 5300 giri) grazie a un nuovo turbo Garrett T3 più grosso del precedente a sovralimentare il 2 litri 4 cilindri deri-



vato dalla Thema, e la coppia di 31 kgm a 3500 giri; modifiche arrivano anche per i freni, con dischi anteriori ventilati e più grandi e pinze adeguate. L'estetica cambia non soltanto per i parafranghi allargati che accolgono ora pneumatici 195/55 VR15, ma anche per le prese d'aria motore e freni. L'allargamento comporta ovvie modifiche alle sospensioni, mentre la trazione integrale resta basata su tre differenziali, di cui il centrale epicicloidale e ripartizione 56/44 anteriore/posteriore. La Delta siffatta consuma più di una Porsche 911, che eguaglia però in termini di prestazioni assolute, soprattutto in accelerazione: 0-100 km/h in 6 secondi, 1 km da fermo in 26 secondi. Numeri che, unitamente alle vittorie nelle gare, fanno sognare gli appassionati e portano direttamente nel mito la vettura.

Dal 1987 al 1989 si vendono 9841 esemplari di HF "Integrale" e la vettura vince due titoli iridati Rallye Costruttori e altrettanti Piloti. Ma lo sviluppo non si ferma. Nonostante la vittoria di 10 delle 11 prove del calendario iridato 1988, per restare sulla cre-



MISSONI

La Delta Integrale era venduta di serie con sedili Recaro rivestiti di Alcantara. Su questo esemplare sono un po' sbiaditi ma il tessuto "Missoni" si trova ancora in commercio. La plancia (in alto) era del tutto simile a quella delle Delta normali ma con molti indicatori in più. Bellissimo il volante a tre razze in alluminio con corona in pelle.





ELEGANTE

Sopra, Giorgio Borella al volante. Sotto, nella vista di lato risalta la modernità della linea di Giugiaro, elegante nonostante tutto; si nota la bombatura del cofano motore della 16 valvole. A sinistra, la ricca strumentazione: contagiri, tachimetro, temperatura acqua, pressione turbo, benzina, voltmetro, temperatura e pressione olio. C'è anche un ricco check-panel.

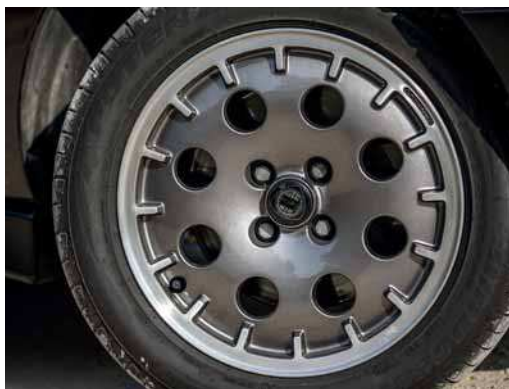




sta dell'onda delle competizioni serve sempre di più, serve la distribuzione a 16 valvole, che migliora il riempimento delle camere di combustione e quindi permette di ottenere dalle elaborazioni sempre più potenza e coppia. Sulla Delta Integrale 16 valvole di serie la potenza sale a 200 CV, in gara è quasi il doppio grazie anche a iniettori maggiorati e una turbina dalla risposta più rapida che migliora la risposta; essa è accoppiata ad accorgimenti che rendono la curva di potenza molto più progressiva: una valvola pop-off a comando elettronico (serve a controllare la pressione di sovralimentazione) che lavora in base a parametri sempre maggiori, come temperatura e pressione dell'aria e giri motore. Una novità piuttosto importante sulla "16 valvole" è data dalla ripartizione della coppia, che inverte i valori tra anteriore e posteriore, ora 47/53 per dare maggiore maneggevolezza alla vettura sull'asfalto dove le Ford Cosworth sono sempre più competitive.

Catalizzata

Con la "16 valvole" la Delta Integrale diventa sensibile anche all'ambiente e alla sicurezza: può usare la benzina verde e come optional può avere un sofisticato impianto antibloccaggio ABS accordato grazie all'elettronica con le peculiarità della trazione integrale (per esempio, il sistema "legge" se la macchi-



PIÙ BASSA

La 16 valvole ha un assetto più basso, rispetto alla 8 valvole, e battistrada dei pneumatici 205 invece che 195. I bellissimi cerchi fucinati (a lato) restano da 15 pollici. La ripartizione della trazione aumenta al posteriore per migliorare la maneggevolezza in gara.

na sta percorrendo una curva ad alta velocità anziché sbandare, oppure la centralina dell'ABS comanda a quella dell'iniezione di regolare il freno motore in base alla velocità e alla stabilità della vettura). La nuova Integrale 16v si riconosce a prima vista per la presenza della "gobba" sul cofano motore, necessaria per fare spazio alla nuova testa del motore, e per l'assetto più basso rispetto alla "8v"; poi ci sono anche i pneumatici più larghi (205/50 R15 V) e nuove griglie alle prese d'aria anteriori.

Qualche mese dopo la versione plurivalvole arriva sul mercato anche la Delta "Integrale kat", dotata di catalizzatore a 3 vie e sonda lambda. Ha le stesse caratteristiche meccaniche ed estetiche della "16 val-



vole" ma non il motore, che è ancora il vecchio con la distribuzione a due valvole per cilindro, per una potenza di 177 Cv che alla prova dei fatti riduce soltanto marginalmente le prestazioni assolute.

Di questa versione saranno prodotti 2.700 esemplari, contro i 12.860 della "16 valvole" che vincerà i titoli iridati Piloti e Costruttori sia nel 1990 sia nel 1991.

Deltona

La saga della Delta non si ferma qui: nel 1991 è la volta della Integrale Evoluzione, a cui seguiranno la "Evoluzione II" che rappresenta l'apogeo del modello, con motore 2 litri 16 valvole catalizzato da 215 Cv. Le "Evo", meglio note come "Deltona", rappresentano il canto del cigno del progetto, ancora vincenti ma non più dominatrici nelle competizioni, anche perché nel frattempo il Gruppo Fiat si ritira in veste ufficiale dai Rallye. Tuttavia, con il suo corpo vettura muscoloso e ancora più largo e le tante serie limitate (in particolare le "Martini") faranno sognare, e fanno sognare tuttora, gli appassionati.

Capo meccanico

Il proprietario della Delta Integrale 16 valvole di queste pagine si chiama Giorgio Borella e di professione fa il meccanico. Non un meccanico qualsiasi, ma del Team Rapax, una scuderia padovana di prima fi-

POCHI BAGAGLI

In alto, le targhette identificative della Integrale 16 valvole si trovano sulla mascherina frontale e in coda sul portellone del baule; un'altra è sulle "minigonne laterali". Il vano bagagli è sacrificato per la presenza della ruota di scorta, spostata da sotto il pianale per fare spazio al differenziale posteriore.

OCCHIO ALLE EX-CORSA!

Le Lancia Delta integrale hanno conosciuto negli anni una crescita delle quotazioni in accordo con la crescita del mercato, ma senza gli exploit che ci si poteva attendere guardando alla carriera sportiva. Probabilmente perché è un'auto derivata di serie e non un prototipo come erano la Stratos o la 037.

Con l'eccezione delle ultime "deltone", soprattutto alcune versioni speciali come le "Martini", che sono considerate oggetto da collezione e per le quali ci si può sentire chiedere anche 90mila euro e più (ma non si dovrebbero superare i 70mila per un esemplare perfetto).

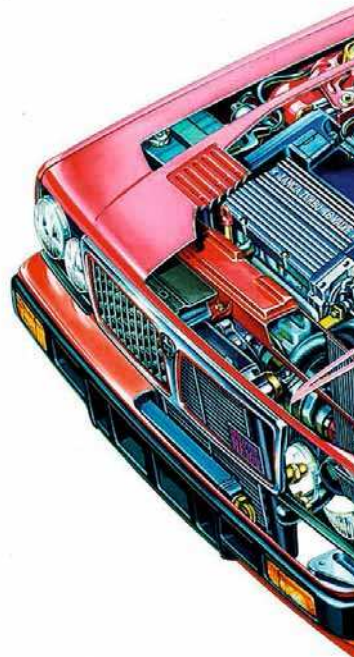
Le Integrale 8 valvole e 16 valvole si trovano in una forbice compresa tra i 15.000 e i 50.000 euro. Quest'ultima cifra è senza dubbio eccessiva. Una buona Delta Integrale, ben marciante a posto di meccanica, carrozzeria e interni senza grossi lavori da fare ha una quotazione ragionevole tra i 20.000 e i 30.000 euro in base alla versione e alla percorrenza reale. Nel procedere a un acquisto va tenuto conto di prendersi tutto il tempo per controllare che non sia un esemplare ex-corsa ripristinato, visto che all'epoca moltissime furono usate a tale scopo. Dopodiché, la meccanica è affidabile e tutto sommato semplice, derivata dalla grande serie e alla portata oggi di un buon meccanico generalista; ciò non toglie però che un uso non corretto (tirate a freddo eccetera) possa aver messo a dura prova motore e turbina. Se ben usata e mantenuta, la Delta Integrale supera 200.000 km senza problemi. In caso si debbano fare lavori di ripristino importanti, i costi possono essere molto elevati (turbina, distribuzione eccetera). Come per molte auto anni '80 può non essere semplice ripristinare gli interni, soprattutto le plastiche; molte Delta Integrale possono presentare il sedile Recaro di guida danneggiato o semi sfondato per l'uso, o anche soltanto l'Alcantara consumata. Tuttavia il ripristino di questi elementi non rappresenta più un grosso problema, se non monetario, visto che gli specialisti in tal senso non mancano.

Due delle migliori Delta Integrale attualmente sul mercato, una 8 valvole (in foto) e una 16 valvole, sono presenti nel portale www.classic-trader.com: sono entrambe di un commerciante italiano e hanno pochissimi km, prima vernice e in sostanza come nuove, addirittura ancora con i pneumatici di primo equipaggiamento. Provengono da una recente vendita all'asta e per tutti questi motivi il prezzo è "su richiesta": molto più alto di quanto sopra esposto.



la in Formula 2, campionato che nel 2010 ha anche vinto. Dunque non è uno sprovveduto, oltre a essere sicuramente appassionato: *"Infatti all'Integrale mi ci sono appassionato che andavo ancora a scuola -esordisce Giorgio, che ha 34 anni-. Ce l'aveva un mio amico, che purtroppo poi ha deciso di venderla prima che io avessi la possibilità di acquistarla"*. Così Giorgio ha dovuto coltivare la passione sulla carta, ma poi è stato ricompensato: *"Per anni ho messo da parte soldi con l'obbiettivo di acquistare la mia Integrale, e alla fine ce l'ho fatta. Ho trovato questo esemplare proprio nella mia provincia di origine, come dice la targa, e anche poco sfruttato. L'ho acquistata l'anno scorso che aveva più o meno i chilometri di adesso. Ed era un proprietario, di una signora che l'aveva acquistata insieme al marito per farsi un regalo"*. Dunque una macchina sana e senza sorprese nascoste: *"Sì, era così, anche se i signori non avevano un garage dove tenerla -ricorda Borella-. Per fortuna anche se la tenevano in strada la coprivano con un telo quando non la usavano per lungo tempo. Tra l'altro prima che l'acquistassi io era ferma da un paio d'anni, infatti era stata anche radiata"*. Ma non hai avuto brutte sorprese? *"Non particolari, no. Dopo la revisione l'ho guidata subito per un lungo tratto perché volevo capire subito come andava"*. Visto il lavoro che fai non sarà stato difficile? *"Aveva un problema con la terza e la quarta marcia, i sincronizzatori non funzionavano bene perché era entrata dell'acqua, non so come. Però il motore girava bene, anche al minimo"*. Quali lavori hai fatto?

"Oltre ai sincronizzatori, ho sostituito le cinghie e smontato la meccanica, ma senza aprire il motore. Diciamo che ho fatto un restauro leggero, giusto per verificare la trasmissione. Poi l'ho riverbernicata". Hai comunque potuto fare esperienza sulla macchina: come la vedi, dal punto di vista del meccanico? È costruita bene? *"Secondo me molto, soprattutto progettata bene. Anche se è complessa, perché piena di tubazioni e condotti, oltre che di staffe e supporti, si smonta e si rimonta con facilità. Per fare un esempio, il serbatoio e le sue tubazioni si tolgono in cinque minuti di orologio. Una cosa curiosa è che le parti zincate, come la bulloneria per esempio, sono di quattro colori diversi: giallo, bianco, verde e nero"*. E l'interno? *"È un po' scuripato dall'esposizione al sole, sbiadito più che altro, e il sedile di guida si è smollato, come capitava sempre. Però tutto sommato è ancora in stato discreto. Ho pensato di rifoderare tutto, il tessuto c'è come ricambio e costa 80-100 euro al metro. Però il tappezziere mi ha consigliato di rifarlo per intero perché altrimenti si vede che è rifatto, allora ho preferito aspettare ancora un po' di tempo. Per ora va bene così"*.



LE VITTORIE MONDIALI DELLE DELTA 4X4

Campionato Costruttori

1987 HF 4WD

1988 HF 4WD e integrale

1989 HF integrale 8V e 16V

1990 HF integrale 16V

1991 HF integrale 16V

1992 HF integrale 16V "Evoluzione"

Campionato Conduttori

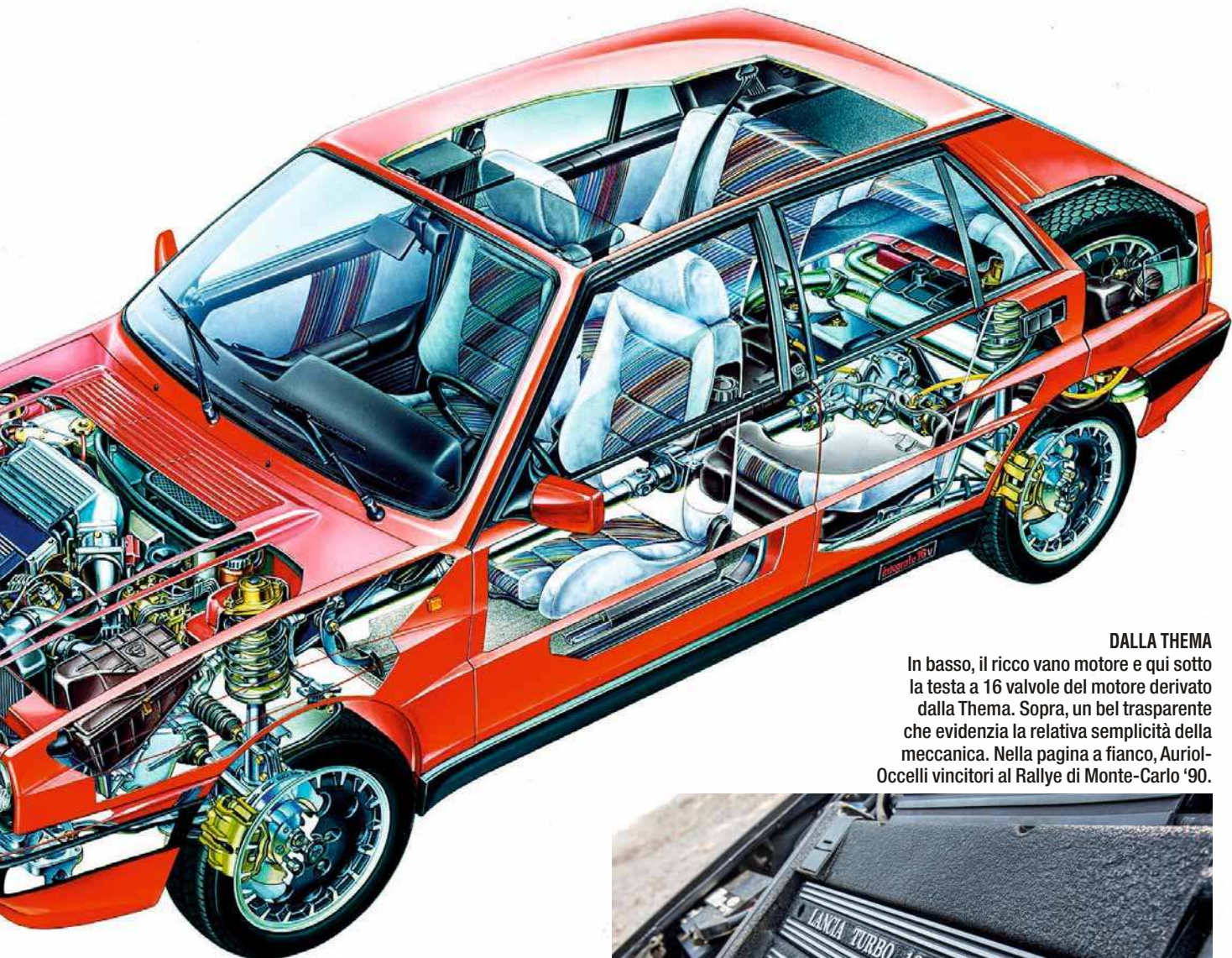
1987 Juha Kankkunen

1988 Miki Biasion

1989 Miki Biasion

1991 Juha Kankkunen





DALLA THEMA
 In basso, il ricco vano motore e qui sotto la testa a 16 valvole del motore derivato dalla Thema. Sopra, un bel trasparente che evidenzia la relativa semplicità della meccanica. Nella pagina a fianco, Auriol-Occelli vincitori al Rallye di Monte-Carlo '90.

SCHEDA TECNICA

LANCIA DELTA INTEGRALE 16V (8V)

Motore Anteriore longitudinale raffreddato a liquido, 4 cilindri in linea, monoblocco in ghisa, canne integrali, testa in lega leggera, alesaggio e corsa 84 x 90 mm, cilindrata 1995 cc, rapporto di compressione 8:1, distribuzione bialbero in testa (cinghia), 4 (2) valvole per cilindro, alberi controrotanti di equilibratura Accensione elettronica digitale Alimentazione iniezione elettronica Weber Marelli IAW, sovralimentazione con turbocompressore Garrett T3 e intercooler aria/aria Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi Potenza 200 (185) CV a 5500 (5300) giri Coppia 31 kgm a 3000 (3500) giri Impianto elettrico 12V, alternatore 50 A, batteria 45 Ah **Trasmissione** Trazione integrale permanente con tre differenziali, anteriore, centrale a giunto viscoso Ferguson, posteriore Torsen autobloccante, ripartizione coppia ant/post 47/53 (56/44) % Frizione monodisco a secco, cambio a 5 marce + RM, rapporto finale 3,111 Ruote in lega leggera 7x15" (6x15"); pneumatici 205/50 R15 (195/55 VR15) **Corpo vettura** Carrozzeria portante, berlina due volumi, cinque porte e cinque posti Sospensioni a ruote indipendenti con molle elicoidali e ammortizzatori idraulici: anteriori tipo McPherson con bracci oscillanti inferiori e barra antirollio; posteriori tipo McPherson, aste trasversali, puntoni di reazione, barra antirollio Freni a disco, anteriori auto ventilanti Ø 284 mm, posteriori Ø 227 mm **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.480 Carreggiate ant / post 1.448/1.440 (1.426/1.406) Lunghezza 3.900 Larghezza 1.700 Altezza 1.365 (1.380) Peso 1.250 (1.215) kg **Prestazioni** Velocità massima 220 (215) km/h; accelerazione 0-100 km/h 5,7 (6,6) sec



ANTEGUERRA | Ford AF (1929)

Ford

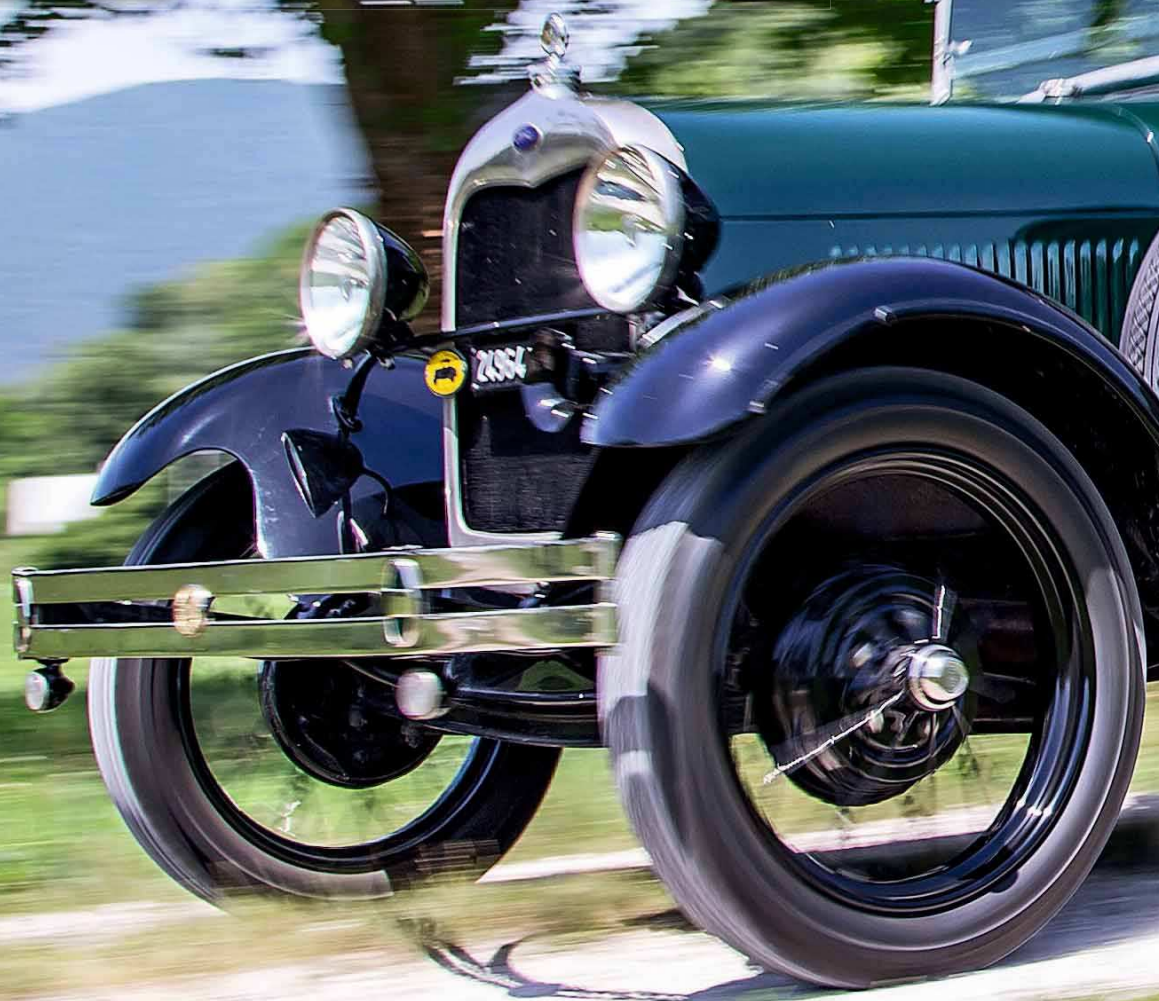
L'auto del panettiere

LA "F" STA PER FRANCIA, DOVE LE TORPEDO COMMERCIALI

COME QUESTA ERANO DETTE ANCHE "BOULANGER" (FORNAIO)

LA MODEL A È STATA LA PRIMA FORD PER IL MERCATO EUROPEO

DI NINO BALESTRA - FOTO MARCO MARINI





TANTO A POCO
Sobria, semplice,
robustissima. La Ford A
succede alla mitica "T"
ed è costruita anche in
Francia. Le prestazioni
sono modeste (velocità
massima 85 km/h), ma
in linea con i tempi. In
compenso la vettura è
solida e spaziosa e ha un
prezzo concorrenziale.



Fondato nel febbraio 1961, il Circolo Veneto Automoto d'Epoca riprende slancio nel 1965 con l'arrivo di una nuova dozzina di soci, determinati e veramente mossi da grande interesse storico e di ricerca.

Ci si conosce tutti, non soltanto in Italia, ma anche in Europa, perlomeno con i Paesi confinanti: Austria, Germania, Svizzera e Francia.

Proprio in Francia il club veneto allaccia un simpatico rapporto di amicizia con Henri Malartre, storico affermato, che gestisce già un noto museo dell'automobile in quel di Lione. L'origine di questa storia si ha in uno dei nostri frequenti viaggi a Lione. La Francia è ricchissima di vecchie auto per varie ragioni. Quando, alle soglie della seconda guerra mondiale, in Italia circolano all'incirca 300.000 veicoli, in

Francia si supera il milione e mezzo. Da noi, causa l'embargo e l'autarchia, c'è la sciagurata legge nota come "date ferro alla Patria". Il ferro è sino a quel momento importato quasi tutto dall'estero e, chiusi questi rubinetti, non rimane che tagliare tutte le ringhiere, smontare i cancelli e rottamare le auto nate prima del 1920 e non più in uso. Un vero disastro, ci sono foto che fanno male al cuore, con decine di vecchie automobili, dalle origini fino alle soglie degli anni Venti, trascinate a gruppi verso la demolizione. Così l'Italia ha salvato qualche auto d'annata soltanto se dimenticata, oppure volutamente occultata da qualche personaggio influente, che se lo poteva permettere.

La situazione negli anni '60 risente pesantemente di questi precedenti, perciò gli appassionati del

RAZIONALITÀ

Tutto è razionale sulla Model A. Sul volante una levetta corta per i fari, una lunga come acceleratore a mano mentre dietro il volante si vede l'anticipo. Sul cruscotto un piccolo quadro di servizio centrale dalla forma particolare. S'intravedono la comoda leva delle marce e il freno a mano; sulla destra, spunta il tirante dello starter.



MOLLEGGIATO
Sopra, il comodo sedile posteriore ben imbottito e molleggiato. A sinistra, il quadretto centrale con chiave di accensione a sinistra, indicatore benzina in alto, luce cruscotto al centro, contachilometri sotto e amperometro a destra.

CVAE trovano interessante “pescare” in Francia, appoggiati da un amico competente, dove si tratta anche con prezzi decisamente inferiori che da noi. Certo, le auto italiane sono come mosche bianche, vere rarità, mentre si trovano buone o addirittura ottime occasioni con auto di costruzione francese.

Quella “giusta”

In quella cena amicale del settembre 1969, fra una chiacchiera e l'altra, spunta l'occasione giusta, quella che un socio cercava da tanto tempo. Vuole un'auto degli anni Venti, ma già “moderna” e facile da guidare, non banale, pratica e che ad un raduno faccia la sua bella figura.

Si tratta di una Ford AF del 1929, costruita in Francia dalla Società Anonyme Française (F sta infat-

ti per Francia), con stabilimenti ad Asnieres, 225 Quai Aulagnier. Funzionante, sempre tenuta in ordine, circolante con documenti, prezzo conveniente. Basta una telefonata e il socio italiano da casa sua conferma l'acquisto. È un conservato interessante, colore verdone sbiadito con parafranghi neri, si tratta di una torpedo con una strana porta in coda che il colto amico Malartre conferma essere originale della versione torpedo-commerciale, nota in Francia come “Boulangier”, cioè l'auto del panettiere o del fornaio. Il sedile posteriore si smonta con facilità e, una volta aperto il portellone, si ottiene un buon piano di carico, quasi fosse un camioncino. Alla domenica si ripristina tutto in un quarto d'ora e l'auto è pronta per la gita festiva con la famiglia. In America è una versione molto rara e ricercata.



Confine

Trasportarla con un mezzo in Italia all'epoca vuol dire complicazioni di carnet, dogane, eccetera, mentre tutto diventa più facile se l'auto attraversa il confine funzionante sulle sue ruote. Ecco allora l'avventura, con una certa dose di rischio. L'auto parte via strada, dopo un sommario controllo, e a velocità molto ridotta, dopo 500 chilometri e due giorni vissuti con grandi patemi, raggiunge la dogana italiana dove passa senza difficoltà, sotto lo sguardo curioso e divertito dei doganieri.

Tutto perfettamente in regola e finalmente, un chilometro dopo il confine, c'è l'amico italiano con la bisarca che carica la gloriosa Ford e la porta a casa. Una volta a destinazione, dopo un accurato tagliando e qualche piccolo ritocco alla carrozzeria, l'auto è pronta ed è immatricolata il 29 agosto 1970, dal socio che la usa per una dozzina d'anni, sino a quando nel suo cuore trova posto, scusate se è poco, un'Alfa Romeo 1750 GS Spider Zagato. Che è messa piuttosto male e richiede tutte le sue energie, di tempo e denari.

È gioco forza vendere l'amata Ford AF, che trova

QUALITÀ

Alcuni dettagli della Ford AF. Nella foto grande, la capotta in tela di buona qualità. In alto, da sinistra, il clacson elettrico a tromba, un fanale con il marchio Marshall al centro e l'appoggio laterale della capotta quando viene aperta. A destra, dall'alto, il paraurti anteriore con la lucciola dell'indicatore di direzione moderno, l'interno della porta anteriore destra e il portellone di coda che, una volta aperto e tolto il sedile posteriore, crea un ottimo piano di carico, da cui il soprannome di "fornaio".







subito un altro socio del Club che l'acquista. Si tratta di un appassionato al quadrato, un perfezionista che non si ferma davanti a nulla. Egli scrive subito al "Model A Ford Club of America" e dagli USA gli arrivano manuali di istruzioni, cataloghi di ricambi, lettere, libri, tanto che gli amici sono convinti che ormai ne sappia più lui di Henry Ford.

Vengono svolte indagini anche in Francia, dove salta fuori che il proprietario era un noto produttore di vini di St. Martin-en-Haut, nella regione Lyonnaise, che sembra fosse anche sindaco della cittadina. A queste scoperte ne seguono altre sull'originalità della macchina che appare intatta anche se piuttosto fanèe, ma alla fine -nulla di strano- si scopre che nel corso della sua vita operosa, ha montato dei particolari successivi o aggiornati. Il nuovo proprietario non vuol sentire ragione. Ciò che non è esattamente dell'epoca, va sostituito. Così, dall'America

arrivano paraurti posteriore, staffe delle balestre, fili dell'impianto elettrico, pomelleria, pneumatici dal disegno originale, particolari meccanici e di carrozzeria. Si procede con lo smontaggio e revisione totale a nuovo, sia per la meccanica, che andava già bene di suo, sia per la carrozzeria.

Gran Premio

Alla fine, non diciamo il nome ma l'importo. Nel 1983 il solo restauro gli costa ben 29 milioni e mezzo di lire, cifra che all'epoca permette di portarsi a casa una Lancia Gamma coupè 2500, oppure una Mercedes 280 TE SW, nuove di zecca.

Ma le cose vanno fatte bene. E così il "nostro" è felice della sua vettura, ammirata in tutte le occasioni, tanto da essere selezionata dal Museo dell'Automobile "Bonfanti-VIMAR" per far sfilare i piloti in un giro di pista prima del Gran Premio di Mon-

ABITABILITÀ
Spaziosa e comoda anche la parte anteriore, per guidatore e passeggero. La placchetta al centro sotto il cruscotto è una aggiunta moderna, ma necessaria e utile, che contiene la levetta dei lampeggiatori di direzione, la sua spia e un termometro per la temperatura dell'acqua, anch'esso aggiunto in tempi moderni.

Henry il "matto"

In America è considerato il padre dell'automobile, anche se non è stato il primo. Personaggio geniale e controverso, è passato alla storia del XX secolo per vari motivi. In primo luogo ha applicato alla costruzione dell'automobile la catena di montaggio (anche se l'Arsenale di Venezia nove secoli prima aveva adottato lo stesso sistema nella costruzione di navi, che si aggiravano sulle 250 all'anno); poi, con una mossa a sorpresa ha sconvolto il mondo del lavoro, raddoppiando il salario ai suoi dipendenti ed incrementando sensibilmente il risultato produttivo.

Basterebbe questo, ma ci sarebbe ancora dell'altro, pensando che fin da ragazzo in casa era chiamato "Henry il matto".

Nato a Dearborn il 30 luglio 1863 e morto a Detroit il 7 aprile 1947, nel numero di febbraio del 1928 sulle "Vie d'Italia" annunciava la nuova Model A che: "Potrà essere esaminata nelle speciali esposizioni che si terranno a Milano e a Trieste dal 3 febbraio 1928, dove si vedrà che essa rappresenterà un avvenimento anche più sensazionale di quanto non sia stato, nel 1908, l'apparizione sui mercati del modello T. La nuova Ford è radicalmente diversa dal Modello T: non si sono conservati che i principi fondamentali Ford di economia, di sostanza. Non vi è nulla al mondo che possa paragonarsi alla nuova Ford per il prezzo e la qualità. Io considero la nuova Ford come il più importante contributo che sia stato recato da noi finora al progresso dell'industria dell'automobile, e al benessere e alla prosperità giornaliera di milioni di uomini."



za il 10 settembre 1995. Ci sono Rolls Royce, Cisitalia, Packard, Alfa Romeo, Lancia Aurelia ed Astura, Isotta Fraschini, Mercedes, tutte rigorosamente scoperte. Tra esse c'è anche l'emozionata Ford AF Torpedo, assegnata a trasportare nel giro d'onore i piloti della Sauber-Ford, "Jules" Bouillon e Heinz-Harald Frenzen. Anche le F1 Sauber sono spinte da un motore Ford. La potenza è un po' diversa, 28 Cv al posto di circa 800, ma basta non soffermarsi su queste inezie. Però, *sic transit gloria mundi*, la Ford AF del '29 ad un certo momento esce dal cuore anche di questo proprietario, affascinato da un colpo di fulmine che non lo fa dormire la notte. I suoi sogni sono agitati da una stupenda e sensuale Alfa Romeo 6C 2300 Mille Miglia.

Così la Ford AF emigra ancora una volta, ma di pochissimi chilometri, perché il 5 maggio del 1999 passa ad un altro socio del Club, Luigi Zonta, esper-

tissimo meccanico, grande competente che da allora, assistito con profonda passione dalla moglie Ketty, non le fa mancare nulla, sempre curata al pari delle altre poche perle della sua collezione.

Nella nuova casa la Ford si trova benissimo, lieta di guardare dall'alto le sorelle più giovani e scattanti, ma che provano rispetto per questa antenata prossima ormai a compiere novant'anni in perfetta salute.

Nuovo modello

Henry Ford ha capito, con il successo travolgente della sua Model T, costruita in oltre 15 milioni di esemplari dal 1908 al 1927, che bisogna uscire dagli States e aprire stabilimenti in Inghilterra, Germania, Italia, Francia e Russia. Tuttavia la Model T, già nel 1914, per l'automobilista europeo è fin troppo spartana e dotata di soluzioni tanto sem-

TAGLIANDO E VIA!
Sopra, la "nostra" Ford al momento del ritrovamento nei pressi di Lione nel 1969. Il colore verde è reso ormai opaco dal tempo e l'auto è piuttosto sciupata, ma viva. Infatti, con un rapido tagliando percorre in due giorni i circa 500 chilometri che separano Lione dal confine con l'Italia. Una fatica resa necessaria per semplificare le pratiche doganali.



plici da essere già superate. Negli anni Venti, anche negli USA, la gloriosa T comincia a perdere qualche colpo nel confronto con la concorrenza. Ha effettivamente un prezzo imbattibile, meno di 300 dollari, ma ormai non è più accettabile l'assenza dell'avviamento elettrico che diverrà dotazione di serie soltanto nel 1922, quando tutte le concorrenti dispongono di questa soluzione da prima della guerra. Così si deve provvedere rapidamente, pur se non è facile sostituire un "monumento" come la Model T.

Nascono anche contrasti fra Edsel Ford, presidente della società dal 1919, e il padre Henry che resta comunque il punto di riferimento. Alla fine, dopo molte dimissioni di personale e dirigenti a causa di questi screzi, nasce la nuova Ford "Model A" che è presentata il 2 dicembre 1927. Per allestire le catene di montaggio del nuovo modello, gli stabilimenti Ford restano chiusi addirittura sei mesi, senza però che trapeli la minima indiscrezione. La Model A è anni luce più avanti della "T". È veramente nuova e in linea con gli standard mondiali, pur conservando intelligenti soluzioni di semplicità, che la rendono concorrenziale nel prezzo sen-

za sacrificare nulla. Il motore è un compatto quattro cilindri di 3,3 litri e 40 CV, cambio a tre marce, freni sulle quattro ruote e per soli 495 dollari (negli USA) fa viaggiare comodamente 4 o 5 persone con velocità fino a 100 km/h.

Nel 1930 la vettura è aggiornata in alcuni dettagli e siglata AN, dove "N" sta per "New", proseguendo con successo fino al 1931, fabbricata in 4 milioni e mezzo di esemplari.

Small Bore

Sbarcata in Francia nel 1924, con uno stabilimento ad Asnieres nella regione dell'Ile de France, la Ford inizia a produrre per il mercato europeo la Model T. Nel 1928 è pronta, in contemporanea con gli Stati Uniti, la Model A, sia con il classico motore 3,3 litri sia con uno ridotto a 2 litri per motivi fiscali. La "nostra" Model AF monta il motore "Small Bore", con alesaggio ridotto a 77,47 mm (da 98,4) e corsa inalterata di 107,95 mm, per una cilindrata pari a 2034,31 cc, mentre la potenza cala da 40 a 28 Cv e la velocità da 104 a 85 km/h. Questa versione incontra i favori del mercato con prestazioni limitate ma adatte al tipo di vettura.

SCHEDA TECNICA

FORD AF (versione 2 litri)

Motore Anteriore, 4 cilindri in linea, valvole laterali, testa smontabile, alesaggio e corsa mm 98,4 (77,47) x 107,95, cilindrata 3.288 (2034,31) cc, potenza 40 (28) Cv a 1.800 giri, alimentazione a caduta con carburatore Zenith-Ford, raffreddamento ad acqua, radiatore anteriore con pompa e termosifone di Litri complessivi 11,35, lubrificazione forzata con olio in coppa, per litri 4,730, frizione monodisco a secco **Trasmissione** Trazione posteriore, cambio in blocco con il motore a tre rapporti + RM, rapporto finale 3,77; cerchi a raggi in acciaio Ford da 21", pneumatici tipo ballon 4.50-21 **Corpo vettura** Carrozzeria torpedo commerciale, 5 porte e 5 posti, telaio a longheroni in acciaio e traverse; sospensioni ad assali rigidi con una balestra trasversale anteriore e una posteriore, 4 ammortizzatori idraulici a leva; freni a tamburo, comando meccanico sulle 4 ruote, capacità serbatoio benzina 43 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2630 Carreggiata anteriore 1540 Carreggiata posteriore 1520 Lunghezza 4060 Larghezza 1670 Altezza al parabrezza 1650 Peso in ordine di marcia 1.135 kg **Prestazioni** Velocità massima 104 (85) km/h



Essa può vantare per contro, rispetto alla concorrenza, una semplicità costruttiva e d'uso invidiabile, unita a una robustezza leggendaria. Ne saranno costruite circa 400.000.

La Model AF di queste pagine porta stampigliata, nei pressi del serbatoio della benzina, la data di fabbricazione: 4 dicembre 1929. Guidarla oggi è piacevole e semplice. L'approccio è ovviamente con un'auto degli anni a cavallo fra il 1920 e '30, piuttosto lenta. Ma guidare la Ford AF vuol dire non avere fretta, con capota alzata o abbassata si passeggia, cercando oggi le strade meno battute, dove si possa camminare tra i 40 e i 60 km/h di crociera. Le sospensioni sono morbide, la posizione

di guida è comoda, buono il cambio che, salvo casi speciali, viene usato solo in seconda e terza. Un po' scarsi i freni. Parlare di tenuta di strada, di coricamento laterale o di correzioni in controsterzo, fa sorridere. Sono problemi che non si porranno mai. L'auto è tranquilla e così va guidata, permettendo anche qualche raduno di discreta percorrenza. Ci sarà chi arriverà prima ma accaldato, mentre pilota e passeggeri della Ford AF, arriveranno tranquilli, freschi e riposati. Se poi volete rifornirvi di vino buono o frutta genuina dal contadino, basta smontare in un attimo il sedile posteriore e aprire, per il carico, il portellone di coda. Così è la Ford AF, bella e simpatica.

LINGUETTE

In alto, il vano motore con il compatto 2 litri a valvole laterali e 28 Cv. Sopra, da sinistra, la sospensione anteriore con balestra trasversale, il motore con il carburatore Zenith-Ford e il curioso contatto per le candele: al posto dei cavi, ci sono delle linguette a molla che "pescano" dal distributore d'accensione.

La forma è la sostanza

A METÀ ANNI '60 LA RÈGIE CREA IL SUO CENTRO STILE CON IL COMPITO DI CREARE AUTO ORIGINALI E BRILLANTI. COME QUESTO COUPÉ, POPOLARE MA MODERNO E CON L'ABITABILITÀ DI UNA BERLINA

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO ALBERTO CERVETTI

A metà degli anni '60 nasce il centro stile Renault, per volere dell'allora presidente della Régie Renault, Pierre Dreyfus. In un momento in cui la casa di Billancourt si sta muovendo con forza anche nel settore sportivo, con le collaborazioni e poi le acquisizioni di Alpine e Gordini, si vuole spingere anche sulla creatività. C'è voglia di rinnovare e di innovare; per questo il Centro deve mantenere una certa autonomia dalla Casa madre e dare ampio spazio ai giovani designer. Tra gli obiettivi c'è quello di tracciare le linee e gli interni di una moderna coupé per sostituire l'ormai datata "Caravelle". Alla guida centro stile c'è il giovane designer Gaston Juchet, che non teme di rompere con la tradizione e gli stilemi del passato. Il primo frutto di questo rinnovamento è la Renault 5, una pietra miliare nello sviluppo delle utilitarie che avrà un successo enorme fin da subito, e la coupé R15, con cui entrare nel segmento delle sportive popolari (per quelle non popolari, c'è l'Alpine), che a cavallo tra gli anni '60 e '70 conoscono un grande successo. Sia la R5 sia la R15 hanno molti tratti originali: niente paraurti in lamiera, rimpiazzati da protezioni che si armonizzano al corpo vettura, dalle porte scompaiono le maniglie, sostituite da una cavità ricavata nella carrozzeria con il solo pulsante di apertura visibile; e poi un ampio portellone posteriore.

La coupé è disponibile in due versioni, uguali nella veste ma differenti nelle prestazioni; tanto che cambia anche la sigla: una si chiama R15, per l'appunto; l'altra, "R17". La prima ha prestazioni allineate alla concorrenza di pari cilindrata 1.3; la seconda ha motore 1.6 ed è riconoscibile per alcuni dettagli estetici, in particolare un rigonfiamento sul cofano motore





NIENTE PARAURTI

Il frontale della Renault 15 è molto originale: manca del tutto il paraurti tradizionale, la cui funzione è assolta dalla calandra che sporge dal corpo vettura, integrando i fanali. Su di essa sono applicati due rostri e un profilo di gomma che segue il perimetro completo.



dalla parte del passeggero, e il finestrino posteriore di dimensioni ridotte di circa metà per lasciare spazio a una finta griglia di sfogo aria che simula la presenza del motore posteriore. L'intenzione della Casa è quella di mettere sul mercato una sportiva accessibile nel prezzo e adatta anche alla famiglia: l'abitacolo ha spazio sufficiente per quattro adulti con bagagli, una capacità di trasporto quasi da berlina.

Scaramanzia

La presentazione ufficiale al pubblico è al Salone di Parigi dell'ottobre 1971. Subito dopo comincia la commercializzazione. La coupé è assemblata nello stabilimento francese di Maubeuge. Soltanto per l'Italia la "17" diventa "177", a causa della scaramanzia e delle credenze diffuse nel nostro Paese. La principale novità del modello come detto viene dal corpo vettura, dove spicca il frontale con la calandra contornata da un profilo cromato e da uno in caucciù esterno che funge da paraurti, rinforzato in basso da due rostri. I grandi fari rettangolari (oppure tondi e sdoppiati per la coupé più potente) rimangono racchiusi nella calandra, mentre le luci di posizione e gli indicatori di direzione sono posizionati sotto. Un complesso elegante ed esteticamente riuscito. In coda il paraurti si distingue da quello delle concorrenti: è ben amalgamato con la carrozzeria, tanto da

non vedersi, ed è costituito da uno scudo in poliestere rinforzato, capace di assorbire piccoli urti. Sopra la linea del paraurti si apre il portellone con ampia finestratura, che permette una buona visibilità dietro. Le linee della fiancata sono tese, senza però rendere la carrozzeria spigolosa. Il cofano è sagomato da una scanalatura longitudinale e sulle versioni sportive (TS) anche da una bombatura sul lato passeggero. Il parabrezza inclinato e il padiglione che scende fino a raccordarsi con la coda offrono un andamento armonioso e filante, da vettura sportiva. Una carrozzeria proporzionata e riuscita, che ha consentito alla Casa francese di vendere bene nonostante il prezzo di vendita elevato, uguale o superiore a quello delle Alfa Romeo Giulia GT.

L'abitabilità è notevole per una coupé: ci sono a disposizione quattro posti veri, non i classici 2+2 come in tante altre sportive. Anche il bagagliaio ha una capienza quasi da berlina (la Renault dichiara 300 dm cubi) e una buona accessibilità grazie all'ampio portellone posteriore. Sono i vantaggi del "tutto avanti", una soluzione che Renault ha già ampiamente sperimentato e che sta estendendo in quel momento a tutta la sua produzione.

La meccanica non è all'avanguardia come l'estetica, punta piuttosto ad essere affidabile e ad osservare ragioni di economie di scala. Così si fa ampio ricorso

OBLÒ
Anche l'abitacolo è all'insegna dell'originalità (sopra). La strumentazione è divisa in quattro oblò e la plancia ha un andamento a cuneo. Il volante a due razze ha un design tipicamente anni '70 e la corona in bachelite molto sottile.





RAFFINATEZZE

La strumentazione comprende tachimetro, indicatore benzina, termometro acqua e voltmetro oltre alle spie: sulla sportiva R17 c'è anche il contagiri nel secondo oblò centrale. I sedili sono molto comodi, sia per conformazione sia per imbottitura. Non mancano piccole raffinatezze come la luce di cortesia posteriore che illumina la zona dei piedi.



a motori e parti meccaniche che già equipaggiano le Renault presenti sul mercato.

TL e TS

La versione base della nuova coupé è la 15 TL, equipaggiata con il motore 1.3 ad aste e bilancieri già montato sulla berlina "12" e di potenza modesta (60 Cv-Din a 5500 giri). Per chi desidera più brio, la Casa mette a disposizione, con la versione 15 TS, il motore millesei (1565 cc) con valvole a "V" e camere di scoppio emisferiche, capace di 90 Cv-Din per una velocità massima di 170 km/h. Anche questo motore non rappresenta nulla di nuovo: deriva da quello della berlina media R 16 TS, opportunamente modificato. Al pubblico che invece desidera una vera sportiva, la Casa francese offre l'altra coupé, la 177 TS con motore "millesei", a iniezione elettronica, da 108 Cv. Anche questo motore deriva da quello della berlina già citata, ma ben potenziato: oltre all'iniezione elettronica, dispone di un diverso albero a camme, un rapporto di compressione più elevato, un differente collettore di scarico e un cambio a 5 marce. Esternamente la coupé più potente si distingue per i fari anteriori tondi e sdoppiati, i diversi montanti del padiglione, la presenza della griglia triangolare che riduce parzialmente il finestrino posteriore e lo spoiler in coda: sono ritocchi che accentuano una certa grinta sportiva. Per completezza va detto che la Renault offre anche la versione 177 TL, uguale per carrozzeria e stile alla 177 TS, ma con lo stesso motore da 90 Cv della 15 TS. È disponibile anche una versione convertibile, con capote in tela a comando elettrico. Dunque la gamma è ben articolata e permette a Renault di inserirsi, nei primi anni '70, sul mercato delle coupé, in quel momento molto ricco di proposte, in modo molto competitivo. Le vendite infatti premiano questi modelli, grazie a un buon rapporto qualità/prezzo nonostante il costo di listino sia piuttosto ele-

vato, come si può notare nell'apposita tabella: in particolare quello delle R177.

La 15 TL è la versione più economica, offerta a 1.954.000 lire nel novembre 1973, mentre la 15 TS costa 280.000 lire in più (esattamente quanto un'Alfa Romeo Gt Junior 1300); ancor più care sono le 177, in particolare la TS a iniezione che costa oltre 3 milioni di lire, circa 750mila lire più dell'Alfa Romeo Gt Junior 1600, concorrente per prestazioni.

Il riscontro del mercato dopo il lancio è subito positivo: il 1973 è l'annata migliore con circa 70mila esemplari prodotti: di questi, circa 48.700 sono Renault 15. In quegli anni le coupé 15 e 17 non vengono sottoposte ad aggiornamenti importanti. Da segnalare, dal settembre 1973, alcune migliorie all'allestimento interno e un nuovo motore di 1605 cc per la 177 TS (di potenza sostanzialmente invariata). L'arrivo della crisi petrolifera penalizza però le auto sportive, poco avvezze al risparmio. Anche le coupé Renault ne risentono. Nel tentativo di rilanciarle, la Casa nel febbraio 1976 le sottopone a restyling. L'operazione riesce sotto il profilo commerciale, le vendite si risolvono, ma priva le coupé di alcune caratteristiche originali, soprattutto in coda e nel frontale, dove sparisce una buona parte della calandra originaria. Nello stesso periodo scompare la 15 TS, sostituita dalla 15 GTL, vettura che beneficia di qualche miglioria all'allestimento però mantiene il motore da 60 Cv della TL. Nella seconda metà del 1977 inizia il declino e la produzione cessa nel 1979, chiudendo con circa 300mila esemplari prodotti. A rimpiazzare le due coupé arriva, l'anno dopo, la Renault Fuego.

Coupé di famiglia

La versione che abbiamo fotografato per il presente servizio è la Renault 15 TL, la coupé più abbordabile e quindi più venduta sul mercato italiano. Appartiene a Costanza Della Casa di Balzola (AL), di pro-

PERSONALITÀ

Da qualunque angolazione la si guardi, la Renault 15 mostra una personalità estetica sorprendente anche vista con i criteri di oggi. Può piacere o meno, ma è indubbio che fosse ricca di innovazioni, a partire dal fascione paraurti posteriore che, come si può vedere nelle foto piccole della pagina a fianco, avvolge anche parte della fiancata. Anche il portellone concavo è pressoché unico nel panorama automobilistico dell'epoca. Nelle altre foto, il dettaglio di un faro anteriore, la presa d'aria per l'abitacolo e il pulsante di apertura porta, soluzione adottata anche sulla R5 coeva. Nella vista di tre quarti (in basso) si apprezzano l'ampia finestratura e la dimensione ridotta, al contrario, dei cerchi e della sezione dei pneumatici.





LE PRINCIPALI CONCORRENTI A NOVEMBRE 1973

Marca e modello	Cilindrata (cc)	Potenza	Velocità	Prezzo Lire
Renault 15 TL	1289	60	oltre 150	1.954.000
Renault 15 TS	1565	90	170	2.234.000
Renault 177 TL	1565	90	170	2.380.000
Renault 177 TS	1565	108	180	3.085.600
Alfa Romeo Gt Junior 1300	1290	103 Sae	oltre 170	2.234.000
Alfa Romeo Gt Junior 1600	1570	125 Sae	oltre 185	2.329.760
Fiat 128 Sport coupé 1300 L	1290	75	160	1.646.400
Fiat 124 Sport coupé 1600	1592	104	180	2.217.600
Ford Capri 1300 XL	1294	59	145	1.753.920
Ford Capri 1600 XL	1593	72	162	1.772.960
Lancia Fulvia coupé 1300 S	1298	103 Sae	170	2.301.600
Opel Manta 16 S coupé	1584	93 Sae	170	1.887.200
Peugeot 304 coupé S	1288	75	160	2.150.000

fessione farmacista; prima era del padre, quindi la coupé è sempre rimasta in famiglia. La vettura è stata immatricolata nel 1973. Come detto, la coupé ha una linea originale e sportiva, le prestazioni invece sono solo normali in questa versione con motore millelitre ad aste e bilancieri. Ma chi si avvicinava a questo tipo di auto, guardava più allo stile, alla comodità e ad altri aspetti, non ultimo un certo risparmio di spesa per bollo ed assicurazione rispetto alle cilindrata più alte.

All'interno i sedili sono comodi e ben sagomati. I posti anteriori offrono una buona abitabilità e sono regolabili anche in altezza, dietro risultano adeguati per persone non troppo alte. La plancia è in materiale plastico nero, di disegno curato e disposta in modo razionale, mancano però inserti in legno o cromature per impreziosirla. La strumentazione è distribuita in quattro quadranti con originali palpebre antiriflesso. È completa, anche se non molto comoda da consultare. Nei due elementi centrali troviamo il tachimetro con contachilometri totale e parziale e il contagiri (a partire dal settembre '72 di serie anche sulla TL); nel quadrante laterale sinistro troviamo il voltmetro con le consuete spie delle luci e dello sbrinatorio lunotto; in quello laterale destro gli indicatori del livello carburante e del termometro dell'acqua, la spia della pressione olio e del freno a mano. Sulla plancia ci sono anche l'accendisigari e l'orologio elettrico. Da segnalare anche la presenza degli alzacristalli elettrici, comandati tramite due interrut-



tori, destro e sinistro. Come detto il bagagliaio ha una buona capienza, però lo schienale del sedile posteriore non è ribaltabile e quindi non si può ampliare il vano di carico. Gli optional all'epoca offerti a richiesta sono: interno in similpelle, poggiatesta in similpelle, tinta metallizzata; per la 15 TS (e TL a partire dall'autunno '73) c'è anche la possibilità di avere il cambio automatico a tre marce di costruzione Renault, e i cristalli azzurrati.

Affidabile

Il motore della Renault 15 TL è il quattro cilindri in linea ad aste e bilancieri e corsa lunga (77 mm, alesag-

TANTO SPAZIO

La linea della R15 permette di avere anche un bagagliaio ampio (sopra), soltanto in parte limitato dalla presenza della ruota di scorta. Nell'altra pagina, il vano motore: c'è un intrico di cavi e tubazioni piuttosto evidente ma anche tanto spazio per lavorare.

NEL 1976 CAMBIA FACCIA

Nella foto qui a fianco, tre versioni della Renault 15/17 che esemplificano la storia stilistica del modello, almeno per quanto riguarda le versioni di maggior prestazioni. La gialla è infatti una 15 TS (1.6, 90 Cv) riconoscibile per la "gobba" sul cofano motore, che la TL 1.3 da 60 Cv (come quella del nostro servizio fotografico) non ha. C'è poi, al centro, la 17/177 riconoscibile per il frontale con quattro fari e per la luce posteriore dimezzata, in favore della griglia che richiama nello stile una presenza di motore centrale fittizia. Nell'ultima vettura si aggiungono il tetto apribile e una nuova calandra, frutto del restyling del 1976. Quest'ultimo mitiga l'originalità estetica del coupé francese: la parte anteriore si fa meno sporgente ed è in pratica ridotta della metà nel profilo, che a sua volta diventa un vero paraurti (seppur di dimensioni ridotte).



gio 73 mm), con valvole in testa parallele e inclinate, albero su 5 supporti di banco; la posizione è longitudinale, come sulla berlina R12 da cui proviene. Sulla R15 TL è leggermente potenziato: da 54 Cv a 5250 giri a 60 Cv a 5500 giri grazie a rapporto di compressione (da 8,5:1 a 9,5:1), carburatore doppio corpo Weber invece del monocorpo Solex, albero a camme e collettore di scarico modificati. La buona aerodinamica permette di superare i 150 km/h (dichiarati). Anche il cambio è lo stesso della R 12, a 4 marce sincronizzate, con la quarta "di potenza" (rapporto 1,032:1): a 1000 giri in IV si percorrono 26,55 km/h con pneumatici 145/13, quindi a 5500 giri (regime di potenza massima) la velocità corrisponde a circa 146 km/h; alla velocità dichiarata si arriva con l'allungo. I freni sono a disco ventilati davanti e a tamburo dietro con servofreno e ripartitore di frenata sulle ruote posteriori in funzione del carico. Anche le sospensioni arrivano dalla R 12: davanti sono a ruote indipendenti, con schema McPherson, mentre al retrotreno c'è un ponte rigido. L'assetto è morbido, c'è un rollio deciso in curva, al pari del sottosterzo causato in buona parte dal motore a sbalzo; sulle versioni più potenti si tentò di mitigare questo comportamento con pneumatici di maggiore sezione. In compenso lo sterzo, pur senza servo assistenza, ha scarsa demoltiplicazione ed è abbastanza preciso. Nel complesso la 15 TL è una vettura elegante e piacevole, particolare nella linea, di valida impostazione meccanica: questo spiega il successo delle vendite nonostante prestazioni non entusiasmanti, almeno per quanto riguarda la versione TL.

SCHEDA TECNICA RENAULT 15 TL (15 TS)

Motore Anteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri in linea, alesaggio 73 (77) mm, corsa 77 (84) mm, cilindrata 1289 (1565) cc, rapporto di compressione 9,5:1, potenza 60 (90) CV-Din a 5500 giri, coppia 9,8 (12,5) kgm-Din a 3500 (3000) giri Distribuzione valvole parallele in testa inclinate di 17° (a V), albero a camme laterale, aste e bilancieri, catena Alimentazione un carburatore doppio corpo invertito Weber 32 DIR 21 Impianto elettrico 12V, batteria 40 Ah, alternatore 30/40A Raffreddamento a liquido **Trasmissione** Trazione anteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce sincronizzate + RM, comando a leva centrale Rapporti di trasmissione: I 3,61; II 2,26; III 1,48; IV 1,03; RM 3,07 Rapporto al ponte: 3,77 (3,55) Coppia conica ipoide 9/34 (9/32) Pneumatici anteriori e posteriori 145 R13 (155 R/13) **Corpo vettura** Coupé 3 porte, 4 posti carrozzeria portante Sospensioni: ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali e barre antirollio; anteriori ruote indipendenti, parallelogrammi trasversali; posteriori ponte rigido, bracci longitudinali, braccio triangolare centrale di ancoramento Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, servofreno Sterzo a pignone e cremagliera Capacità serbatoio carburante 55 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.440 Carreggiate ant/post 1.310 (1.340)/1.310 Lunghezza 4.260 Larghezza 1.630 Altezza 1.310 Peso in ordine di marcia kg 965 (1005) **Prestazioni** dichiarate Velocità massima oltre 150 (170) km/h



PARAURTI "AMERICA"

Nelle immagini a fianco, dall'alto a sinistra in senso orario: la R15 TL venduta in America rinunciava a parte dell'originalità a causa delle normative che imponevano veri paraurti e la calandra ha i fari tondi come sulla R17 (foto in bianco/nero) che si distingue per la luce posteriore in parte occupata da una finta griglia di sfogaria (in giallo, la 17 Gordini; infine, la "seconda serie" della R15, con la calandra ridisegnata.



| MADE IN USA | Plymouth Sport Fury GT 440 (1970)

Fury

Muscoli in optional

FINE ANNI '60: PLYMOUTH VA CONTROCORRENTE RISPETTO

ALLA RICERCA DI SPORTIVE PIÙ COMPATTE E LEGGERE

IL RICCO CATALOGO DI ACCESSORI PER ELABORARLA NON BASTA

A CONVINCERE I CLIENTI A TORNARE INDIETRO

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

Come per diversi modelli di produzione americana, quella della Plymouth Fury è una lunga saga, che dura dal 1955 al 1989. Il nome "Fury" deriva dalle Furie della mitologia romana, a loro volta derivanti dalla Erinni greche, tre sorelle nate dal sangue di Urano, personificazioni dei sentimenti di rabbia e in particolare della vendetta. Nata come derivazione coupé della Plymouth Belvedere, a partire dal 1959 la Fury è un modello a sé stante, dall'evoluzione però travagliata: in un'altalenante incertezza strategica, passa più volte da quello che gli americani chiamano pianale full-size (dal 1959 al 1961 e dal 1965 al 1974) al più compatto mid-size (1962-1964 e 1975-1978).

Prima di approfondire la storia di questo modello, è necessaria una premessa. L'era delle "muscle car" parte con la Pontiac GTO, nel 1964; al contrario di quanto molti pensano, soprattutto in Europa, il termine non identifica tanto una categoria di auto esuberanti, quanto piuttosto la combinazione di motori potenti e carrozzerie compatte (per i canoni americani). Di vetture con motori zeppi di coppia e caval-

MACCHINONA
La Sport Fury del 1970 è la quintessenza del "macehinone" americano: motore V8 di oltre sette litri, cambio automatico, squadrata, minacciosa, ondeggiante, enorme. Le grafiche adesive, nere, al buio sono riflettenti.





li infatti ne esistono da tempo, e negli anni '50 le sfide e i "burn out" ai semafori sono già popolari. Ma con l'arrivo prima delle "muscle" e poi ancor più delle "pony car" le vecchie carrozzerie chilometriche diventano di colpo fuori moda, tanto che alla fine degli anni '60 le sportive taglia XL sono quasi estinte.

Sistema

Dato questo scenario, un'occhiata alla carrozzeria della Plymouth Sport Fury, cinque metri e mezzo di lunghezza per oltre due di larghezza, è più che sufficiente per capire che all'esordio sul mercato, nel 1970, è una vettura in netta controtendenza. Ma la Casa non se ne preoccupa più di tanto, e sul piano commerciale confida nell'introduzione di quello che il marketing dell'epoca definisce "un nuovo concetto di trasporto, che va oltre otto pistoni e un volante", e che si chiama RTS, acronimo di Rapid Transit System: "*Chiunque può offrire una macchina, soltanto Plymouth offre un sistema*" recita la pubblicità dell'epoca; al di là della prosopopea, il "sistema" altro non è che un programma di elaborazione della vettura, per uso stradale o agonistico. Motore, trasmissione, carburatori, sospensioni, freni, gomme, scarichi: tutti i ricambi e gli accessori necessari per una preparazione a vari livelli sono distribuiti dalla rete ufficiale Plymouth. La novità è proprio questa: l'elaborazione della propria "muscle" non è più un affare da officina di quartiere o da notti in garage, ma diventa un prodotto offerto dalla Casa madre. In più, in pieno stile anni 70, l'offerta comprende una gamma colori sgargiante (violetto, verde acido, giallo limone, verde prato eccetera) e diverse opzioni grafiche per la carrozzeria, incluse certe pellicole riflettenti che decorano la fiancata ed evidenziano le protuberanze sul cofano motore. Il pacchetto aggiuntivo "Brougham" include invece una serie di upgrade di lusso, come il divano con schienali a regolazione separata e materiali interni di migliore qualità.

Smisurata

Nel 1970 la Plymouth Sport Fury è proposta con carrozzeria berlina o coupé due porte, denominata Sport Fury GT. Lo schema è un classico motore anteriore longitudinale V8 con trazione posteriore; la cilindrata è di circa 7,2 litri per una potenza di 350 Cv trasmessi alle ruote da un cambio automatico a tre rapporti e in grado di imprimere ai 1780 kg della vettura una brillantezza sorprendente. La Sport Fury GT di queste pagine è proprio una model-year 1970, costruita quindi sul pianale "full-size". Evoluzione della versione 1969, se è una vettura grande per gli standard americani, è smisurata per le strade europee. Scomoda in manovra e quasi ingestibile nello stretto, trova proprio nella sua possenza (mec-

canica e dimensionale) l'arma di maggior fascino, assieme al fatto che è un modello raro anche in USA. La carrozzeria è filante e ben proporzionata, anche se "oversize", soprattutto considerando che è una coupé due porte. Il tetto rivestito in vinile contrasta piacevolmente con la verniciatura bianca, e richiama le grafiche adesive, nere di giorno ma riflettenti al buio. In questa configurazione potrebbe essere una vettura piuttosto elegante se non fosse per il tocco "drammatico", tipicamente americano, dei fanali anteriori a scomparsa dietro la calandra, che le conferiscono un'aria minacciosa, degna dei migliori poliziotti di Hollywood. E il baule è tanto grande che un paio di ipotetici "ostaggi" potrebbero viaggiarci quasi più comodamente che sul divano posteriore...

Restauro conservativo

Importato in buone condizioni, completo e marciante, questo esemplare è stato sottoposto a un restauro integrale, durante il quale si è cercato di conservare il maggior numero possibile di parti originali. Il cambio automatico e il motore, "matching number", sono stati revisionati, al pari della telaistica; la carrozzeria è stata riverniciata e sono stati riapplicati gli adesivi riflettenti corretti. L'interno, ampio e lineare anche se stilisticamente sotto tono rispetto alla spavalderia del corpo vettura, è stato recuperato per buona parte e seguendo le specifiche di origine. Oggi questo risulta essere l'unico esemplare di GT 440 presente in Italia, sulle cui strade si sfiorano i limiti dell'inutilizzabile: grandissima, pesante, fin troppo veloce per le dimensioni e per l'assetto tipicamente "yankee": soffice e ondeggiante. Eppure il bello della GT 440 è proprio questo, e si traduce in un'esperienza di guida tanto diversa da quella a cui siamo abituati che dopo pochi chilometri diventa impossibile resistere: la Sport Fury GT è a suo modo divertente, e sebbene prendere le misure nel traffico sia ogni

BENDATA

Il frontale nella Sport Fury "model year" 1970, nella pagina accanto, è la parte con più personalità. I fari a scomparsa sono nascosti da gusci che estendono idealmente la calandra a tutta la larghezza del muso, tutto racchiuso nell'imponente paraurti cromato che riprende alle estremità le due cuspidi disegnate dalle creste dei parafranghi. Un insieme di grande impatto che rende minaccioso l'incedere della GT440. Sotto, le dimensioni dei finestrini sono un buon riferimento per valutare l'enormità del corpo vettura, slanciato... soltanto a suo modo.







volta una prova di abilità, con le sue accelerazioni che schiacciano al sedile e il cambio automatico dagli innesti vellutati, sorprende per essere una macchina moderna e facile, con quel tocco di follia che, una volta al volante, ti fa desiderare che le provinciali lombarde diventino highway e l'hinterland milanese si popoli di cactus e vecchi motel. Un sapore esotico affascinante oggi ma non condiviso dagli automobilisti statunitensi di quasi cinquant'anni fa, per i quali questa enorme coupé con gli adesivi era piuttosto banale, al punto che alla fine del 1970, quando è ora di tirare i bilanci sul "model year", le Sport Fury GT assemblate sono appena 660; di queste, meno di una su 10 monta il motore di punta a sei carburatori (tre doppio corpo) da 390 Cv.

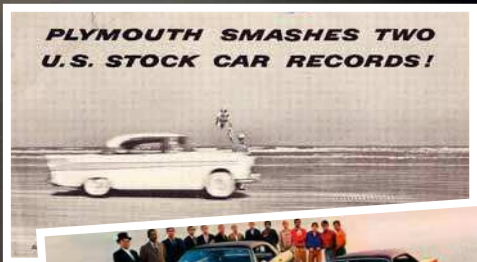
Ultimo tentativo

Ma la Casa non cede, e per il m.y. 1971 rincara la dose: fanaleria e calandra riviste, al pari delle grafiche adesive; il motore di serie diventa il 440 in versione da 370 Cv della Super Commando, e in un colpo solo sostituisce sia il precedente da 350 Cv sia il sei carburatori, il quale resta appannaggio delle sole Barracuda, GTX e Road Runner, anche loro ristilizzate. La



VINILE E FINTO LEGNO

L'abitacolo della Sport Fury è rifinito con semplicità, in vinile nero e finto legno. La strumentazione, col grosso tachimetro quadrato, non è quello che ci si aspetta su una sportiva. In compenso si sta ben comodi anche dietro e lo spazio per i bagagli non manca... Nella pagina a lato, la GT440 su strada e due pubblicità dell'epoca: in bianco/nero la prima Fury berlina del '56, a colori la Sport Fury affiancata alla pony-car Barracuda: è evidente la differenza di dimensioni. Il motore è sovrastato dal filtro aria del carburatore quadricorpo.



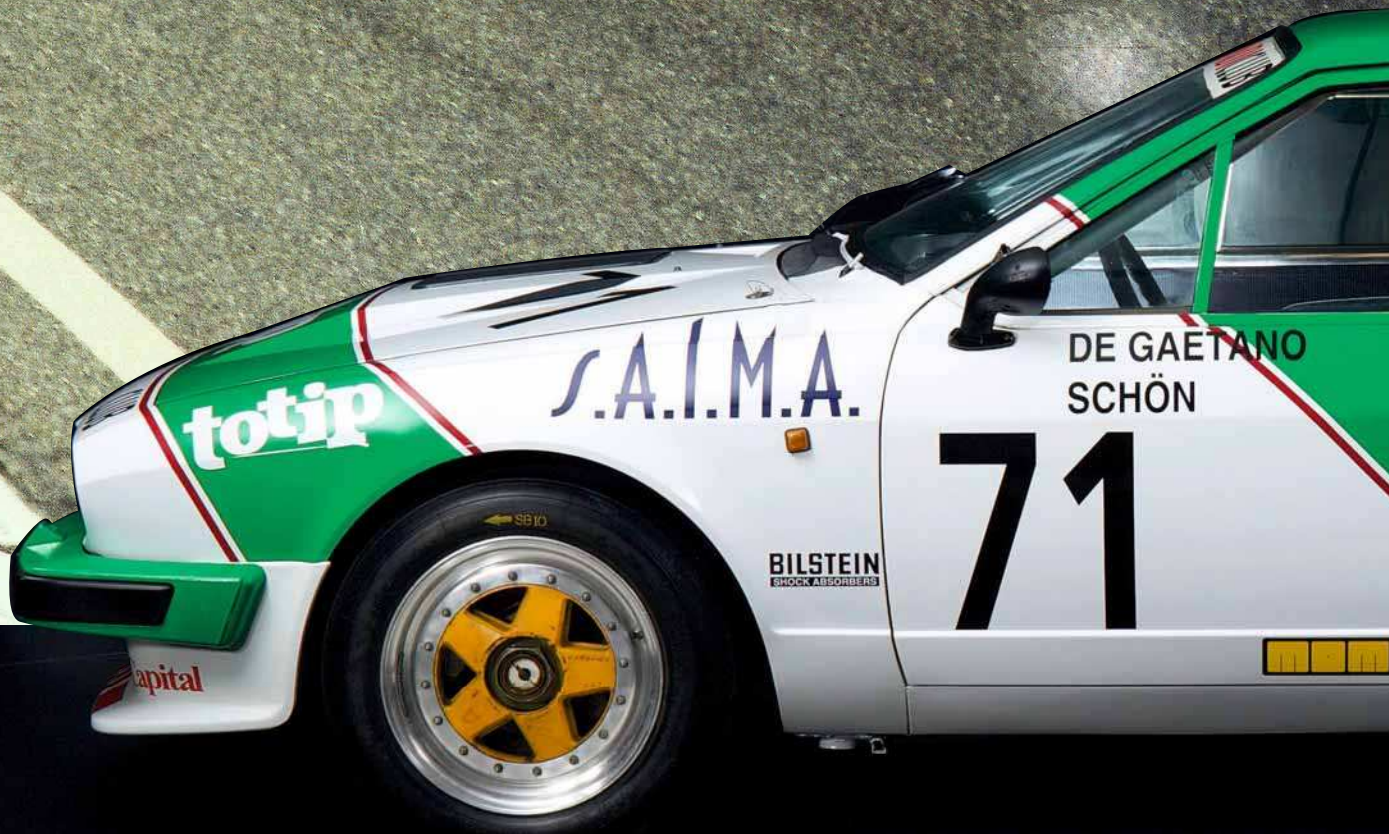
SCHEDA TECNICA PLYMOUTH SPORT FURY GT 440 (1970)

Motore Anteriore longitudinale, aspirato 8 cilindri a V di 90°, cilindrata 7206 cc, alesaggio e corsa 109,7 x 95,3 mm, due valvole in testa per cilindro, alimentazione a un carburatore Holley quadricorpo Potenza 350 Cv a 4400 giri, coppia 66,4 kgm a 2800 giri, rapporto di compressione 9.7:1 Raffreddamento ad acqua **Trasmissione** Trazione posteriore, cambio automatico a 3 rapporti, rapporto finale 3,23 Cerchi 6JJ x 15" Pneumatici H-70 x 15 **Corpo vettura** Coupé due porte, 5 posti Freni anteriori e posteriori a disco Capacità serbatoio carburante 91 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 3.048, carreggiate ant/post 1.577/1.575, lunghezza 5.458, larghezza 2.022, altezza 1.417, peso a vuoto 1.780 kg

soluzione si rivela però peggio del problema, e a fine anno le Sport Fury GT che lasciano la linea di montaggio sono appena 375. Sono le ultime, l'epoca delle sportive full-size è finita, e con essa affonda anche il progetto Rapid Transit System, pensionato dalla Casa pochi mesi dopo. Sopravvive invece la Fury berlina, che passa al telaio medio e prosegue con alcune modifiche di dettaglio.

L'ultima serie denominata Fury esce di scena nel 1989; il 2001 invece è l'anno dell'ultima vettura costruita col marchio Plymouth, inglobato definitivamente dalla galassia Chrysler. Un'ultima curiosità: nel 1983 una Fury berlina rosso e avorio del 1958 è la protagonista del best seller "Christine" di Stephen King, in cui la vettura, dotata di vita propria, è parte di un turbolento triangolo amoroso col suo proprietario e la fidanzata. La storia è poi diventata un film diretto da John Carpenter, distribuito in Italia col titolo di "Christine - La macchina infernale".





Puntava sui... cavalli

TRA IL 1982 E IL 1985 VINSE L'EUROPEO TURISMO E FECE ANCHE BELLA FIGURA NEI RALLYE, GRAZIE A PRESTAZIONI E FACILITÀ DI GUIDA

QUESTO ESEMPLARE IN LIVREA TOTIP HA GAREGGIATO PER IL JOLLY CLUB

DI MICHELE DI MAURO - FOTO DI MAURO E ARCHIVIO

A MONZA

La GTV dell'articolo in azione alla 500 Km di Monza del 1984, con Roberto De Gaetano/Giorgio Schön/Duilio Truffo. Sotto, la vettura oggi, in fase di revisione meccanica completa a opera dei nuovi proprietari olandesi di Strada e Corsa.

Nel 1967 l'Alfa Romeo intraprende lo studio per la realizzazione della vettura alla quale spetta l'ingrato compito di sostituire l'incredibile Giulia GT, vettura ancora oggi ai primissimi posti nelle preferenze di tutti gli "alfisti". L'idea prevede di trasferire i punti salienti della coupé di Bertone, ovvero guida brillante, quattro posti comodi e un buon bagagliaio, in un progetto in linea con le tendenze stilistiche degli anni '70 e in grado di contrastare la concorrenza sportiva italiana e straniera. Il delicato incarico è affidato alla Italdesign di Giorgetto Giugiaro, autore anni prima della Giulia GT quando era ancora in forze alla Bertone, mentre il Centro stile Alfa porta avanti paral-

lamente una propria alternativa. La vettura definitiva è presentata nel 1974 col nome di Alfetta GT, riferendosi alla berlina da cui eredita l'impostazione meccanica, tra cui il 4 cilindri 1779 cc da 122 CV a 5500 giri, che le consente di raggiungere i 195 km/h.

Meglio la "6"

Tralasciando i dettagli dell'evoluzione del modello di serie, facciamo un salto in avanti fino al 1979, quando inizia formalmente la carriera sportiva del modello: al fine di ottenere l'omologazione al "Gruppo 4" per i Rallye, vengono infatti allestiti in Autodelta 400 esemplari in versione due litri con turbocompressore "Alfa Avio" prima e KKK poi, per una potenza finale di ben 150 CV; tali esemplari sono venduti come stradali, ma usati spesso da piloti privati per le competizioni. Nel 1980 si avvia la produzione della Alfetta GT seconda serie, che vede il debutto della più prestigiosa e prestazionale versione "GTV6", dotata di un motore 6 cilindri a V di 60° da 2492 cc per 160 CV di potenza a 6000 giri, distribuzione monoal-



bero in testa e iniezione elettronica. Ristilizzata, al pari della 2.0, con numerose parti in plastica nera, si riconosce però per la gobba sul cofano motore e per i nuovi cerchi in lega a 5 colonnette.

Con la nuova motorizzazione, la carriera sportiva della GT compie un salto di qualità. Fino al 1981 la coupé aveva corso nei Rallye, nelle gare del Campionato Mondiale Sport Prototipi come Gruppo 5 e nel Campionato Europeo Turismo, vincendo nella Divisione 3 riservata alle berline (nel 1976, nel 1977 e nel 1981), ma a partire dal 1982, con la GTV6 2500, arrivano i titoli assoluti, vinti consecutivamente dal 1982 al 1985 e accompagnati da una lunga serie di vittorie minori.

La ricetta di Elio

Il maestro nella preparazione delle GTV6 è Elio Imberti di Cavernago, poco lontano da Bergamo: è lui che nella prima metà degli anni Ottanta prepara le coupé con livrea Totip di Lella Lombardi e Giorgio Francia, di Cipriani, di De Gaetano, trasformandole in armi da corsa seguendo le stringenti specifiche del regolamento Gruppo A che, come sappiamo, obbligano a mantenere sulle vetture numerose componenti di serie.

A livello di corpo vettura le GTV6 da corsa ricevono infatti pochissime modifiche, che sono per lo più sottrazioni di parti a scopo di alleggerimento: via antirombo, rivestimenti, arredamento, sedili, parte della plancia, per portare l'ago della bilancia a circa 300 kg in meno. Oltre a volante, strumenti e cambio, nell'abitacolo rimangono soltanto un sedile anatomico, una cintura a 6 punti, il roll-bar e l'impianto di estinzione. Da regolamento rimangono al loro posto i cristalli e l'impianto di aerazione, che deve rimanere funzionante anche se poco può contro le temperature infernali che si raggiungono nell'abitacolo nelle due ore circa di corsa ininterrotta previste per alcune prove dell'Europeo Turismo. Prove lunghe per le quali viene installato a bordo anche un serbatoio carburante maggiorato Pirelli da 100 litri.

Ben più invasivi gli interventi effettuati sulla meccanica. L'assetto è ribassato utilizzando ammortizzatori Bilstein a gas, molle più corte e dure e barre di torsione maggiorate, mentre non vengono toccati gli attacchi delle sospensioni, già robusti. Ai mozzi tro-



ABITACOLO CALDO

L'abitacolo della GTV è ancora come all'epoca: spogliato di tutto il superfluo, mantiene i cristalli di serie e la plancia, incluso l'impianto di aerazione, che doveva essere tenuto in efficienza. Dalle cronache dell'epoca però non pare fosse molto efficace: i piloti si lamentavano del gran caldo in gara. Strumentazione, da sinistra: termometro acqua, contagiri, pressione olio, termometro olio e pressione benzina (appeso, posticcio). Sotto, accanto alla pedaliera si nota il poggiatesta realizzato a mano.







viamo, fissati con dado centrale unico, dei bei cerchi scomponibili in lega leggera e acciaio, che calzano all'anteriore pneumatici 210/45 15 su canale da 9", al posteriore 235/40 15 su canale da 10", il tutto diretto da un sterzo rivisto con la sostituzione integrale della cremagliera, per ridurre la sterzata completa da quasi quattro giri di volante a circa uno e mezzo. Alla voce trasmissione troviamo il cambio con ingranaggi a denti dritti e una serie di rapporti ravvicinati regolarmente omologati in fiche, ai quali è possibile abbinare da regolamento una differente coppia di riduzione finale, in base alle caratteristiche dei tracciati; all'atto pratico viene utilizzato quasi sempre l'11/42, che consente alla vettura di superare i 240 km/h in quinta, alternato al 10/41 sui percorsi particolarmente tortuosi, nei quali la punta massima supera a stento i 200 km/h. La frizione bidisco a secco rimane quella di serie, in grado di sopportare

le maggiori sollecitazioni, mentre l'albero di trasmissione è rinforzato col montaggio di un giunto omocinetico in luogo di quello elastico in gomma di serie. Dulcis in fundo il motore, elemento centrale di tutta la preparazione. Sul sei cilindri di Arese Imberti sostituisce pistoni e cilindri; grazie al cielo dei pistoni di differente conformazione, il rapporto di compressione sale a 11,6; le bielle sono lucidate, senza alcuna opera di alleggerimento per evitare di comprometterne l'affidabilità. Restano di serie, come da regolamento, l'albero a gomiti e la testa, sulla quale sono lucidati i condotti di aspirazione e scarico e sostituiti gli alberi a camme con altri dal profilo più spinto, mantenendo però inalterata l'alzata delle valvole (anch'esse sostituite), sempre in ossequio al regolamento. L'aspirazione è libera dai filtri, mentre lo scarico è un 4 in 2 in 1 senza silenziatore, con uscita sul lato destro in corrispondenza della portiera. Il risultato finale è sintetizzabile in una potenza di circa 240 CV a 7500 giri, ben 75 più della configurazione di partenza, con una coppia di 25 kgm a 5300 giri.

Da guidare "pulita"

La GTV6 è una vettura apprezzata in corsa per il comportamento facile e prevedibile, soprattutto se guidata in maniera "pulita", la più redditizia in pista dato che una volta raggiunti i limiti diventa invece piuttosto complicata da recuperare, mettendo a repentaglio i tempi o, nel peggiore dei casi, la macchina stessa.

Non facile da regolare per via dell'architettura della trasmissione, di tipo transaxle, e della sospensione posteriore a ponte De Dion, il cui settaggio "fino" non è esattamente alla portata di tutti, la coupé milanese ha dalla sua un'ottima impostazione di partenza, che permette di compensare le caratteristiche specifiche di gomme e sospensioni e di raggiungere ottime prestazioni dinamiche, spesso ottenute lasciando la taratura dell'assetto non troppo rigida, al contrario di quanto si potrebbe pensare. Dove invece si perde un po' di competitività rispetto ad alcune concorrenti è sul bagnato, a causa delle reazioni brusche del posteriore; in tal caso il trucco sta nell'uso della rapportatura lunga, che ammorbidisce le riprese e i cambi di peso. Un discorso a parte va fatto per i freni. Nei primi anni Ottanta la GTV è preparata con quanto di meglio sia disponibile sulla piazza: quattro dischi autoventilanti dello stesso diametro di quelli utilizzati all'epoca in F1, "morsi" da doppia pinza a quattro piston-



26-10-16



Certification provenance n. 7/2016 - Alfa Romeo GTV 2.5 V6

Dai documenti in nostro possesso, come Archivio Ufficiale Storico Jolly Club, possiamo certificare che la Vettura in vostro possesso è una delle GTV 2.5 V6 Ex Jolly Club che ha corso con i nostri colori dal 1982 al 1984.

La Vettura era stata acquistata direttamente in AUTODELTA nel 1982, per correre con i nostri Piloti nelle Gare di Campionato Internazionale e Nazionale.

Siamo quindi onorati, di potervi certificare la provenienza della Vostra bellissima Vettura:

Alfa Romeo GTV 2.5 V6 - Telaio N. B600005299B Targa MI 57822P



From the documents in our possession, as the Official Jolly Club Historical Archive, we can certify that the car in your possession is one of GTV 2.5 V6 Ex Jolly Club who raced with our colors from 1982 to 1984.

The car had been purchased directly AUTODELTA in 1982, to run with our pilots in the International Championship and National Races.

We are so honored to be able to certify the origin of your beautiful Alfa Romeo GTV 2.5 V6 1982.

Frame number B600005299B

Targa MI 57822P

Cordiali saluti
JOLLY CLUB SPA
CEO Jolly Club

JOLLY CLUB
www.jollyclub.org

Jolly Club is a European TradeMark. Jolly Club - Firenze - Milano (Italia) - Kosice (Sk)

CERTIFICATA

Nella foto grande, la "Totip" tiene a bada un paio di Ritmo Abarth alla Coppa Italia a Vallelunga il 3 giugno 1984. Sopra, l'autorizzazione da parte di Jolly Club a sostituire e ripunzonare la scocca; a sinistra, il certificato di autenticità emesso lo scorso anno che attesta l'originalità dell'esemplare.



cini davanti e pinza singola dietro. Eppure, complice soprattutto il peso della vettura, le prestazioni in frenata non sono esattamente al top e meritano qualche attenzione.

Fatte queste doverose premesse, la coupé non richiede altri particolari accorgimenti; in pista è una delle vetture più confortevoli del periodo, leggera e maneggevole, con una lieve tendenza al sovrasterzo facilmente compensabile lavorando sul pedale del gas, e un motore robusto e affidabile, che permette di tenere in pista gli stessi tempi delle prove senza particolari patemi.

Ex-Jolly Club

L'esemplare di queste pagine, nato nero con interni in velluto beige e subito convertito alla classica livrea Totip, ha fatto parte della Squadra Totip del Jolly Club nel 1983 e nel 1984. Acquistata da Autodelta il 18 dicembre 1981 e rivenduta al Jolly Club il 16 novembre del 1982, è stata preparata da Imberti e poi pilotata da Roberto De Gaetano, al quale è stata affidata in gestione diretta dopo le prime due stagioni, pur rimanendo intestata alla Scuderia. De Gaetano la guida, tra le altre, in tre gare di Campionato Europeo: nel 1983 a Donington e nel 1984 a Monza (con Giorgio Schön e Duilio Truffo) e a Vallelunga, do-

ve un incidente rende necessaria la sostituzione della scocca, operazione regolarmente autorizzata dal Jolly Club per mantenere lo stesso numero di telaio. La carriera sportiva di De Gaetano al volante della GTV targata MI 57822P prosegue quindi con una ventina di gare del Campionato italiano Turismo e del Campionato della Montagna fino al 1985 con diversi piazzamenti e un paio di vittorie, tra cui quella alla Cesana-Sestriere del 1984. La vettura è quindi dismessa e conservata fino al 1997, quando suscita l'interesse del noto collezionista di Alfa Romeo Maurizio Tabucchi, tra i più autorevoli studiosi e massimi esperti del marchio e della storia dell'automobile in generale, oltre che autore di numerosi libri sulla storia sportiva e produttiva della Casa milanese. Dopo la sua morte, un paio d'anni fa, la GTV è stata acquistata dagli esperti di Strada e Corsa, prestigioso centro di restauro alle porte di Amsterdam specializzato in vetture italiane. Recuperata la macchina, integra ma non marciante, e richieste tutte le certificazioni del caso (RIAR, Jolly Club) per ricostruire il curriculum sportivo, i nuovi proprietari l'hanno messa subito "sotto i ferri" per riportarla in piena forma e usarla a scopo dimostrativo nelle principali kermesse motoristiche internazionali o per qualche veloce sgambata nel vicino circuito di Zandvoort.

MADE IN BERGAMO
Sopra, la GTV a Magione alla "Pasqua del Pilota", del 21 aprile 1984. Nella pagina seguente, in alto il V6 preparato all'epoca da Imberti; in basso, il cambio in blocco col differenziale (foto 1), il doppio scarico laterale, sotto lo sportello destro (2), la sospensione anteriore (3) e il mozzo anteriore col freno a doppia pinza (4), il serbatoio benzina Pirelli da 100 litri (5), che reca ancora i dati di fabbricazione del 1983 (6).



SCHEDA TECNICA

ALFA ROMEO GTV6 (versione Corsa)

Motore Anteriore longitudinale, 6 cilindri a V, basamento e testa in lega leggera Alesaggio e corsa 88 x 68,3 mm Cilindrata 2.492 cc Distribuzione monoalbero in testa (catena), due valvole per cilindro Alimentazione iniezione elettronica multipoint Bosch L-jetronic Potenza 158 CV a 5600 giri (240 CV a 7500 giri) Coppia 21,7 kgm a 4000 giri (25 kgm a 5300 giri) Raffreddamento ad acqua, a circolazione forzata con ventola a innesto termostatico **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione bidisco a secco Cambio meccanico a 5 marce in blocco col differenziale posteriore Pneumatici anteriori e posteriori 195/60 VR14 (anteriori 210/45-15; posteriori 235/40-15) **Corpo vettura** Carrozzeria coupé autoportante, tre porte cinque posti Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, barre di torsione, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice; posteriori ponte rigido De Dion, parallelogramma di Watt, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice Freni anteriori e posteriori a disco Sterzo a pignone e cremagliera **Dimensioni (in mm) e peso** Interasse 2.400 Carreggiate ant/post 1.373/1.352 Lunghezza 4.260 Larghezza 1.664 Altezza 1.330 Peso in ordine di marcia 1.210 (940) kg

BELISSIME DA CORSA | Buckler Sport



Prima immatricolazione



**UNA TIPICA SPORT INGLESE
DEL PRIMO DOPOGUERRA,
RECUPERATA DA UN ITALIANO
E RESTAURATA CONSERVANDO
TUTTO IL POSSIBILE
MOLTO COMPLICATA
LA DEFINIZIONE DEL COLORE
HA LA TARGA ORIGINALE**

DI EUGENIO MOSCA - FOTO GIANLUCA BUCCI



IMPERFETTO
Il collaudo della Buckler a restauro ultimato. L'auto è nelle identiche condizioni, compreso il cofano anteriore volutamente imperfetto, di quando gareggiava oltre mezzo secolo fa (foto in bianco/nero) dove si nota sul musetto la targa FGV150 che denomina anche il modello.

Dopo la seconda guerra mondiale c'è grande voglia di ripresa. Sia per gli aspetti legati alla vita quotidiana, sia per l'attività industriale. Questo fermento riguarda anche le corse automobilistiche, in un primo tempo recuperando vetture nascoste alla vigilia della guerra, ma ben presto realizzando progetti nuovi, attingendo anche dall'esperienza militare. Proprio grazie a quest'ultima, soprattutto in aeronautica, in Inghilterra si verifica una proliferazione di piccole aziende specializzate nella realizzazione di telai. I costruttori devono ingegnarsi a realizzare vetture leggere e pic-



VINILE ROSSO

A sinistra: la spartana eleganza dell'abitacolo, con il bellissimo volante a tre razze e la ricca strumentazione sulla plancia metallica. In basso: i sedili racing, con anima in alluminio, rivestiti in vinile rosso. Sotto: il cofano posteriore è realizzato ex-novo, battuto a mano come all'epoca. A destra: essenziale anche il telaietto della portiera, in nome della massima leggerezza. In basso: la linea bassa e filante della barchetta inglese dalla quale spicca il parabrezza basso e arrotondato. Si notano anche i cerchi anteriori da 13" modificati e posteriori da 15".



cole, per essere anche aerodinamiche e compensare la mancanza di potenza: i motori sono per lo più di piccola cilindrata, di solito presi da automobili utilitarie o addirittura da motociclette. Una tendenza destinata a fare scuola nelle corse. Tra la miriade di piccole aziende britanniche specializzate nella realizzazione di kit-car, spesso costruite in piccoli numeri se non addirittura in esemplari singoli, figura anche la Buckler Cars Company. La società, fondata a Reading nel 1947 da Derek Buckler, realizza piccole biposto Sport secondo le richieste del cliente e in funzione della specialità da affrontare (rally, salita, pista, gare su strada): sia auto complete, adottando la meccanica disponibile in commercio e adeguando il disegno della carrozzeria, sia fornendo il telaio da completare. Dal 1947 al 1962, la Buckler realizza circa 400 vetture; e anche parti di trasmissione per altri Costruttori, tra cui Lotus, tramite un'altra Buckler, quella fondata nel 1939 come azienda meccanica di precisione, oltre al primo telaio da corsa per la Brabham.

Aquaplane

La vettura del nostro servizio è stata costruita nel 1953 da William T. Marriot sulla base di un telaio tubolare Buckler Mark V modificato, vestito con una carrozzeria in alluminio realizzata da Gray e Rich Panelcraft di Londra, gli stessi delle Tojeiro-Bristol. Dotata di sospensioni indipendenti Buckler-Bellamy all'anteriore e ponte rigido al posteriore, e spinta da un motore Ford 1.172 cc a valvole laterali con testa Aquaplane in alluminio, è modificata nel 1954 con l'adozione di cerchi da 13" anteriori e da 15" al posteriore, e del cambio a quattro rapporti della MG A in luogo del precedente a tre marce. Nei primi anni Cinquanta la vettura gareggia nelle categorie Formula 1.172 e Over 1500, contro le Lotus VI e Lister-MG, ottenendo vari risultati tra cui tre vittorie alla National Silverstone e Rushmoor Sprint del 1954 e alla Tempsford Speed Trial del 1955. Dal 1959 la vettura è usata per lo più su strada, quindi dal 1962 si gode un meritato riposo, custodita dai fratelli Chris e Mike Wilson. Ceduta vent'anni dopo, passa nelle mani di vari proprietari che non le dedicano la stessa cura anzi finisce abbandonata. Fino all'acquisto, in un'asta su E-Bay nel 2012, da parte dell'appassionatissimo attuale proprietario Claudio Palmeri, che ne ha affidato poi il restauro alla AM Classic Garage di San Martino Siccomario (PV). Tra i pregi di questa vettura, oltre alla storia sportiva, c'è il fatto di conservare l'immatricolazione originale FGV 150 che appare già nelle prime immagini che la ritraggono nel 1953.





VERNICE "DIFFICILE"

A lato e sotto: ecco come si presentava la Buckler al momento dell'acquisto, completa ma in condizioni piuttosto trasandate. In basso: la carrozzeria



Restauro conservativo

Claudio Palmeri ha voluto che la vettura fosse riportata nelle condizioni esatte in cui correva oltre mezzo secolo fa, compresa la colorazione opaca e le "ferite in battaglia", alcune imperfezioni dovute agli urti in gara, mantenendo il più possibile l'originalità dei particolari. Un lavoro tutt'altro che semplice, sia per la ricerca storica, sia per l'attenzione necessaria a ripristinare il più possibile i particolari originali, di telaio e carrozzeria come di meccanica; senza contare le difficoltà nel ricostruire esattamente le parti mancanti. Per fortuna, la Buckler "FGV 150" era completa almeno delle parti meccaniche, mentre mancavano gran parte delle pannellature interne e la carrozzeria in alluminio si presentava piuttosto malconcia. La vettura è stata quindi smontata, separando le parti da ripristinare da quelle inutilizzabili. Per verificare lo stato reale della lamiera si è dovuta sverniciare a mano tutta la carrozzeria. Il guscio di alluminio è stato poi staccato dal telaio tubolare, e quest'ultimo sabbiato per verificarne l'integrità. I tubi portanti erano sani, mentre alcuni di quelli più piccoli trasversali erano stati intaccati dalla corrosione e hanno quindi richiesto la sostituzione, così come si è dovuto ricostruire il cofano posteriore, ormai snervato. Il telaio ripristinato è stato poi verificato, come quote e allineamento, sul banco di riscontro e verniciato a polvere. Quindi sono state ricostruite tutte le pannellature interne, in alluminio: fondo, paratie abitacolo posteriore e anteriore antifiamma, laterali vano motore e passaruota, fissate tramite minuteria con passo BSF e testa tonda, del tipo usato negli anni '60.



l'allineamento corretto delle superfici è stato steso un sottile strato di stucco speciale con componente di resina e pasta di alluminio, poi liscio per avere minimo spessore possibile. Lavoro non di poco conto è stata la ricerca per la definizione della tinta originale della Buckler, poiché tutte le immagini pubblicate su riviste inglesi dell'epoca sono in bianco e nero. In base ad alcune testimonianze si è giunti alla conclusione che la colorazione originale fosse un amaranto opaco simile al classico "maroon", perciò si è deciso di utilizzare il "royal maroon" tipico delle Jaguar d'epoca, ottenendo l'effetto opaco con l'aggiunta alla vernice di una percentuale di circa il 50% di pasta opacizzante.

ripristinata pronta per la verniciatura. Quest'ultima operazione è stata delle più complicate, non dal punto di vista tecnico ma per la definizione del colore corretto.

Rosso antico

A parte è stata lavorata la carrozzeria. In alcuni punti la pelle di alluminio era molto sottile, segno di precedenti ripristini da parte del battilastra; per ristabilire

Senza pompa

Nel frattempo è stata revisionata la meccanica. Il motore 4 cilindri Ford 1.172 cc a valvole laterali è senza pompa dell'acqua e preparato all'epoca con

ASSEMBLAGGIO

A fianco, in alto il bel traliccio di tubi che forma il telaio, ripristinato e riverniciato di bianco e l'avvio del montaggio della parte meccanica; le pannellature in alluminio, realizzate ex-novo, separano l'abitacolo dal vano motore e dal baule posteriore. Al centro: il complicato leveraggio dei freni a bacchetta che ha richiesto molto tempo e attenzione per la messa a punto; la pedaliera: sulla sinistra si nota l'albero di trasmissione, che attraversa l'abitacolo, e sopra di esso il rinvio del leveraggio del cambio. In basso, il quattro cilindri Ford di 1.172 cc con carburatori SU doppio corpo e testata in alluminio Aquaplane che contribuisce a incrementare la potenza.



FESTA

Sopra: Claudio Palmeri, al centro nella foto, posa insieme ai fratelli Chris e Mike Wilson, i primi proprietari della Buckler del nostro servizio, in occasione del raduno organizzato lo scorso agosto a Gaydon per festeggiare i 70 anni del marchio.

la speciale testa Aquaplane in alluminio e doppi carburatori SU, per una potenza pressoché raddoppiata rispetto ai circa 35 Cv dell'originale. La revisione del motore ha comportato la sostituzione di pistoni e albero a camme, ma si è riusciti a mantenere l'albero motore effettuando il lavoro di rettificazione e sostituzione delle bronzine. La revisione del cambio, un modello da corsa a quattro rapporti non sincronizzati derivato dalla MG TC, ha richiesto un gran lavoro, perché buona parte dell'ingranaggiera è stata ricostruita ex-novo, al pari della frizione, realizzata da RPM di Lainate (MI). Albero di trasmissione e differenziale, senza autobloccante, sono invece rimasti originali, così come i mozzi ruota e i freni a tamburo, con l'azionamento a bacchetta di questi ultimi che ha richiesto un accurato lavoro di messa a punto di rinvii e ganasce per ottenere una funzionalità accettabile.

Dettagli

Man mano che procedeva il lavoro di revisione della meccanica i vari particolari sono stati via via montati sul telaio, in modo tale che una volta completato il montaggio è stato eseguito un test di collaudo della vettura priva della carrozzeria, poi applicata sul telaio e fissata come in origine con rivetti. Il parabrezza basso e arrotondato è stato realizzato ex-novo in plexiglas in base a foto dell'epoca. L'anima in alluminio dei sedili è stata imbottita con gommapiuma e rivestita da vinile di colore rosso. A impreziosire l'abitacolo, il volante a tre razze e, sulla plancia ricostruita in alluminio, gli strumenti Aquaplane, quelli già presenti ricondizionati, altri acquistati. Allo scopo, è stato adeguato l'impianto elettrico di provenienza MG A, mentre sono stati acquistati i gruppi ottici anteriori, con i tipici proiettori Lucas da 7" d'epoca. Infine, il serbatoio benzina è stato ricostruito da nuovo, con l'interno di sicurezza in "Detostop".

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 SPORT ALLEMANO	128	giu-17
750 COUPE' ZAGATO (1958)	87	mag-13
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13
OT 1000 SPIDER	57	mag-10
OTR 1000	106	apr-15
SE 037	119	lug-16
SIMCA 2000 GT	83	dic-12/gen
SIMCA 1300	116	apr-16
T 140 (1967)	93	dic-13/gen

AC

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

ALFA ROMEO

ABARTH 1000 GT COMPETIZIONE	90	ago/set-13
1.9 C SPRINT PININFARINA	29	lug-07
147 GTA	84	feb-13
155 GTA SUPERTURISMO	45	mar-09
158/159 "ALFETTA"	61	ott-10
750 COMPETIZIONE	103	dic-14/gen
1750 BERLINA	24	feb-07
1750 GT PROTOTIPO GIUGIARO	14	gen/feb-06
1900	62	nov-10
1900 SS TOURING CABRIO (1957)	69	lug-11
1900 SS TOURING I - II SERIE	15	mar-06
1900 SS Z #01845	89	lug-13
1900 SS ZAGATO	17	mag-06
2000 GTV	118	giu-16
2000 PRAHO	74	feb-12
2000 SPORTIVA (1954)	80	ago/set-12
2600 SPIDER	84	feb-13
2600 SPRINT	43	dic-08/gen*
2600 SPRINT	105	mar-15
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	gen/feb-05
33/2 - /3 - TT 12 - SC 12 - Stradale	58	giu-10
33 STRADALE E CORSA - 50 ANNI	131	ott-17
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
ALFASUD TI	128	giu-17
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 (116) E 75	108	giu-15
GIULIETTA SPIDER	94	feb-14
GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO	103	dic-14/gen
GIULIETTA SPRINT-SPRINT VELOCE	3	mar/apr-04
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	106	apr-15
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	127	mag-17
GIULIETTA SS	13	nov/dic-05
GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989)	63	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*
RZ	131	ott-17*
SPIDER	89	lug-13

SPIDER 2600 - 1300	59	lug-10
SPIDER JUNIOR 1300 (1968)	92	nov-13
SPIDER VELOCE 2.0	2	dic-03/gen
TURISMO INTERNAZIONALE	120	ago/set-16

ALPINE-RENAULT

A106	73	dic-11/gen
A110	57	mag-10
A110 GR. 4	76	apr-12*
A220	44	feb-09

AMC

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

APACHE

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

ASA

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

ASTON MARTIN

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

ATTILA

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

AUDI

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

AUSTIN HEALEY

100 E 3000	62	nov-10
3000 MK III	116	apr-16
3000 MK III (manuale d'uso)	128	giu-17
"BRIGHTON" SPECIAL	126	apr-17
COOPER S HATCHBACK (1964)	100	ago/set-14
SPRITE MK1	56	apr-10
SPRITE MK1	91	ott-13

AUTOBIANCHI

A111	115	mar-16*
A112 ABARTH	5	lug/ago-04
A112 ABARTH	111	ott-15
A112 ABARTH V SERIE	130	ago/set-17*
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
--------------	----	--------



TURBO VS ASPIRATA

A112 Abarth V serie e Innocenti Mini De Tomaso Turbo a confronto: la Mini di Bertone sovralimentata sfida la più classica delle bombette italiane. Nel fascicolo di ago-sett 2017.

LE AUTO DELLA STORIA

DINO 246 F.1	43	dic-08/gen	131	30	ago/set-07	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12
DINO 246 GT	94	feb-14	131 2500 D	59	lug-10	1100	78	giu-12*
DINO 246 GTS	35	mar-08	131 ABARTH	111	ott-15	1100 D	104	feb-15
F40	74	feb-12	131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	1100 FAMILIARE	117	mag-16
F40-30 ANNI	126	apr-17	131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	1100 R	107	mag-15
PININ	70	ago/set-11	131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	1100/103	4	mag/giu-04
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13	132 1.6	14	gen/feb-06	1100/103 A	94	feb-14
FIAT			4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	1100/103 D	94	feb-14
8V GHIA SUPERSONIC	63	dic-10/gen	500 A	121	ott-16	1100/103 TV	47	mag-09
8V ZAGATO	119	lug-16	500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago/set-13	1100/103 TV DA SALITA	128	giu-17
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 6C TOURING (1935)	127	mag-17
124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 D (1960)	86	apr-13	1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14
124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	500 D	115	mar-16	2300	35	mar-08
124 C4 TOURING	127	mag-17	500 SPERANDEO	69	lug-11	2300 S COUPÉ	1	lug/ago-03
125	26	apr-07	500 TV L (1972) -			2300 S COUPÉ	43	dic-08/gen*
125	88	giu-13	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14/gen	ABARTH 124 RALLY	4	mag/giu-04
125	112	nov-15	500L	48	giu-09	ABARTH 131 RALLY	14	gen/feb-06
125 COUPÉ SAMANTHA	114	feb-16	508 S	113	dic-15/gen	ABARTH 695 SS (1966)	114	feb-16
127 GRUPPO 2	70	ago/set-11	508 S SPORT SPIDER - BERL. MM	123	dic-16/gen	ABARTH FORMULA	55	mar-10
127 SCIONERI	60	ago/set-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	dic-13/gen	ABARTH SE035	91	ott-13
127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15	BARCETTA	55	mar-10
128	27	mag-07	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	lug/ago-03	CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06
128	101	ott-14	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14	CAMPAGNOLA	84	feb-13
128 COUPÉ GR. 2	97	mag-14	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12	COUPÉ	66	apr-11
128 COUPÉ 1.3 S	30	ago/set-07	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07	DINO COUPÉ	101	ott-14
128 GIANNINI NP GR. 2	83	dic-12/gen	850 BERLINA	80	ago/set-12	DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07
128 GR.2	83	dic-12/gen	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06	DINO SPIDER 2000-2400	6	set/ott-04
128 RALLY	45	mar-09	850 "MOSTRO"	110	ago/set-15	GIANNINI 500 TV	28	giu-07
130 "MAREMMA"	76	apr-12	850 SPECIAL	75	mar-12	850 MORETTI COUPÉ	43	dic-08/gen
130 2.8 BERLINA	41	ott-08	850 SPORT COUPÉ	112	nov-15	PANDA 4X4 MORETTI	123	dic-16/gen
130 BERLINA 1971	11	lug/ago-05	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08	NUOVA 500 1957	8	gen/feb-05
130 COUPÉ 3.2	1	lug/ago-03	850 SPORT SPIDER	1	lug/ago-03	NUOVA 500 SPORT	37	mag-08
1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	900 A BERLINA 1954	22	nov-06	NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07

Guida all'acquisto

	Numero	Mese-Anno		Numero	Mese-Anno
ALFA ROMEO			1300 E 1500	11	lug/ago-05
2000	31	ott-07	132 I, II E III SERIE	12	set/ott-04
ALFASUD SPRINT	4	mag/ giu-04	600	50	ago/set-09
ALFETTA	75	mar-12	850 BERLINA	85	mar-13
GIULIA GT JUNIOR	36	apr-08	850 COUPÉ'	77	mag-12
GIULIA SPRINT GTA	122	nov-16	850 SPIDER-SPORT SPIDER	20	ago/set-06
GIULIETTA / GIULIA SPIDER	110	ago/set 15	BALILLA	43	dic-08/gen
GIULIETTA (GIULIA) SPRINT	83	dic-12	NUOVA 500	82	nov-12
GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116	9	mar/apr-05	RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC	34	feb-08
GIULIETTA TURBODELTA	21	ott-06	X1/9	46	apr-09
GTV/SPIDER	79	lug-12	INNOCENTI		
NUOVA SUPER	44	feb-09	MINI COOPER	35	mar-08
AUTOBIANCHI			JAGUAR		
A111	32	nov-07	E TYPE	124	feb-17
A112 ABARTH	40	ago/set-08	XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)	45	mar-09
A112 V SERIE	119	lug-16	XJ-S	68	giu-11
PRIMULA COUPÉ I E II SERIE	15	mar-06	XJR 4.0 SUPERCHARGED	130	ago/sett-17
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
128 COUPÉ S-SL 1100-1300	16	apr-06	G KLASSE	96	apr-14
			SEC W 126	106	apr-15

PANDA 30	36	apr-08	TAUNUS TC2	110	ago/set-15
RITMO	69	lug-11	THUNDERBIRD (1954-1958)	23	dic-06/gen-07
RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06	FRAZER-NASH		
RITMO ABARTH 130 TC	124	feb-17*	BMW 319/55 (1937)	106	apr-15
S 61 CORSA	126	apr-17	FRONTLINE		
S 76 "300HP"	108	giu-15	DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago/set-12
SAVIO JUNGLA	94	feb-14	GIAUR		
UNO	122	nov-16	750 SPORT #BT-06	98	giu-14
UNO TURBO	81	ott-12*	CHAMPION 750	124	feb-17
UNO TURBO I.E.	53	dic-09/gen	GINETTA		
VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06	G3	95	mar-14
VIGNALE GAMINE E SAMANTHA	94	feb-14	GLOCKLER - PORSCHE		
X 1/9	81	ott-12	COUPÉ (1954)	64	feb-11
X 1/9	113	dic-15/gen*	GORDINI		
FITTIPALDI			T15	121	ott-16
FD01 E FD04	62	nov-10	GRD		
FORD			374-FORD	109	lug-15
ANGLIA	71	ott-11	H.R.G.		
CAPRI RS	107	mag-15	1100 SPORTS	80	ago/set-12
CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago/set-08	AERODYNAMIC	44	feb-09
CORTINA 1.3 DE LUXE / 1.6 GT	130	ago/set-17	HEALEY		
ESCORT	68	giu-11	SILVERSTONE	53	dic-09/gen
ESCORT 940	13	nov/dic-05	HILLMAN		
ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13	IMP 50 ANNI	94	feb-14
ESCORT MKII	84	feb-13	HONDA		
ESCORT RS	60	ago/set-10	NSX	61	ott-10
ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11	S 800 COUPÉ	1	lug/ago-03
ESCORT RS GR. 2	60	ago/set-10	Z 600	68	giu-11
FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06	HOWMET		
FIESTA MKI (1976-1983)	106	apr-15	TX	53	dic-09/gen
GRANADA	127	mag-17	INNOCENTI		
XR2i	117	mag-16	AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14/gen
GT/111	70	ago/set-11			
MUSTANG (1964 - 1968)	5	lug/ago-04			
MUSTANG (1968 - 1971)	12	set/ott-05			
MUSTANG 289 (1966)	14	gen/feb-06			
RS 200 GR. B	81	ott-12			
TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13			

IM3S	108	giu-15	INTERMECCANICA		
MINI BERTONE	76	apr-12	ITALIA	100	ago/set-14
MINI DE TOMASO	23	dic-06/gen	ISO		
MINI TURBO DE TOMASO	130	ago/set-17*	GRIFO TARGA	45	mar-09
MINI 90 SL	96	apr-14	RIVOLTA 300	97	mag-14
ISOTTA FRASCHINI			RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14
IM 1913	44	feb-09	RIVOLTA GT 300-340	2	dic-03/gen
JAGUAR			RIVOLTA LELE	22	nov-06
E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11	ISOTTA FRASCHINI		
E-TYPE ROADSTER MKII	1	lug/ago-03	IM 1913	44	feb-09
E-TYPE V12 ROADSTER	63	dic-10/gen	JAGUAR		
MK X	37	mag-08	E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
MKII 3.8	31	ott-07	E-TYPE ROADSTER MKII	1	lug/ago-03
SS 3.5 LITRE	90	ago/set-13	E-TYPE V12 ROADSTER	63	dic-10/gen
XJ 220	65	mar-11	MK X	37	mag-08
XJ6 MKI	1	lug/ago-03	MKII 3.8	31	ott-07
XJ-C 4.2	20	ago/set-06	SS 3.5 LITRE	90	ago/set-13
XJ-C 4.2	17	mag-06	XJ 220	65	mar-11
XJ-C 4.2	99	lug-14	XJ6 MKI	1	lug/ago-03
XK 120	55	mar-10	XJ-C 4.2	20	ago/set-06
XK 150 FHC 3.4 LITRE	109	lug-15	XJ-C 4.2	17	mag-06
JEEP			XK 120	55	mar-10
WILLYS MB	72	nov-11	XK 150 FHC 3.4 LITRE	109	lug-15
JENSEN			JEEP		
541	65	mar-11	WILLYS MB	72	nov-11
C V8	118	giu-16	JENSEN		
KARMANN GHIA			541	65	mar-11
CABRIOLET	77	mag-12	C V8	118	giu-16
CABRIOLET	117	mag-16	KARMANN GHIA		
KELLISON			CABRIOLET	77	mag-12
J-4	85	mar-13	CABRIOLET	117	mag-16
LAMBORGHINI			KELLISON		
COUNTACH	72	nov-11	J-4	85	mar-13
ESPADA	24	feb-07	LAMBORGHINI		
ESPADA + NOTIN VILLULA	60	ago/set-10	COUNTACH	72	nov-11
JARAMA	113	dic-15/gen	ESPADA	24	feb-07
JSLERO	5	lug/ago-04	ESPADA + NOTIN VILLULA	60	ago/set-10
MIURA E COUNTACH	2	dic-03/gen	JARAMA	113	dic-15/gen
MIURA P400, S, SV	21	ott-06	JSLERO	5	lug/ago-04
MIURA P400SV	85	mar-13	MIURA E COUNTACH	2	dic-03/gen
MIURA P400	116	apr-16	MIURA P400, S, SV	21	ott-06
MIURA ROADSTER	43	dic-08/gen	MIURA P400SV	85	mar-13
MIURA SV JOTA	26	apr-07	MIURA P400	116	apr-16
URRACO	19	lug-06	MIURA ROADSTER	43	dic-08/gen
URRACO	25	mar-07	MIURA SV JOTA	26	apr-07
LANCIA			URRACO	19	lug-06
LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	dic-09/gen	URRACO	25	mar-07
037 RALLY	9	mar/apr-05	LANCIA		
2000 I.E. (1972)	16	apr-06	LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	dic-09/gen
2000 / I.E.	110	ago/set-15	037 RALLY	9	mar/apr-05
APPIA COUPÉ	49	lug-09	2000 I.E. (1972)	16	apr-06
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13	2000 / I.E.	110	ago/set-15
APPIA COUPÉ PININFARINA	128	giu-17	APPIA COUPÉ	49	lug-09
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13	APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13

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	120	ago/set-16
W123 BERLINA	23	dic-06/gen
W124 CABRIO	22	nov-06
MG		
B SPIDER	47	mag-09
F/TF	90	ago/set-13
MGA	98	giu-14
NSU		
PRINZ 4-4L	17	mag-06
RO 80	87	mag-13
PEUGEOT		
404	15	mar-06
PORSCHE		
911 "BUMPER"	91	ott-13
911 TURBO 3.0 - 3.3	37	mag-08
911/964	58	giu-10
911/964 RS	74	feb-12
928	69	lug-11
944	54	feb-10
ROLLS-ROYCE		
SILVER CLOUD	30	ago/set-07
SILVER SHADOW / CORNICHE I-II SERIE	42	nov-08
ROVER		
MINI COOPER - LE ULTIME	127	mag-17
SAAB		
900	92	nov-13
TRIUMPH		
TR4	72	nov-11
TR6 P.I.	128	giu-17
VOLKSWAGEN		
GOLF GTI I SERIE	2	dic-03/gen
VW-PORSCHE 914	51	ott-09
VOLVO		
480 ES	25	mar-07

E-TYPE A 4 PORTE
Potente e veloce come una gran turismo, la XJR 4.0 sovralimentata è una delle Jaguar di serie più veloci della storia. Se volete una sorta di moderna E-Type a 4 porte, non servono molti soldi, purché sia ben tenuta. Vi diciamo come sceglierla sul fascicolo di ago/sett 2017.



APPIA ZAGATO	6	set/ott-04
APPIA ZAGATO GTE	66	apr-11
APRILIA "1350" e "1500"	72	nov-11
ARTENA MINISTERIALE (1940)	86	apr-13
AURELIA B12 1955	16	apr-06
AURELIA B20 GT	68	giu-11
AURELIA B24 CONVERTIBILE	74	feb-12
AURELIA B24 SPIDER	104	feb-15
AURELIA B24S CONVERTIBILE	40	ago/set-08
AURELIA B50 CONVERTIBILE	118	giu-16
BETA BERLINA	44	feb-09
BETA MONTECARLO	27	mag-07
BETA MONTECARLO	38	giu-08
BETA SPIDER 2000	120	ago/set-16
DELTA	46	apr-09
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14
DELTA HF 4WD	121	ott-16
DELTA HF TURBO	54	feb-10
DELTA 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
K COUPÉ	131	ott-17*
LC2	104	feb-15
STRATOS	2	dic-03/gen
STRATOS	114	feb-16
THEMA	65	mar-11
TREVI BIMOTORE	128	giu-17
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
3500 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
SEBRING	129	lug-17
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 CONVERTIBLE (1963)	22	nov-06
--------------------------	----	--------

MG

MG A 1500	7	nov/dic-04
MG B GT 1.8	7	nov/dic-04
MG B GT MK I - TRIUMPH GT6 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
MINI COOPER GRX 195D	131	ott-17

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



UNA GRANDE VITTORIA

Debutta l'iniezione su un motore del Tridente: sei cilindri più rotondo e adatto a una vera gran turismo quale è la 3500 GT, che così equipaggiata si chiama Sebring, il nome di una grande vittoria per la Casa. Design di Michelotti. Tutta la storia su *Automobilismo d'epoca* fascicolo luglio 2017.

OGLE									SUNBEAM					
SX 1000	104	feb-15*	912	5	lug/ago-04	1000 HP	126	apr-17	917	98	giu-14*	TIGER	46	apr-09
O.S.C.A.			924	75	mar-12	VENEZIA	104	feb-15	924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	mag/giu-04			
MT4 1500	80	ago/set-12	924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13				928 S	23	dic-06/gen			
OM			934 TURBO GR. 4	119	lug-16				935	71	ott-11			
665 TT (1928)	77	mag-12	936	120	ago/set-16				959	111	ott-15			
OPEL			PUMA						RENAULT					
1900 GT	23	dic-06/gen	GTV	58	giu-10				10 MAJOR	78	giu-12			
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14	RENAULT						4 CV	22	nov-06			
KADETT B	52	nov-09	10 MAJOR	78	giu-12				DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09			
MANTA 1.2 S	57	mag-10	4 CV	22	nov-06				DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12			
OMEGA LOTUS	89	lug-13	DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09				FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13			
REKORD C COUPE'	102	nov-14	DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12				R4	31	ott-07			
REKORD P2 BERLINA E COUPE'	24	feb-07	FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13				R5	121	ott-16			
OSI			R5 ALPINE	65	mar-11				R5 TURBO	17	mag-06			
FORD 20 M TS	111	ott-15	R5 TURBO	125	mar-17				R8 GORDINI	54	feb-10			
PANHARD			R12 GORDINI	124	feb-17				R16	68	giu-11			
PL 17 E 24 CT	53	dic-09/gen	R16	68	giu-11				SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*			
PEGASO			RILEY RMC						ROLLS-ROYCE					
Z-102 "THRILL" TOURING	125	mar-17	2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14				SILVER SHADOW	113	dic-15/gen			
PEUGEOT			9 "SPECIAL" (1936)	114	feb-16				ROVER					
106 RALLYE	100	ago/set-14	SPRITE 1.5	105	mar-15				2000 TC	36	apr-08			
106 RALLYE	113	dic-15/gen	ROLLS-ROYCE						SAAB					
163 BR	27	mag-07	ROLLS-ROYCE						96 V4	85	mar-13*			
203	118	giu-16	ROLLS-ROYCE						99-900 TURBO	130	ago/sett-17			
203 SPIDER	39	lug-08	ROLLS-ROYCE						SONETT & FACETT	75	mar-12			
204	77	mag-12	ROLLS-ROYCE						SONETT III	20	ago/set-06			
204 CABRIOLET E 304 COUPE'	10	mag/giu-05	ROLLS-ROYCE						SONETT III	123	dic-16/gen			
205 CTI	124	feb-17	ROLLS-ROYCE						SAFAR					
205 GTI 1.9	81	ott-12*	ROLLS-ROYCE						6CV (1933)	73	dic-11/gen			
205 GTI GENTRY	109	lug-15	ROLLS-ROYCE						SAM					
205 GTI GUTMANN	128	giu-17	ROLLS-ROYCE						C 25 F	117	mag-16			
205 GTI E RALLYE	42	nov-08	ROLLS-ROYCE						SANTANDREA					
205 ROLAND GARROS	117	mag-16	ROLLS-ROYCE						FORMULA MONZA 875	66	apr-11			
205 TURBO 16	103	dic-14/gen	ROLLS-ROYCE						SERENISSIMA					
305	127	mag-17	ROLLS-ROYCE						V8 COMPETIZIONE	18	giu-06			
309	87	mag-13	ROLLS-ROYCE						SIATA					
402	88	giu-13	ROLLS-ROYCE						SPRING 850	21	ott-06			
402 DARL'MAT	79	lug-12	ROLLS-ROYCE						SIMCA					
402 DARL'MAT DSE	12	set/ott-05	ROLLS-ROYCE						80 ANNI	104	feb-15			
403	10	mag/giu-05	ROLLS-ROYCE						8 SPORT CABRIOLET	120	ago/set-16			
403 CABRIOLET	116	apr-16	ROLLS-ROYCE						8 SPORT REPLICCA DEHO (1949)	100	ago/set-14			
403 JAEGER	98	giu-14	ROLLS-ROYCE						1000	86	apr-13			
403 JAEGER (1958)	122	nov-16	ROLLS-ROYCE						1000 COUPE'/1200 S COUPE'	22	nov-06			
404 DA RECORD	102	nov-14	ROLLS-ROYCE						ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13			
406 COUPE'	131	ott-17*	ROLLS-ROYCE						CHRYSLER 1307-8	125	mar-17			
504 CABRIO	70	ago/set-11	ROLLS-ROYCE						RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	mag/giu-05			
504 COUPE' 1972	22	nov-06	ROLLS-ROYCE						SINGER					
905	49	lug-09	ROLLS-ROYCE						9 LE MANS	59	lug-10			
COUPE'	107	mag-15	ROLLS-ROYCE						ŠKODA					
TIPO 3	30	ago/set-07	ROLLS-ROYCE						110 R (1976)	107	mag-15			
PONTIAC			ROLLS-ROYCE						SPADA					
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	dic-03/gen	ROLLS-ROYCE						ZANZARA (1967)	73	dic-11/gen			
GTO (1966)	16	apr-06	ROLLS-ROYCE						STANGUPELLINI					
PORSCHE			ROLLS-ROYCE						1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago/set-10			
356 C	6	set/ott-04	ROLLS-ROYCE						STEYR-PÜCH					
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11	ROLLS-ROYCE						650	37	mag-08			
356 C	111	ott-15	ROLLS-ROYCE						STUDEBAKER					
356 SC COUPE'	2	dic-03/gen	ROLLS-ROYCE						SKYHAWK	37	mag-08			
356 SC (1953)	98	giu-14*	ROLLS-ROYCE											
356/2 #004	34	feb-08	ROLLS-ROYCE											
356 SPEEDSTER / 356 1600 SC "GT"	131	ott-17	ROLLS-ROYCE											
550 1500 RS #031	118	giu-16	ROLLS-ROYCE											
597	8	gen/feb-05	ROLLS-ROYCE											
718 GTR / WR-S	127	mag-17	ROLLS-ROYCE											
906 CARRERA 6	24	feb-07	ROLLS-ROYCE											
911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07	ROLLS-ROYCE											
911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	lug/ago-03	ROLLS-ROYCE											
911 CARRERA (1989)	107	mag-15	ROLLS-ROYCE											
911 CARRERA RS 2.7	93	dic-13/gen	ROLLS-ROYCE											
911 S 2.4	114	feb-16*	ROLLS-ROYCE											
911 T 2.2	8	gen/feb-05	ROLLS-ROYCE											
911 T 2.2	100	ago/set-14	ROLLS-ROYCE											
911 T US-COUPE'	98	giu-14	ROLLS-ROYCE											
911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago/set-10	ROLLS-ROYCE											
911 TURBO 3.3	12	set/ott-05	ROLLS-ROYCE											
911	89	lug-13*	ROLLS-ROYCE											

Nota: * confronto tra più modelli



► **TERMINATO A IMOLA CON 46 PARTENTI IL CAMPIONATO VELOCITÀ 2017 TRUGLIA/GIOVANNINI SONO CAMPIONI ITALIANI**

L'ultimo appuntamento del Campionato Italiano Velocità Autostoriche 2017 si è disputato con ben 46 auto verificate a Imola (*sopra a sinistra, la partenza*), il 30 settembre - 1 ottobre. Il leit-motiv del campionato si è ripetuto, con vittorie di Raggruppamento "tutte padre e figlio" per Renzo e Raffaele Raimondi (Jaguar E - 1° Gruppo, *sopra a destra*), Massimo e Marco Guerra (Porsche 935 - 3° Gruppo) e Cesare ed Enrico Rondinelli (Bmw E30 - 4° Gruppo, *sotto a sinistra*). Sorprendente però la vittoria di Paolo Meloni nel 2° Gruppo, su Ford Escort (*sotto a destra*).

Qualifiche con il solito dominio dei Guerra e dei Raimondi nei rispettivi gruppi ma un bel duello invece nel 2° Gruppo, fra le Porsche 911 3.0, e nel 4° fra i Rondinelli e la Sierra Cosworth di Giovanni/Grazioli.

In gara due rotture meccaniche hanno indirizzato le sfide: il ritiro della Sierra Cosworth ha spianato la strada alla Bmw E30 nel Raggruppamento 4, mentre il cedimento del motore della 911 di Zorzi/Zardo ha eliminato un contendente al titolo finale. Tutta l'attenzio-

ne a quel punto era per il 2° Gruppo con la sfida a tre fra Meloni, Giacomo Jelmini (Porsche 911) e il duo Guttadauro-"Apache JR" (Porsche 911). Il forcing di "Apache JR", il più veloce in pista, era frustrato da una Safety Car prima e dalla bandiera rossa dopo, a una manciata di secondi dalla conclusione, relegandolo in terza piazza sul traguardo.

Il Campionato Italiano è da considerarsi così concluso, dato che ACI ha tolto alla 2 Ore di Magione del 2-3 dicembre prossimi la validità per il campionato. Ci dispiace per la passione con cui in Umbria hanno organizzato per anni questa gara ma la decisione della federazione ci sembra assennata. Speriamo che Magione possa riavere la titolazione, magari organizzando la gara in una data più appropriata. Il campionato va così a termini regolamentari a Truglia/Giovannini (TVR 1° raggruppamento), mentre Merendino (2°), Ronconi/Gulinelli (3°) e i Rondinelli (4°) si aggiudicano i vari trofei/coppe di classe.

www.gruppoperonirace.it



► **ITALIANO RALLY: "LUCKY" E FABRIZIA PONS DOMINANO IL DUE VALLI HISTORIC**

Con la Lancia Delta Integrale Gr. A, "Lucky" e Fabrizia Pons (*foto*), hanno vinto la gara organizzata da Automobile Club Verona, ed il 4° Raggruppamento, ultimo round del CIR Auto Storiche. In una due giorni con pochi sussulti al secondo posto hanno concluso Marco Bianchini e Maurizio Imerito con la Lancia Rally 037 Gruppo B, chiudendo la competizione davanti ai veronesi della Scaligera Raffaele Bombieri e Michele Falezza, terzi su BMW M3 Gruppo A. Il ventenne Alberto Battistoli si è aggiudicato il 3° Raggruppamento a bordo della Fiat 131 Abarth, condivisa con Luigi Cazzaro. Gli emiliani Righi e Iacolutti hanno vinto la gara del 2. Raggruppamento con la Ford Escort Rs. Il 1° Raggruppamento è andato infine a Capsoni e Zambiasi su Alpine Renault A 110. www.acisportitalia.it





► GUERRA-MISCHIS VINCONO L'ALFA REVIVAL CUP 2017

L'Autodromo "Enzo e Dino Ferrari" di Imola ha ospitato il fine settimana del 30 settembre-1 ottobre la sesta e ultima tappa dell'Alfa Revival Cup 2017. Trentotto le Alfa Romeo iscritte. Domenica, dopo due giorni di sole, le nuvole si fanno minacciose con momenti di pioggia. Grande indecisione sulle gomme da montare tra chi può scegliere se usare slick o intagliate. Alla fine la gara è dichiarata bagnata. Arnaldi guadagna subito la prima posizione. Monguzzi non si arrende e lo recupera immediatamente sorpassandolo. Entrambi manterranno la testa fino al termine della gara. Più agguerrita la lotta per il terzo gradino del podio, numerosi i sorpassi, soprattutto nella prima parte della gara. Parte molto forte Grohmann che supera Santoro finché non sorraggiunge Lorenzi Lelli, che, dopo un'ottima partenza, riesce a prendere spazio e guadagnare la terza posizione. Incredibile il recu-

pero di Pantaleo, partito dai box con la sua Giulia Sprint GTA Gr.4. Al nono giro è già quinto, posizione che manterrà poi il compagno Serio fino al termine dei sessanta minuti. Vince Monguzzi, primo di classe tra le GTAM, secondo Arnaldi con la Gr. 5, e terzi Santoro-Crescenti. Quarto assoluto, terzo di classe, Grohmann. Tra le GTV 2000 è lotta fino all'ultimo giro tra i Mercatali e Verga. La spunterà quest'ultimo, ma i Mercatali sono campioni di classe. Bella gara per le vetture del periodo F con la vittoria di Arturo Merzario, su Giulia Super Ti Gr.2 (foto a destra) davanti a Guerra-Mischis e al tedesco Ludwig. I vincitori assoluti dell'Alfa Revival Cup 2017 sono Guerra-Mischis (sopra a sinistra) davanti a Lonardi-Cortellazzi su Giulietta Spider Veloce del 1961 (l'auto più vecchia della serie, al centro); terzo posto per Camilli (GTA 1300 Junior).

► GLI AMICI DEI RALLY AL 15° VALLE IMAGNA CLASSIC, LA "NON-GARA" DOVE SI CORRE... SENZA TEMPO

Il rally Valle Imagna Classic è arrivato in piena salute all'edizione numero 15. Aiutati da un clima perfetto, caldo e soleggiato, e da un percorso che ormai è una garanzia, gli organizzatori hanno messo in piedi un evento impeccabile. Percorso di circa 250 km, su due tappe con partenza e arrivo a Sant'Omobono Terme, una decina di prove speciali e una prova spettacolo in un parcheggio di Zogno, in Val Brembana. Il tutto senza... tempi, poiché lo spirito del Valle Imagna Classic è quello dell'amicizia e del divertimento, senza prendersi troppo sul serio.

Eppure la qualità delle auto iscritte è alta: dalla Porsche 911 di Orlando Redolfi alle 131 Abarth e la splendida Audi Quattro S1 (a fianco), dall'Ascona 400 (al centro) alle Kadett GTE e la Talbot Sunbeam-Lotus (in basso); dalla R5 Turbo fino alle piccole Peugeot 205, Renault Clio, Mini Cooper e Autobianchi A112 Abarth, per finire con la CG-Simca dei francesi Tavet-Grimaldier e con la DAF 55 dei coniugi Hugueny, dalla Francia a fare gli apripista; nutrita la presenza di partecipanti stranieri.

L'ambiente è amichevole e conviviale, complice il fatto che il contorno dell'evento è curato con particolare attenzione. Con il fiore all'occhiello, in questa 15a edizione, della prova speciale in notturna. Chi scrive ha avuto la fortuna di partecipare, in veste di copilota, ed è stata un'esperienza di rara emozione, anche perché pure il pubblico non è mancato, anzi! Sembrava di essere tornati all'epoca in cui i rally regionali si svolgevano quasi esclusivamente di notte. Forse siamo incorreggibili nostalgici, ma tornare a leggere le note sotto la piccola luce nell'abitacolo, vedere i fari che lanciano sciolate nella vallata, percepire i flash dei fotografi, sentire riecheggiare sulla montagna il rombo di questi motori dalla voce sincera, è una cosa che difficilmente si

può descrivere con le parole. Un plauso e un ringraziamento vanno anche a coloro che hanno contribuito per pura passione alla riuscita dell'evento: commissari di percorso, sanitari, membri della Protezione Civile, volontari di ogni età e tipo.

Nessuno sconfitto, tutti vincitori: a ogni equipaggio iscritto sono stati consegnati un trofeo e un omaggio. È questo il motivo del successo del Valle Imagna Classic.

(oreste morzenti)



► UNA NOTTE TUTTA CURVE CON I LUPI DELLA LUCANIA

Tra sabato 14 e domenica 15 ottobre una cinquantina di equipaggi si sono ritrovati nel centro di Potenza dove, allo scoccare della mezzanotte, sono iniziate le partenze della "Notte dei Lupi", un "raduno notturno di precisione" organizzato dall'Historic Club Lupi della Lucania. Percorso su oltre 200 km di strade nelle Dolomiti Lucane e nei boschi della provincia potentina. Lasciato il capoluogo, le storiche hanno toccato Rifreddo, San Donato di Anzi, Castelmezzano con il primo punto di ristoro; hanno poi attraversato gli abitati di Laurenzana, Corleto Perticara, Stigliano e Scalo Grassano per concludere a Tricarico. Lungo il tracciato erano previsti quattro controlli orari, due prove a cronometro e due prove "fotografiche" per dimostrare di non aver tagliato il percorso. Ma chi lo avrebbe fatto? Anzi, se fosse stato più lungo e più "tirato" avrebbe divertito ancor di più, perché i continui saliscendi del "misto" lucano hanno poco da invidiare alle prove speciali di rally blasonati. Provare per credere. I migliori "regolaristi" sono stati padre e figlio Giuseppe e Salvatore Fiorellini su un'Alfa Romeo GT del 1973, seguiti da Antonio e Walter Romano (Lancia Delta Integrale del 1988) e da Paolo Lanzalone con Gerardo Di Bello (Alfa Romeo 2000 del 1972).



Alessandro

Grande "Nano"

IL PILOTA SENESE HA AVUTO UNA CARRIERA IMPORTANTE, ANCHE DOPO L'INCIDENTE IN ELICOTTERO. IN F1 STAVA CON I PIÙ GRANDI, CON ALCUNI DEI QUALI HA ANCHE LEGATO, MENTRE SI È SENTITO TRADITO DA FIORIO

DI EUGENIO MOSCA - FOTO PHOTO4

“S e mia nonna avesse avuto le ruote...”. Alessandro Nannini la battuta ce l’ha sempre pronta. Questa segue la nostra domanda su cosa avrebbe potuto fare se non ci fosse stato quel maledetto incidente in elicottero, il 12 ottobre 1990, che oltre all’avambraccio destro ha troncato anche una carriera che sembrava decisamente avviata verso il top. “Certamente mi dispiace, perché mi sentivo pronto per lottare al vertice -ammette il senese, seriamente-. Ero molto migliorato, anche come testa”. Già, in queste due frasi ci sta tutto il Nannini uomo e pilota. Genio e sregolatezza. Tutti lo conosciamo come il ragazzo scanzonato sempre pronto alla battuta e allo scherzo, e in effetti è così. Ma quando il gioco si fa duro, Nannini ha imparato dai grandi, come ci spiega più avanti, non è più tempo di scherzare. Per vincere bisogna fare sul serio e non lasciare nulla al caso. Naturalmente ci riferiamo al Nannini pilota. L’altra cosa bella, e lontana anni luce dalle dichiarazioni fotocopia dei piloti di oggi, è che Nannini non ha peli sulla lingua, dice pane al pane e vino al vino. Cosa che obbliga a “ripulire” molte frasi... Scherzi a parte, ripercorrendo la carriera di Alessandro e ripensando a quell’incidente c’è ancora più rammarico, perché davvero il pilota senese avrebbe potuto fare grandi cose grazie a un talento cristallino, che a differenza di altri aveva pure imparato a gestire. Come si evince ripercorrendo la sua carriera.

► **Partiamo dall’inizio: com’è nata la passione per le automobili?**

“Con le moto da cross...! Sono sempre stato appassionato di motori. Già a sei anni mio padre mi faceva parcheggiare la 500 in garage. Però, a differenza della maggior parte dei piloti auto, non ho cominciato con i kart ma con le moto. Fa poca differenza, anche le moto si guidano con il culo! Anche quella è un’esperienza che affina la sensibilità. Poi, a 18 anni le auto, ma nei Rally. Però, adesso possia-

mo dirlo perché tanto è andato in prescrizione, allora la Licenza si poteva staccare solo dopo un anno di patente mentre io non volevo aspettare, quindi mi accordai con due amici per correre con i loro nomi, applicando la mia foto sulla loro patente. In cambio gli “regalai” quattro vittorie nei mini rally con la Lancia Fulvia”.

► **Quindi la tua vera passione erano i Rally?**

“Sulla terra, per essere precisi”.

► **E poi, come sei passato alla pista?**

“Ebbi l’occasione di provare una F. Fiat Abarth e mi piacque. Così feci un corso di tre giorni da Henry Morrogh e acquistai una vecchia F. Italia con cui andavo a girare per allenarmi. Poi vendetti la macchina da rally per acquistare la Fiat Abarth con cui, correndo con l’Autospa di Mancini che mi mise sotto contratto diventando mio manager, disputai le ultime tre gare del campionato 1980 vincendo a Varano. E l’anno dopo vinsi il titolo”.

► **Da lì la svolta?**

“Sì. Il Gruppo Fiat aiutava i giovani piloti che si erano messi in luce nei trofei promozionali inserendoli nei loro programmi internazionali. Io e Corrado Fabi avemmo l’occasione di provare la Lancia LC ed entrammo nella squadra ufficiale endurance. Quella fu una grande occasione, perché mi trovai a lavorare con piloti esperti da cui imparare molto. Generalmente correvo con Patrese, che era già esperto a da cui c’era da imparare, ma soprattutto Bob Wollek mi insegnò tutti i trucchi delle gare endurance: come risparmiare gomme, benzina, e salvaguardare la macchina. Davvero un grande maestro”.

► **Però continuasti anche con le monoposto?**

“Certo. Nel 1982 Minardi mi ingaggiò per la F.2, dove corsi per tre anni”.

► **In quegli anni la F.2 era bella tosta, come andò?**

Nannini



UFFICIALE ALFA
Nannini in tuta Alfa Romeo: la foto è del 14 marzo 1992, prima gara del Campionato Italiano Superturismo. Dopo l'incidente le categorie Turismo internazionali, all'epoca molto importanti, gli permisero di essere ancora protagonista.



VITTORIA MERITATA

Sopra, Nannini su Benetton B190 in lotta con Alain Prost su Ferrari F1-90 al Gran Premio di San Marino del 1990, a Imola: l'immagine si riferisce all'ultimo giro, nel quale Nannini riuscì a difendere il suo terzo posto dall'attacco del francese. A sinistra, sul podio del GP del Giappone 1989, sua unica vittoria in F1 nella gara rimasta nella storia per la squalifica di Senna. Nannini era comunque da tempo competitivo, come dimostrò alla gara seguente, in Australia, dove arrivò secondo. In tutto, in F1 ha disputato 76 GP con una vittoria, 2 giri veloci e 9 podi.

“Direi abbastanza bene. Non vincemmo il campionato ma raccogliemmo diversi bei piazzamenti. Ma soprattutto quelle stagioni con Minardi in F. 2 e la Lancia nell'endurance furono molto importanti per fare esperienza. E poi furono anche anni molto divertenti: con Paolo Barilla ne combinammo di tutti i colori. Credo che almeno il cinquanta per cento degli alberghi in cui eravamo stati, l'anno successivo non abbiano più accettato prenotazioni da Minardi”. E giù una bella sghignazzata.

► **Minardi ti ha portato in Formula 1: un'esperienza non fortunatissima ma importante?**

“Certamente. Purtroppo i Motori Moderni oltre a problemi di consumo avevano anche poca affidabilità, perciò non ci furono risultati. Però un anno corsi con De Cesaris, che aveva la fama di essere molto veloce, il confronto andò molto bene ed ebbi così modo di mostrare il mio potenziale”.

► **Che ti valse la chiamata in Benetton. Come fu il salto dal mucchio alle zone alte della Formula 1?**

“Beh, sotto il profilo umano si stava meglio in Minardi. Anche perché Giancarlo è un grande personaggio, che ha scoperto vari piloti. Dovetti cambiare tutto, a partire dalla lingua inglese che non parlavo. Andai in Inghilterra per due settimane di full immersion e al mio rientro a casa oltre a non parlare ancora l'inglese non parlavo più neppure l'italiano. Un casino -e giù un'altra risata-. Poi, pian piano, parlando con i meccanici e i tecnici, sono migliorato. Le pa-

rolacce le so tutte... -altra risata-. Gareggiai prima con Boutsen e poi con Pirro ed Herbert, tutti piloti molto bravi. Ma è con Piquet che è cambiata la musica”.

► **Cioè?**

“Lui è un grande personaggio. D'altronde non si diventa campioni del mondo così per così. Grazie a lui si può dire che ho fatto il salto di qualità. Mi ha insegnato molto sulla messa a punto e come procedere con il lavoro. Da fuori tutti vedevano il Nelson burlone, e questo era vero, ma quando c'era da lavorare era molto meticoloso”.

► **Aveva anche la fama di essere un osso duro all'interno del team, soprattutto quando un compagno cominciava a dare fastidio, è vero?**

“Quello vale per tutti. Ma tra noi è sempre filato tutto liscio, forse perché c'era grande affinità. E comunque Nelson era anche una bella persona. Allo scopo voglio raccontare un aneddoto: ad un certo punto dell'anno si era ritrovato con quattro donne incinte contemporaneamente, al che gli chiesi perché non usava maggiori precauzioni, lui mi rispose che gli piacevano i figli. E so che lui si è occupato davvero dei figli che le ragazze decisero di tenere”.

► **Peraltro in quegli anni in F1 i personaggi non mancavano di certo. Chi ti ha colpito di più?**

“Beh, sotto il profilo del pilotaggio Senna era indubbiamente molto bravo, in ogni condizione, mentre Prost se la giocava meglio con la messa a punto. Però non ho mai avuto un grande rapporto con Ayrton, perché eravamo molto diversi caratterialmente. Inoltre,



GUIDA SPETTACOLARE

Nannini cominciò la carriera automobilistica nei Rallye: sopra, a sinistra è su Fiat Ritmo 75 Abarth Gruppo 2 alla Coppa Liburna del 1979. Con le ruote coperte la sua guida spettacolare poteva emergere in pieno, a volte anche con qualche eccesso, come a Misano Adriatico nel 1992 durante la gara del Superturismo italiano (sopra a destra)... Sotto: a sinistra, in azione in Formula 1 al debutto con la Minardi, nel 1986-1987: un biennio costellato di ritiri per la scarsa affidabilità della vettura; a destra, Nannini qualche anno fa in occasione delle ultime gare disputate per divertimento.



più di qualche persona fidata mi disse che trattava male parecchie persone che lavoravano con lui, e questo a me non piace. Mi piaceva invece molto Mansell, ma per me Nelson era il migliore. Poi stavo bene con tutti gli altri piloti italiani”.

► **Già, parliamo dei piloti italiani: allora eravate una bella pattuglia in F1 mentre ora sembra che i nostri siano degli incapaci...**

“Purtroppo ora manca il supporto di mamma Fiat, che consentiva ai giovani più meritevoli di fare esperienza nelle categorie più professionali”.

► **A proposito, proprio nel 1990, il tuo anno migliore prima dell'incidente, ti venne proposto dalla Ferrari un contratto che rifiutasti, ci vuoi spiegare perché?**

“Perché mi fu proposto un contratto con un sacco di complicazioni, dove in pratica non avrei potuto fare più nulla nella vita. Qualcosa che pareva fatto apposta affinché rinunciassi, come del resto feci. In quell'occasione mi arrabbiavo molto con Cesare Fiorio, passato in Ferrari, perché avevamo lavorato per diversi anni insieme alla Lancia, perciò avrebbe potuto dirmi che in realtà c'erano problemi commerciali di mercato legati alla scelta del pilota, invece mi creò problemi anche con altri. Non so se la scelta sia stata sua oppure del consiglio di amministrazione, però quell'atteggiamento non gliel'ho mai perdonato”.

► **Poi successe l'incidente, dopo il quale iniziasti una nuova carriera togliendoti ancora delle belle soddisfazioni...**

“Dopo un anno di stop, per la riabilitazione, fu Giorgio Pianta a

credere in me. E devo dirgli grazie, perché non è facile assumersi la responsabilità di mettere su una macchina da corsa uno che ha un handicap, con il rischio che se succede qualcosa ti viene addosso tutta l'opinione pubblica. Con l'Alfa mi sono divertito molto e tolto parecchie soddisfazioni. Nel '96 avrei anche potuto vincere il titolo”.

► **Ma riprovasti anche la F1, come andò?**

“Distinguiamo le due occasioni. A Fiorano provai una Ferrari vecchia con un volante speciale, un po' di giri più che altro dimostrativi. Mentre nel 1994, a Estoril con la Benetton, fu un test dove mi misi davvero alla prova: quell'anno correva Alesi con la Benetton e nel tratto misto della pista la differenza tra noi due era minima, un paio di decimi, mentre nei curvoni prendevo quasi due secondi. Io sentivo che la macchina ci stava, ma non riuscivo a tenere giù il piede. Era un problema di testa”.

► **Mentre con le ruote coperte ti togliesti anche la soddisfazione di vincere in GT con la Mercedes?**

“Sì. Fu una bella opportunità, peraltro nata in modo curioso. Sapevo che l'Alfa si sarebbe ritirata dalle corse e acquistai un biglietto di ritorno dal Giappone in business class proprio di fianco a Norbert Haug, ai tempi gran capo dello sport Mercedes, e durante il volo facemmo il contratto”.

► **Adesso non ti viene più voglia di tornare ogni tanto su una macchina da corsa?**

“In pista no, ma mi piacerebbe su uno sterrato”.



Largo ai giovanissimi

**LA GARA DEL CMAE VINTA DA UN EQUIPAGGIO 35ENNE... IN DUE!
EMOZIONANTE LA VISITA ALL'AEROPORTO MILITARE DI CAMERI (NO)**

TESTO E FOTO DI MASSIMO CAMPI

Un successo annunciato quello della undicesima edizione del Trofeo Milano, gara di Regolarità organizzata dal Club Milanese Auto e Moto d'Epoca fin dal 2007; e tanto più importante perché la vittoria di due ragazzini rappresenta una salutare boccata d'aria per il movimento della Regolarità e delle auto d'epoca in generale.

Sabato 7 ottobre il Castello Sforzesco ha fatto da cornice a un evento che è ormai diventato un classico e da anni catalizza l'attenzione di curiosi e appassionati nel cuore della città, con una sfilata di eleganti pezzi d'epoca, molti rari e unici nel loro genere. Numerose come sempre le iscrizioni: in giro per le strade della provincia di Milano e Novara c'erano oltre 140 veicoli d'epoca, tra automobili e motociclette, prodotti fino al 1970, in rap-

presentanza dell'intero panorama automobilistico e motociclistico mondiale.

Iscritto al Calendario Manifestazioni ASI, il Trofeo Milano ha preso il via sabato mattina dalle 9.30, presso l'Ippodromo SNAI di San Siro, dove i concorrenti si sono ritrovati per le consuete verifiche tecniche e la consegna dei numeri di gara.

Dopo le prime prove di abilità i concorrenti sono partiti in direzione ovest, costeggiando dapprima l'argine del Naviglio Grande, da Cassinetta di Lugagnano a Ponte Vecchio di Magenta. Auto e moto hanno viaggiato attraverso le campagne lombarde lungo un percorso di circa 60 km, raggiungendo l'Aeroporto Militare di Cameri (NO) all'ora di pranzo. Tra le sorprese più gradite, la visita alle officine di riparazione dei Tornado e il decollo di un



SQUADRA CORSE
In apertura, Matteo Carbone, 21 anni, e Caterina Leva, 14 anni, nell'Alfa Spider con cui hanno vinto il trofeo e ritratti alla premiazione. Entrambi gareggiano di solito con i rispettivi genitori, nella Squadra Corse del CMAE. Qui a fianco, un momento della gara lungo il Naviglio. Sotto, i disegni degli studenti dell'Istituto Europeo di Design: qualcuno ha riprodotto in dipinto le foto d'epoca a tema automobilistico. In basso, l'auto premiata per la maggiore anzianità: la Detroit elettrica del 1910!

caccia MB 326 da addestramento del 1964 che ha effettuato un volo radente sui concorrenti.

Prove di Regolarità e abilità, la tradizionale "caccia fotografica", oltre a un'inedita prova di accelerazione, hanno visto impegnati gli appassionati partecipanti per l'intera giornata prima di fare ritorno a Milano.

La manifestazione si è conclusa da dove era partita, al Castello Sforzesco, dove sono sfilati i partecipanti al centro della Piazza d'Armi, concedendosi agli occhi del pubblico fino a sera. Nel corso della cena di gala, organizzata nelle sale dell'antica guarnigione degli Sforza, i vincitori hanno ricevuto in premio un prezioso fiocco terminale di una guglia del Duomo di Milano, concesso in comodato ventennale al CMAE dalla Veneranda fabbrica del Duomo.

Il Trofeo è stato vinto da una coppia di giovanissimi, due promesse della Regolarità: Caterina Leva e Matteo Carbone, su Alfa Romeo Spider del 1966. Tra i premiati anche un concorrente venuto dal Sudafrica e i mezzi più anziani: la Detroit elettrica del 1910 e una Guzzi Norge 500 GT del 1929.

Da segnalare che gli studenti dell'Istituto Europeo di Design hanno esposto, nel Cortile della Rocchetta, una mostra di disegni sul tema "Viabilità e veicoli storici", ispirata ai mezzi d'epoca in mostra.

Il Trofeo Milano è stato insignito per il settimo anno consecutivo del premio "Manovella d'Oro" dell'ASI ed è organizzato in collaborazione con il Comune di Milano, con la Soprintendenza Musei Civici del Comune di Milano e Direzione Castello Sforzesco ed il Patronato di Regione Lombardia e con il supporto di Ma-Fra e Breitling.



TUTTI GLI INDIRIZZI UTILI

ITALIANE

ALFA ROMEO

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

Afra - MI

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

Alfaricambi - CT

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

AR105 / Sagicar Corse - AL

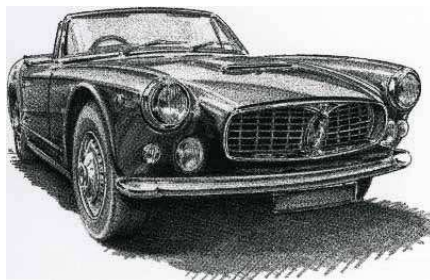
Cell: 335 - 13 15 733
www.ar105.com
Ricambi di meccanica, restauri e preparazioni per gare di tutte le vetture Alfa Romeo

Autofficina ACR - CO

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

Autofficina Bergia - TO

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



Diego Maspes - CO

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

Magnoli Auto - VA

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

FIAT

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

Andronico - ME

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

PIANETA ASI: ATTESTATI, CERTIFICATI E CARTE D'IDENTITÀ

Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

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

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

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

Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

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

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

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

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

Certificato d'Identità (Omologazione)

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

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

Carta d'Identità F.I.V.A.

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





Autofficina Tano - BO

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

Autoricambi Sassi - TO

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

Casa del Contachilometri - BO

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

Squerzanti Sauro - BO

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

LANCIA - AUTOBIANCHI

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

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

Concinnitas - TS

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

Mara - MI

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

Officina Ratto - SV

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

Rosso Corsa Italia - GE

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

INNOCENTI

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

Papurello - TO

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

MISURAZIONE DI POTENZA E COPPIA: LE METODOLOGIE USATE

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

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

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

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

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

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

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



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



AGENDA D'EPOCA

info@innocentistore.com

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

MASERATI

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

Campana - MO

Telefono: 059 - 82 80 79

Fax: 059 - 82 63 11

www.campanacarrozzeria.it

campana@campanacarrozzeria.it

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

Officina Giuseppe Candini & C. - MO

Telefono: 059 - 82 82 80

Fax: 059 - 82 06 53

www.candinimodena.net - info@candinimodena.com

Ricambi e restauri di meccanica per Maserati di tutte le età

Tralli Franco - MO

Telefono: 059 - 90 92 46

www.trallifranco.it - trallifranco@libero.it

Riparazione e restauro di tutti i modelli Maserati

dagli anni '50

VARIE ITALIANE

Allais Sergio - TO

Telefono: 011 - 93 76 401

www.sergioallais.com - info@sergioallais.com

Ricambi meccanici per auto italiane anni '50 e '60

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

Autofficina Ballabeni - MN

Telefono e Fax: 0376 - 38 10 75

ballabeniandreateam@libero.it

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

Autoricambi d'Epoca Giolitti - RM

Telefono: 06 - 44 67 303

Fax: 06 - 44 67 321

www.giolittiricambiautodepoca.com

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

Gambetti Mario - FE

Telefono: 0532 - 46 49 50

Fax: 0532 - 46 46 19

gambettimario@libero.it

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

Gardaricambi - TN

Telefono: 0464 - 51 97 21

Fax: 0464 - 51 66 51

www.gardaricambi.com - info@gardaricambi.com

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

GT Service - MI

Telefono: 02 - 38 10 20 06

gtservice11@gmail.com

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

Igne Automobili - TV

Telefono: 0434 - 76 430

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

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

Modena Motori - MO

Telefono: 059 - 31 30 19

Fax: 059 - 31 32 21

www.modenamotori.it - lamadei@modenamotori.it

Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648

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



ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

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

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



FRANCESI

CITROËN

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

Autocarrozzeria Grosso - CN

Telefono: 0171 - 38 41 45

www.assistenza2cv.it - franco@assistenza2cv.it

Officina, restauro e ricambi per 2CV e derivate

David Auto - MI

Telefono: 02 - 98 27 04 36

Fax: 02 - 98 27 04 55

www.davidauto.it - info@davidauto.it

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

Traction Avant Club - VR

Telefono: 045 - 73 00 209
Fax: 045 - 66 30 22
<http://web.tiscali.it/clubtractionavant/>
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Traction Avant

Vertuani Enrico - PV

Telefono: 0382 - 48 31 58
Fax: 0382 - 58 34 14
www.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com
Restauro integrale e disponibilità ricambi per Citroen Traction Avant, ID, DS, SM, 2CV, Mehari e derivate

INGLESI

JAGUAR

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

GMA - PV

Telefono: 0382 - 52 54 29
Fax: 0382 - 52 97 56
www.gmajag.com
Ricambi e accessori di meccanica e carrozzeria per Jaguar E-Type, Xk, Xj

MINI

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

Brusa - Il mondo delle Mini - RA

Telefono: 348 - 74 19 838
valbrusa@libero.it
Ricambi meccanici ed elaborazioni per tutti i tipi di Mini

Mini & Cooper Service - MI

Telefono: 02 - 57 50 41 26
www.miniandcooper.it
Ricambi di meccanica e di carrozzeria per Mini di tutte le epoche.

Palmer Speed Racing - RM

Telefono e Fax: 06 - 85 55 949
Cell: 348 - 93 11 861
www.palmer speedracing.net
Ricambi di meccanica e di carrozzeria, restauri ed elaborazioni per tutti i modelli dal 1959 al 2000. Ricambi anche per Lotus dal 1958 ad oggi

VARIE INGLESI

Anglo Parts - TV

Telefono: 0422 - 32 15 00
Fax: 0422 - 32 14 70
www.angloparts.com
sales.treviso@angloparts.com
Componenti di carrozzeria e interni per vetture inglesi dagli anni '50 in poi

Autofficina Il Barco - FI

Telefono: 055 - 01 93 808
Fax: 055 - 01 93 809
autofficinailbarco@libero.it
Restauro e manutenzione di tutte le auto inglesi degli anni '50 e '60

Autovigano - MI

Telefono: 02 - 90 86 947
www.autovigano.it - autoviganoclassic@gmail.com
Rivestimenti e particolari interni per Austin Healey, MG, Triumph TR2 e TR3

Borghia Automobili - MI

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

British Classic Parts & Cars - RM

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

British Racing Green - BS

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

Engine&Audio Devices - LT

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

Felice Service - NA

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

F.lli Morolli - MI

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

Luzzago S.r.l. - BS

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

TEDESCHE

MERCEDES-BENZ

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

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

Route 63 - BI

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

Tecning - PD

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

PORSCHE

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

ATS di Lazzaroni Riccardo - MI

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

Autofficina A.C.R. - CO

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

Autofficina Ballabeni - MN

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

Officina Cocchiario - CE

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



Autotecnica

di Claudio Garbolino -TO

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

Colpani Enrico - BS

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

Vintage Toys - PR

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

VOLKSWAGEN

➤ Volkswagen d'epoca significa essenzialmente 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.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com
 Jeep e Alfa Romeo Matta e Fiat Campagnola

GLI SPECIALISTI

PNEUMATICI

Area Gomme - CN

Tel. 338 - 67.19.654
 www.areagomme.com

F.lli Rossi Pneumatici - BO

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

Musso Maria - TO

Tel. 011 - 85.20.19
 www.mussogomme.it

Nori Gomme - VI

Tel. 0424 - 50.21.62
 www.norigomme.it

MECCANICA, CARROZZERIA ACCESSORI, COMPONENTI ELETTRICI

Alessandro Balestra - RO

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

Autorettifiche Fumagalli - MI

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

Brandoli Egidio - MO

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

Carrozzeria Gran Torino - TO

Telefono: 011 - 98 09 498
 www.carrozzeriagrantorino.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.casadelfreno.it
Revisione e ricostruzione impianti frenanti di qualsiasi tipo

Co.Me srl - MB

Telefono: 039 - 20 11 904
 Fax: 039 - 20 11 846
 www.comesrl.com - info@comesrl.com
Frizioni di qualità

Cromatura Elia - LO

Telefono: 0371 - 42 71 78
 www.cromaturaelia.it
 cromaturaelia@tiscalinet.it
Cromatura di tutti i particolari interni ed esterni

Cromatura Petranzan - PD

Telefono: 049 - 63 05 25
 www.cromaturapetranzan.it
 info@cromaturapetranzan.it
Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica

PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI

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

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

DRAM Sospensioni - MI / CO

Telefono: 02 - 49 89 884 / 031-35 42 268
www.oramsospensioni.it
moto@oramsospensioni.it
Revisione e costruzione ammortizzatori e freni

Piacenza Gas-Auto - PC

Tel/Fax 0523 - 60 99 28
piacenzagasauto@libero.it
Specialisti in impianti a gas e metano

Prina Ingranaggi - BI

Telefono: 015 - 54 13 55
www.ingranaggiatina.it
Progettazione e costruzione di ingranaggi, semiassi, cambi, differenziali, riduttori e trasmissioni in genere

Ruotamarket - MI

Tel 02 - 57 40 46 68
ruotamarket@libero.it
Specialista cerchi e ruote, riparazione e vendita, originali e repliche

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.



Giulia e non più Giulia

L'ultima versione prodotta (1974-1977) non è tra le preferite dai puristi, ma è più accessibile a chi si contenta. E ha tutto il bello della fortunata berlina, comprese affidabilità e facilità di manutenzione

DI UMBERTO LACCHETTI - FOTO SIMONA CAVALLARI

Nei raduni o parcheggiata davanti a un bar riesce sempre a calamitare l'attenzione. Forse perché una volta piaceva un po' a tutti, era un'auto trasversale. Usata dalle guardie e dai ladri, dai padri di famiglia e dagli scapoli, al Nord come al Sud; per molti era uno status-symbol, il punto di arrivo delle ambizioni di guida, per altri solo un sogno. È l'Alfa Romeo Giulia, la berlina protagonista degli anni '60 e '70. Con un "face lifting" finale: nel 1974, dodici anni dopo la presentazione, arriva l'ultima versione, la Nuova Super (senza "Giulia"), rinnovata per nascondere il peso degli anni. Ma, come per molti restyling, anche quello della Giulia non soddisfece del tutto gli appassionati, infatti oggi è meno quotata delle altre versioni. Eppure all'epoca riscos-

se un buon gradimento, tanto che per un paio d'anni tenne testa a vetture ben più moderne, grazie alle ottime prestazioni.

Niente nervature

"Nuova Super" è la scritta che appare in coda, seguita dalla cilindrata 1300 o 1600. "Giulia", però, rimane in bella evidenza nella plancia davanti al passeggero. Il restyling le rifà il frontale: ora c'è la calandra in plastica nera che incornicia i quattro proiettori allo iodio di uguali dimensioni. Il paraurti in acciaio inossidabile è rialzato per proteggere meglio, mentre le luci ausiliarie sono spostate sotto di esso. Lo scudetto Alfa è più largo, in stile con le ultime tendenze della Casa del Biscione. Il corpo vettura è lo stesso delle altre Giulia, ma i cofani sono lisci, senza le ca-

ratteristiche nervature. Sono questi gli elementi che avevano reso un po' più moderna la vettura consentendole di reggere la concorrenza; oggi però appaiono meno convincenti, dal punto di vista dello "storico". Fatto l'occhio alle linee della prima Giulia, la nuova appare quasi un'intrusa. La Nuova Super fa bella figura in mezzo ad altre auto, ma perde un po' di fascino quando è a fianco delle progenitrici.

Interni ok

Tuttavia la Nuova Super ha altre frecce al suo arco. Per esempio, l'allestimento interno: i sedili hanno un disegno più moderno e gli anteriori hanno il poggiatesta regolabile. Il volante è a 3 razze a calice con la corona in legno. Al centro della plancia c'è una nuova



consolle, che incorpora due bocchette di aerazione orientabili, la leva del cambio, il termometro acqua, il manometro olio, il portacenere, l'accendisigari e alcuni comandi. La strumentazione principale non cambia, ma ha una nuova grafica con sfondo blu. La plancia è in legno e rivestita in basso con impiallacciatura in nero opaco. Nuovi sono anche i pannelli delle porte, mentre il pavimento è rivestito in moquette. All'esterno notiamo i nuovi paraurti in acciaio inossidabile con rostri, quello posteriore avvolge i fianchi fino al passaruota.

Nonostante l'età, la Nuova Super è piuttosto cara. Al momento del lancio la versione 1.3 costa più di tutte le concorrenti di uguale cilindrata. Ciononostante, da metà 1974 al 1977 se ne vendono poco meno di 100mila esemplari, comprendendo la "Nuova Super Diesel" con motore Perkins. Al prezzo di listino della Nuova Super tra l'altro andava aggiunto il costo degli optional "obbligatori": lunotto termico, poggiatesta regolabili, orologio, volante in legno e i pneumatici 165x14, che sostituivano i 155x15 formalmente di serie. I veri accessori a richiesta che il cliente poteva scegliere erano: l'interno in similpel-



MOTORE A RICHIESTA

In alto, il corpo vettura delle Giulia non cambia; il paraurti posteriore avvolge i fianchi fino ai passaruota. Sopra, nella Nuova Super il cofano motore perde le caratteristiche nervature. A lato, la scritta identificativa seguita dalla cilindrata: la 1.6 era un optional.



HELLEBORE

Sopra, il posto guida ricco di legno, cromature, e imbottiture; i materiali sono di buona qualità; molto bello il volante Hellebore a calice. La strumentazione comprende tachimetro, contagiri, indicatore benzina, orologio, manometro olio, termometro acqua; il fondo è blu. Il nome Giulia resiste all'interno (a lato)

le (texalfa) anziché in panno, la vernice metallizzata, il motore 1.6. L'autoradio ai tempi non era fornita di serie, molti non la volevano per non pagare la tassa annuale; c'era però una sorta di predisposizione.

Un bialbero è per sempre

La meccanica invece resta un punto di forza anche nella Nuova Super, ai vertici della categoria per potenza e prestazioni del quattro cilindri bialbero Alfa che è robusto e affidabile, tecnologicamente ancora all'avanguardia, in lega leggera, con camere di scoppio emisferiche, carburatori doppio corpo, albero motore su 5 supporti di banco. Il 1300 è capace di 103 Cv-Sae a 6000 giri, il "millesei" arriva a 116 Cv-Sae a 5500 giri, con una coppia di 16,5 kgm (14,5 DIN) a soli 2900 gi-

ri, non pochi per l'epoca. Per di più la Giulia è una delle poche berline ad avere cinque marce di serie. Le sospensioni hanno un'impostazione un po' datata (dietro c'è ancora il ponte rigido), ma la tenuta di strada è invidiabile.

Verde pino

L'esemplare che abbiamo fotografato è una Nuova Super 1.3 immatricolata il 3 ottobre 1975, in tinta originale verde pino. Appartiene a Nicola Carlomagno di Busto Arsizio (VA) che l'ha acquistata quest'anno già in buone condizioni. Fu radiata nel 1995 ed è stata reimmatricolata nel 2009, quando il precedente proprietario fece la revisione del motore (a 109mila km), compresa la sostituzione del disco frizione. Poi l'auto è rimasta

ferma in box fino al momento dell'acquisto di Nicola Carlomagno. Gli ultimi lavori di ripristino si sono limitati alla sostituzione dei cavi delle candele e del filtro della benzina, oltre all'ordinaria manutenzione per riavviare la meccanica ferma da tempo. Gli interni sono in panno marrone; un intervento si è reso necessario al sedile di guida, trovando in Germania la stoffa originale, ma non è stato facile. Una raccomandazione a tal proposito: se la vettura resta a lungo esposta al sole, è bene proteggere la parte superiore del sedile posteriore (ad esempio con una tendina), perché si sbiadisce e si deteriora a causa dell'irraggiamento; così pure il volante in legno (l'anima in metallo cresce di volume e può danneggiare la corona). Inutile dire che Carlomagno è molto contento della sua Nuova



SIMILPELLE

La Giulia si corica un po' in curva ma la tenuta di strada è ottima. I pannelli delle porte (sotto, a sinistra) sono in similpelle con cuciture; al centro, i sedili in panno o in similpelle (Texalfa), sono comodi ma poco profilati; quelli anteriori hanno poggiatesta regolabili, unico caso tra le Giulia. Il bagagliaio è ampio grazie alla ruota di scorta sotto il piano di carico.



va Super, sia per la piacevolezza di guida, sia per il comfort.

Emissioni

La manutenzione non presenta particolari problemi, la meccanica di queste Alfa Romeo è conosciuta ai più ed è molto affidabile se mantenuta a dovere. Nella messa a punto va tenuto presente però che in quegli anni c'erano le prime normative antinquinamento per limitare le emissioni e l'Alfa Romeo aveva apportato alcune modifiche ai carburatori e agli alberi della distribuzione; cambiano quindi le regolazioni di apertura e chiusura valvole. Secondo il manuale tecnico Alfa Romeo sono tre i tipi di motore che possono equipaggiare le Giulia Nuova Super: quelli che rispettano la normati-





POTE RIGIDO

In alto, l'avantreno a ruote indipendenti, con trapezi, molle elicoidali, ammortizzatori, barra antirollio; sopra e a sinistra, il ponte rigido posteriore, con bracci longitudinali di spinta e reazione, molle e ammortizzatori. A fianco, i cerchi hanno gomme 165-14 e coprizzo concavo con dadi a vista e stemma Alfa Romeo stampato sul metallo.

va antinquinamento CEE 74/290, quelli che rispettano la Legge antinquinamento CEE 70/220 e quelli normali. Per sapere qual è il motore con cui la vettura è stata omologata, basta guardare la targhetta di identificazione nel vano motore: se c'è la lettera "S" dopo il numero, allora si tratta di vettura con mo-

tore antinquinamento a norma CEE 74/290, che è il più frequente. Nel caso della "nostra", la targhetta identificativa (11509) ci dice che si tratta di vettura con motore normale. Per quanto riguarda le quotazioni, le Giulia berlina sono arrivate a livelli impensabili qualche anno fa e sono anco-

ra in crescita. La Nuova Super è un po' al di sotto delle altre versioni, quindi più accessibile e anche più facile da trovare. Un esemplare in buone condizioni, marciante e con pochi lavori da fare come quello fotografato, si trova a 7-9.000 euro secondo condizioni e cilindrata.

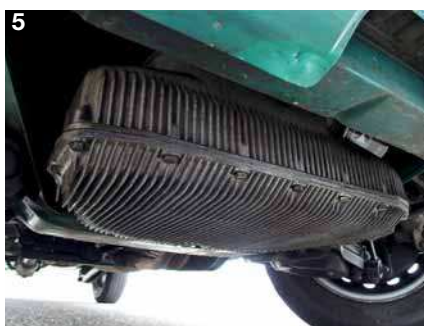
SCHEDA TECNICA

ALFA ROMEO NUOVA SUPER 1300 (1600)

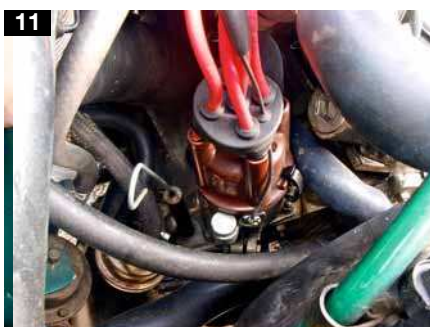
Motore Anteriore longitudinale in lega leggera, 4 cilindri in linea, alesaggio 74 (78) mm, corsa 75 (82) mm, cilindrata 1290 (1570) cc, rapporto di compressione 9:1, potenza 103 (116) CV-SAE a 6000 (5500) giri, coppia 14 (16,5) kgm-SAE a 3200 (2900) giri Distribuzione bialbero in teste, camere di scoppio emisferiche, due valvole per cilindro Alimentazione due carburatori doppio corpo orizzontali Solex C40 ADDHE/11 (Weber 40 DCOE 44/45), filtro aria a secco, pompa carburante meccanica Accensione spinterogeno con anticipo automatico, candele Lodge 2HL, impianto elettrico 12V, batteria 50 Ah, alternatore 420 Watt Lubrificazione forzata con filtro a cartuccia, capacità carter e filtro 5,5 kg (6,7 litri) Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata, capacità circuito 7,5 litri **Trasmissione** Motore anteriore, trazione posteriore Frizione monodisco a secco a comando idraulico Cambio a 5 marce sincronizzate + RM, comando a leva centrale Rapporti: I 3,30 - II 1,99 - III 1,35 - IV 1 - V 0,79 Rapporto al ponte: 9/43 (9/41), coppia conica ipoide Pneumatici 155 SR15, 165 SR14 **Corpo vettura** Berlina tre volumi, 4 porte 5 posti Carrozzeria portante in lamiera d'acciaio Sospensioni con molle elicoidali, ammortizzatori telescopici e barra antirollio: anteriori ruote indipendenti e trapezi; posteriori assale rigido, bracci longitudinali di spinta e reazione Freni anteriori e posteriori a disco con servofreno e limitatore di frenata al retrotreno, doppio circuito, freno a mano a tamburo sulle ruote posteriori Sterzo a circolazione di sfere o a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 46 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.510 Carreggiata ant/post 1.314/1.264 (con ruote 165-14) Lunghezza 4.185 Larghezza 1.560 Altezza 1.430 Raggio di sterzata 5,45 metri Peso in ordine di marcia kg 1010 (1040) **Prestazioni** Velocità massima dichiarata oltre 165 (175) km/h Accelerazione 1 km da fermo 35,5 (33,5) sec

BELLA MECCANICA

Il cofano motore della Giulia (foto 1) è incernierato dietro. Al centro si trova il famoso bialbero quattro cilindri in linea tutto in lega leggera, gioia per gli occhi degli alfisti e non solo, qui in cilindrata 1300. Tra i pregi del motore del Portello (2) c'è anche la compattezza, così nel vano c'è ampio spazio che facilita le operazioni di manutenzione. L'alimentazione è assicurata da due carburatori doppio corpo orizzontali Solex (3), la cui caratteristica da tutti riconosciuta è quella di consentire una pronta risposta ai comandi dell'acceleratore (in foto uno dei due carburatori). Il controllo del livello dell'olio motore, con l'apposita astina (4), presenta qualche difficoltà nel reinserimento della stessa se l'illuminazione è scarsa, a causa della profondità dell'imbocco: meglio procedere all'operazione sempre muniti di lampada; gli altri controlli e rabbocchi sono facilmente eseguibili, tutto è a portata di mano. La lubrificazione può contare su un'ampia coppa dell'olio alettata (5). L'impianto di raffreddamento è a liquido con radiatore (6), convogliatore e ventola mossa da cinghia sempre in presa; l'impianto non ha la vaschetta di espansione, quindi



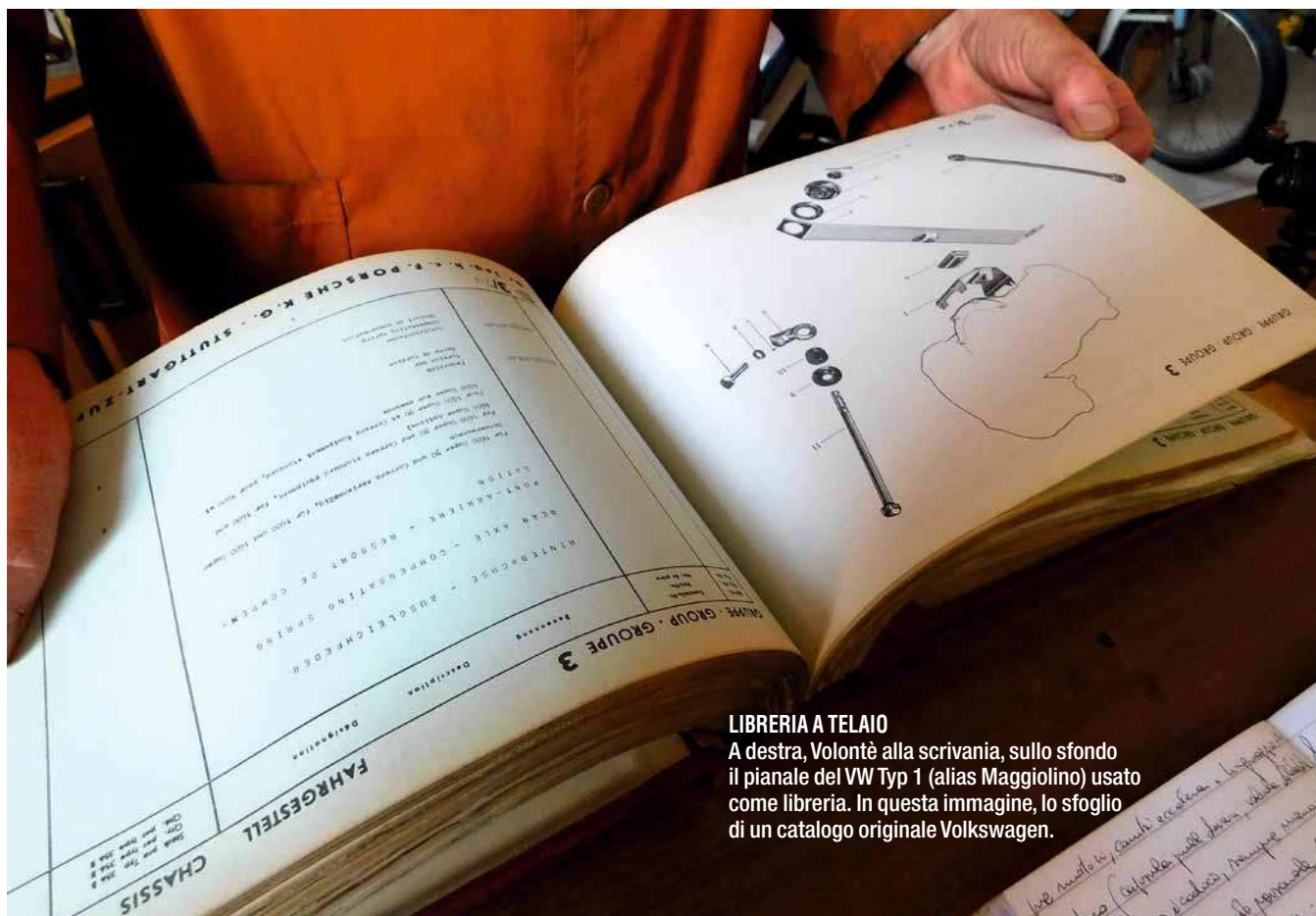
va rabboccato direttamente il radiatore. La pompa benzina è meccanica (7, qui presente anche il filtro della benzina). L'impianto frenante è a doppio circuito con servofreno: in foto (8) il serbatoio liquido freni e a fianco quello della frizione, che ha il comando idraulico. La scatola guida (9) è del tipo a circolazione di sfere. Il serbatoio del liquido lavavetri è vicino alla batteria (10). L'impianto elettrico è a spinterogeno (11) e puntine.



Il Codice da VWinci

Il mercato è cambiato, ma c'è ancora spazio per il ricambista tradizionale, nonostante il web. Il bello di Maggiolino & Co. è nella semplicità e nei cataloghi da imparare come tavole della legge...

TESTO E FOTO DI FRANCESCO PELIZZARI



LIBRERIA A TELAIO

A destra, Volontè alla scrivania, sullo sfondo il pianale del VW Typ 1 (alias Maggiolino) usato come libreria. In questa immagine, lo sfoglio di un catalogo originale Volkswagen.

“Centotredici seicentoundici zeroquindici biacca! Centotredici è il Maggiolino, seicentoundici la pompa freni, zeroquindici biacca il codice della versione!”.

Lamberto Volontè parla alla moglie Paola che sta dall'altra parte della parete. Lui è al computer, lei usa il codice prodotto per riordinare il magazzino. Ricambi di Volkswagen d'epoca, la specialità della Diemme Snc di Milano; Volontè, il titolare, conosce quasi tutti i codici a memoria: “È

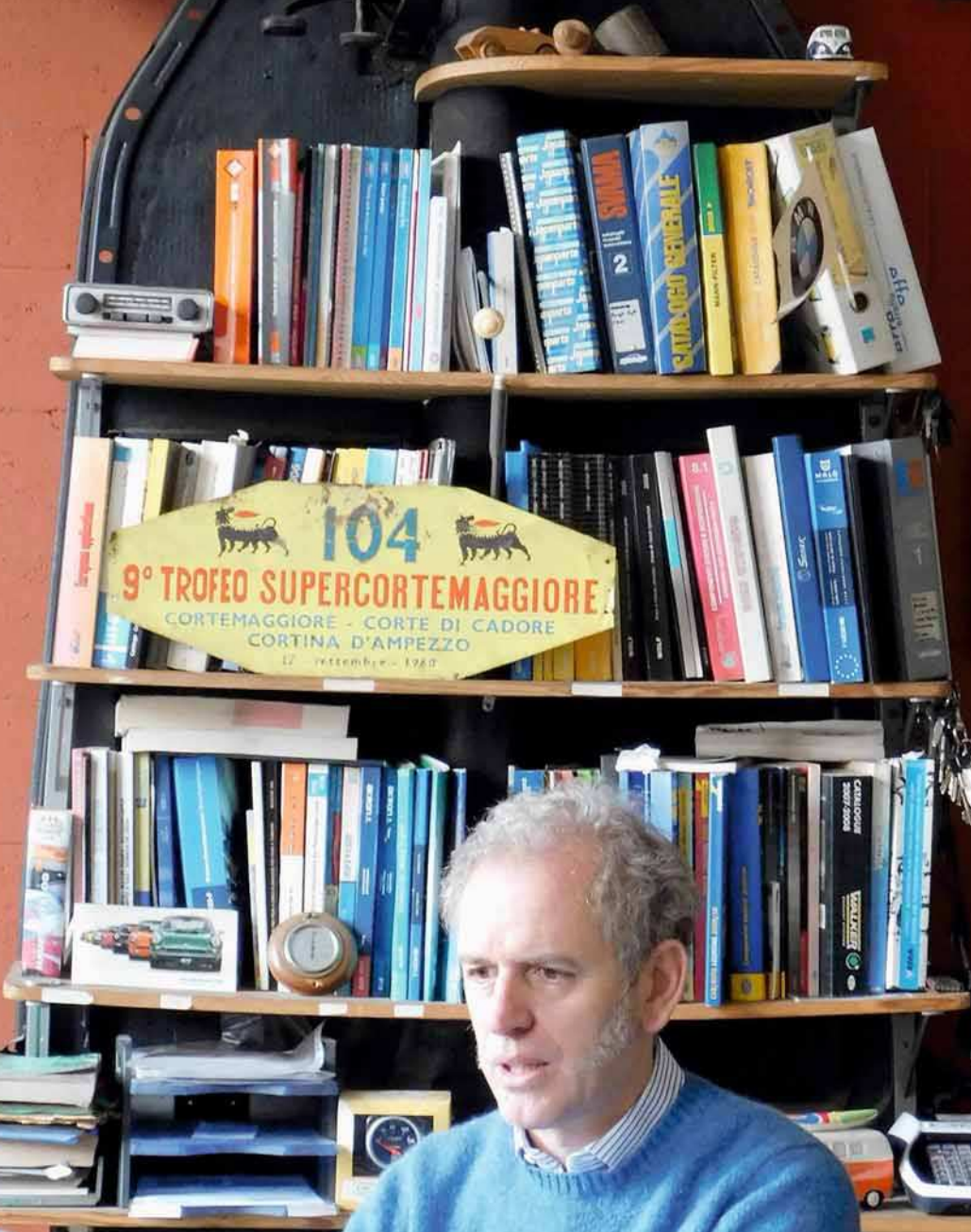
la parte del lavoro più bella: imparare i codici, le comparazioni, le tabelle, sapere di cosa sono fatte le composizioni. È la parte di ricerca che non fa più nessuno.”

Mentre parla, estrae dalla libreria (il pianale di un Maggiolino in verticale, con tanto di ponti anteriori e posteriori...) un paio di vecchi volumi, cataloghi ingialliti: “È questo che mi piace del lavoro -raccontare e che mi ha permesso di farmi conoscere: i miei clienti apprezzano il fatto di parlare con qualcuno che conosce queste auto. E per conoscerle serve il piacere di an-

dare a vedere un esplosivo di quante parti è fatto, quali sono quelle che si rompono e via discorrendo. A me piace smontare e rimontare, conoscere cosa c'è dentro la meccanica.”

È anche il motivo per cui ti piacciono le vecchie Volkswagen? “Sì, sono come il Meccano. Ieri ho smontato e rimontato in poco più di tre ore un motore per sostituire un radiatore dell'olio.”

Ma qui vendete soltanto o fate anche officina? “Montiamo i ricambi che vendiamo a chi ce lo chiede, perché non è in gra-



104
9° TROFEO SUPERCORTEMAGGIORE
CORTEMAGGIORE - CORTE DI CADORE
CORTINA D'AMPEZZO
17 settembre - 1980





ORIGINALI... DALLA SPAGNA

Foto piccole, dall'alto: soprammobili a tema; materiale Bosch... made in Spain; frizioni Sachs e luci Hella. In alto, un bel Maggiolino turchese del 1962 preparato "stile Rally", sia come assetto sia come meccanica (70 Cv).

do di farlo da solo o preferisce non affidarsi all'officina autorizzata dove le auto vecchie sono viste come un fastidio.

Ci sarà una bella richiesta, di questi tempi? Il Maggiolino non passa mai di moda... "Sì e no. Il mercato è cambiato parecchio, e non sempre in meglio."

Colpa di Internet e della Cina? "Di internet, molto. La Cina c'entra fino a un certo punto. Tra l'altro 'la Cina' sono anche il Brasile, l'India, la Germania stessa. Noi vendiamo molti ricambi definiti non originali perché non hanno il marchio VW, ma sono quelli di primo equipaggiamento, con marchio Bosch piuttosto che Sachs, Hella e via discorrendo."

È nata così la Diemme? E perché, poi, Diemme? "Sono le iniziali di Domenico Mascolo, che nel 1981, insieme a tre-quattro soci, avviò questa ditta di rivendita di ricambi Volkswagen d'importazione parallela. Io l'ho rilevata una ventina d'anni fa."

Torniamo al mercato e a Internet: cosa è successo negli ultimi vent'anni? Perché oggi un Bulli costa minimo 70mila euro? "Le rottamazioni -parte Volontè ad analizzare- hanno creato il primo scossone. Le concessionarie hanno venduto più auto ma ne hanno avute molte meno in officina. Molti però si sono fatti il magazzino con i pezzi delle auto che andavano al demolitore. Così il mio lavoro è cambiato. In parte ha perso valore, perché c'erano molti ricambi sul mercato. D'altro canto, per il settore dell'epoca mi ha aiutato la preparazione personale, soprattutto per quanto riguarda la meccanica."

Quindi, per paradosso, il boom delle auto d'epoca ha aumentato il volume del mercato ma diminuito il guadagno? "Nel mio caso sì, è quasi scomparso il cliente di fiducia -sostiene Volontè-, quello che veniva sempre da te; il rapporto personale è un valore aggiunto. In que-



MAI SENZA CINGHIA

Sopra, un Volkswagen T2, più noto come "Bulli". A fianco, una serie di tubi delle aste di distribuzione del motore boxer; a destra, una quantità di cinghie, che i proprietari di Volkswagen "air cooled" portano sempre con sé in auto: in caso di rottura è essenziale avere il ricambio, visto che servono per comandare la ventola di raffreddamento, come si vede sul motore sotto, usato a modo di soprammobile



sto Internet ha contribuito parecchio. Ci sono alcuni grossisti in Europa che hanno siti di vendita per corrispondenza ai quali quelli come me non possono fare concorrenza. La vendita on-line porta a guardare soltanto al prezzo, svalutando il singolo ricambio e diminuendone il valore. Inoltre dà spazio agli improvvisati che operano senza regole. Il collezionista di oggi, che per me è uno che uccide l'automobile visto che non la usa, a sua volta bada al valore dell'oggetto come investimento, creando così delle mode come quelle del Bulli. Comprandolo a certe cifre, poi lo usa pochissimo, per farsi vedere il meno possibile, e non ha quasi più bisogno di ricambi. È un circolo vizioso."

Come se ne esce? "Non lo so. L'unica soluzione credo sia poco praticabile, sarebbe quella di ricominciare a usare l'automobi-

le, anche se vecchia. D'altra parte il Maggiolino per me è un mezzo di comunicazione, oltre che di trasporto. Ha la missione di semplificare la vita alle persone. Comunque, sia ben chiaro, il mondo in questo momento va così, ma si lavora ancora, seppure con più fatica e minori guadagni di prima."

Come nasce la tua passione per le VW d'epoca? "Da bambino mi piacevano i treni e la meccanica in generale. Il Maggiolino di mia madre mi ha permesso di mettere le mani nei motori e di impararne l'equilibrio e la sintonia."

Quindi il Maggiolino è come un gioco? "In un certo senso sì. Basta avere una chiave da 13, una da 17 e una da 19 e lo smonti e lo rimonti. Come d'altra parte accade con le 2CV, le 500 e molte inglesi."

Quali sono i pezzi di ricambio più richiesti? "Quelli relativi agli impianti frenanti. Sintomo che le auto sono poco usate. Stanno ferme, e al momento del dunque, i freni sono bloccati..."



Sbiellate catastrofiche: per evitarle è importante l'olio "fresco"

Buongiorno, qualche tempo fa mi sono imbattuto sul vostro sito in una serie di foto raccapriccianti, di un motore demolito per una sbiellata catastrofica. Se ben ricordo era di una Lancia Delta. Mi domando come possano accadere eventi così disastrosi senza poter intervenire prima che sia troppo tardi. E, soprattutto, se c'è modo, su motori anche più vecchi di quello, di mettersi al riparo da cose del genere.

Sauro Accardi - Noventa di Piave (VE)

Caro Sauro, il motore in questione era quello, ahinoi, di una Lancia Delta Integrale 8 valvole. Come evitare rotture così dirompenti? In effetti è molto semplice: basta avere cura della propria automobile! Vecchia, recente o vecchissima che sia, non bisogna mai dimenticare di controllare i livelli, come si diceva una volta, olio e acqua in particolare (specie se raffreddati ad aria, che hanno bisogno di ancor più cura nella lubri-

ficazione). Quella rottura è accaduta probabilmente per una somma di fattori: scarsa manutenzione, uso poco frequente, uso "tirato". Immaginiamo la scena: una Delta Integrale usata con scarsa frequenza, dunque il proprietario immagina che tutto sia a posto come l'ha lasciato l'ultima volta. Scenario possibile: la macchina va forte, portiamola a fare una bella sgroppata in autostrada che è un paio di mesi che non la usiamo; pronti via, un riscaldamento minimo, via una bella tirata, prima-seconda-terza, la turbina che si scalda, le bronzine che si surriscaldano, l'olio anche se al giusto livello però vecchio o esausto perché usato per brevi periodi con lunghi intervalli di sosta, la lubrificazione non è più corretta e succede il patatrac. Morale, le auto anche se storiche vanno usate con frequenza e, poi, controllate a dovere; con tanta più cura quanto meno frequente è l'uso. Il che significa anche cambiare l'olio una volta all'anno anche se si sono fatti 500 km in 12 mesi.



SEGNI VISIBILI

Sotto, il basamento del motore Lancia Delta con ben visibile il foro causato dalla biella che ha ceduto. Nelle foto piccole, a sinistra la testa di biella distrutta e, qui a fianco, le bronzine su cui sono ben visibili i segni di una lubrificazione non corretta. Rotture di questo tipo avvengono spesso per deficit di lubrificazione, dovuti anche alla scarsa qualità dell'olio. Il lubrificante usato deve essere di ottima qualità (quindi non può essere troppo economico nell'acquisto) e "fresco", cioè sostituito agli intervalli di percorrenza prescritti dalla Casa oppure una volta all'anno. Nella pagina a fianco, la mola all'opera durante la spianatura della testa di un motore Alfa Romeo.



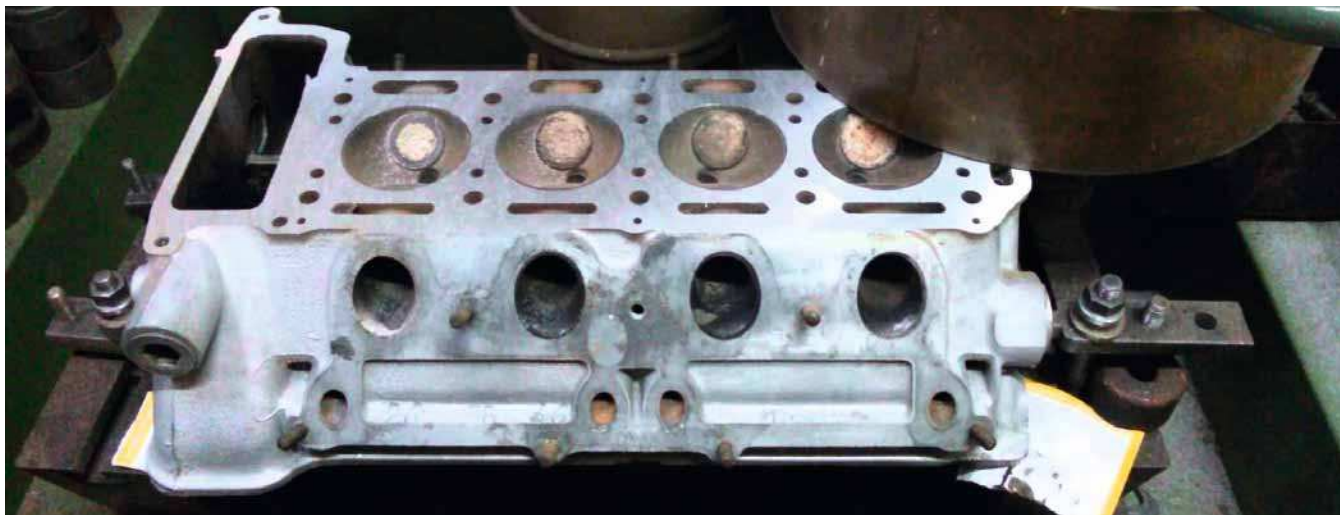
La spianatura della testa si fa in rettifica

Buongiorno, non sono esperto di meccanica. Ho sentito parlare di "spianatura" della testa del motore. Cosa significa? E quanto costa?

Angelo Stigliano - Santangelo dei Lombardi (AV)

Caro Angelo, la spianatura della testa è un'operazione di rettifica che si esegue nelle officine specializzate. Serve a rendere la testata del motore perfettamente liscia, in modo che combaci alla perfezione con la guarnizione e con il blocco motore sottostante.

Questo per evitare trafileggi d'olio o, peggio ancora, nei motori raffreddati ad acqua infiltrazioni di quest'ultime nei cilindri, che potrebbero portare esiti disastrosi. Infatti la spianatura si realizza, oltre che nel momento in cui si decide di revisionare completamente un motore, anche nei casi di "scaldate" che, anche senza arrivare a bruciare la guarnizione, possono però deformare la testa stessa. In genere per una spianatura non si dovrebbero chiedere più di 150-200 euro a seconda del tipo di testa.




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





Utensili da officina

Chiavi inglesi, brugole, torx, con passo metrico o imperiale



Supporti motore

Carrelli motore adattabile a tutti i motori e trasmissioni



Attrezzi per carrozzeria

Martelli da battilastra, martinetti idraulici fino a 10t, sabbiatrici



Strumenti di misura

Test di compressione, visori LCD, termometri infrarossi



Crick sollevatori

Sollevatori idraulici fino a 3t anche per auto ribassate



Compressori per molle

Compressori idraulici per smontare le sospensioni



Pistole da gommista

Svitabulloni ad aria compressa ed elettrici



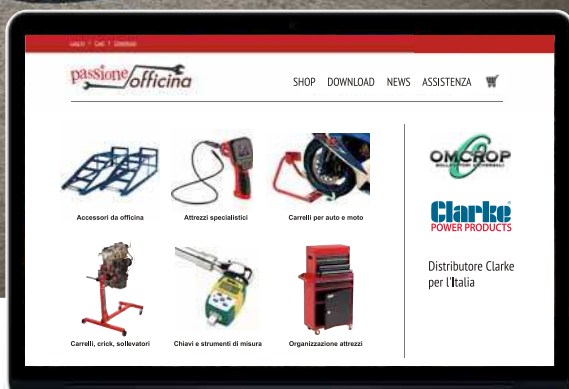
Cambio olio

Rampe di sollevamento, taniche di raccolta, chiavi per filtro



Carrelli sottoruota

Per parcheggiare auto e moto in spazi ristretti



Attrezzatura da officina, ora per tutti gli appassionati.

www.passioneofficina.it ☎ 02 87260278

[facebook.com/passioneofficina](https://www.facebook.com/passioneofficina)

passione  officina



Ti aspettiamo con un omaggio speciale alla Mostra Scambio di Novegro

Parco Esposizioni Novegro - 10-12 novembre - Pad.A stand A272-273

★ Consegna questo coupon e riceverai un omaggio speciale! ★

Automobilismo D'EPOCA

IN COLLABORAZIONE CON

CLASSIC TRADER

IL MERCATO DELLE OCCASIONI

1.

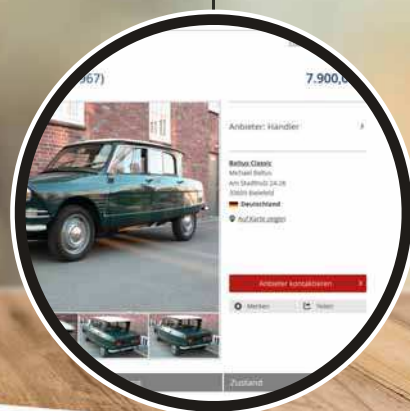
In ciascuna inserzione qui di seguito troverete il link diretto a www.classic-trader.com dove troverete maggiori informazioni sul veicolo di riferimento.

2.

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

3.

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





Abarth Fiat 595 Esseesse (1970)
 Potenza: 32 CV - Km: N.P. - Prezzo: Su richiesta
 Venditore: Garage Benzina
<https://www.classic-trader.com/ad/88562>



Alfa Romeo 2000 GT Veloce (1975)
 Potenza: 132 CV - Km: 10000 - Prezzo: 52000 EUR
 Venditore: Carrozzeria Gentile
<https://www.classic-trader.com/ad/103419>



Alfa Romeo Alfa 6 - 2.5 (1983)
 Potenza: 45 CV - Km: 129000 - Prezzo: 2200 EUR
 Venditore: Passione Auto Teramo
<https://www.classic-trader.com/ad/94565>



Alfa Romeo Alfa 6 - 2.5 Iniezione Quadrifoglio (1985)
 Potenza: 158 CV - Km: 122000 - Prezzo: 12000 EUR
 Venditore: Garage Benzina
<https://www.classic-trader.com/ad/94176>



Alfa Romeo Alfetta GTV 2.0 (1982)
 Potenza: 131 CV - Km: 2000 - Prezzo: 20000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/105836>



Alfa Romeo Giulia GT 1300 Junior (1970)
 Potenza: 97 CV - Km: 15 - Prezzo: 39800 EUR
 Venditore: Motor Badia
<https://www.classic-trader.com/ad/74914>



Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1600 (1976)
 Potenza: 102 CV - Km: 130000 - Prezzo: 13800 EUR
 Venditore: Livio Olivotto, auto e moto d'epoca
<https://www.classic-trader.com/ad/96520>



Alfa Romeo Giulietta TI (1958)
 Potenza: 65 CV - Km: N.P. - Prezzo: 25900 EUR
 Venditore: Franzoni Auto Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/89170>



Austin Mini Cooper 997 (1964)
 Potenza: 55 CV - Km: 60500 - Prezzo: 35000 EUR
 Venditore: Venosta Garage
<https://www.classic-trader.com/ad/79025>



Austin-Healey 100/4M (BN2) (1955)
 Potenza: 110 CV - Km: 28500 - Prezzo: 105000 EUR
 Venditore: GT3 srl
<https://www.classic-trader.com/ad/87243>



BMW 1502 (1975)
 Potenza: 75 CV - Km: N.P. - Prezzo: 16000 EUR
 Venditore: Centro Assistenza Porsche Palazzo srl
<https://www.classic-trader.com/ad/101190>



BMW 2000 C (1969)
 Potenza: 100 CV - Km: 96000 - Prezzo: 31500 EUR
 Venditore: Carrozzeria Gentile
<https://www.classic-trader.com/ad/103489>



BMW 323i (1980)
 Potenza: 143 CV - Km: 71000 - Prezzo: 25000 EUR
 Venditore: Tramonti Diffusion Cars srl
<https://www.classic-trader.com/ad/87775>



BMW 633 CSi (1980)
 Potenza: 197 CV - Km: 92500 - Prezzo: 23900 EUR
 Venditore: Automobili Moderne srl
<https://www.classic-trader.com/ad/83818>



Cadillac Eldorado Convertible (1972)
 Potenza: 238 CV - Km: 1000 - Prezzo: 24000 EUR
 Venditore: Autovigano
<https://www.classic-trader.com/ad/81222>



Citroën Dyane 6 (1977)
Potenza: 33 CV - Km: 40533 - Prezzo: Su richiesta
Venditore: GB Auto di Gabriele Bacelliere
<https://www.classic-trader.com/ad/87220>



Citroën Traction Avant 11 B (1956)
Potenza: 56 CV - Km: 96000 - Prezzo: 25000 EUR
Venditore: Autovergiate
<https://www.classic-trader.com/ad/96092>



De Tomaso Pantera GT5 (1982)
Potenza: 350 CV - Km: 21000 - Prezzo: Su richiesta
Venditore: Montini Automobili di Montini Maurizio
<https://www.classic-trader.com/ad/80224>



Ferrari Dino 246 GT (1972)
Potenza: 195 CV - Km: 50200 - Prezzo: Su richiesta
Venditore: Ruote da Sogno Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/90806>



Ferrari Testarossa (1989)
Potenza: 390 CV - Km: 71049 - Prezzo: Su richiesta
Venditore: GB Auto di Gabriele Bacelliere
<https://www.classic-trader.com/ad/90767>



FIAT 1100 E (1949)
Potenza: 36 CV - Km: N.P. - Prezzo: 12000 EUR
Venditore: Cars Vintage di Ferrari Massimiliano
<https://www.classic-trader.com/ad/48473>



FIAT 1100-103 TV (1955)
Potenza: 50 CV - Km: 500 - Prezzo: 55000 EUR
Venditore: TOMMYCAR
<https://www.classic-trader.com/ad/90583>



FIAT 124 Spider CS1 (1974)
Potenza: 118 CV - Km: N.P. - Prezzo: 48000 EUR
Venditore: GT3 srl
<https://www.classic-trader.com/ad/103207>



FIAT 124 Spider Volumex (1984)
Potenza: 131 CV - Km: 46000 - Prezzo: 23000 EUR
Venditore: Motor Badia
<https://www.classic-trader.com/ad/96048>



FIAT 125 S / Speciale (1969)
Potenza: 103 CV - Km: N.P. - Prezzo: 10000 EUR
Venditore: Vintage Car Masters
<https://www.classic-trader.com/ad/103509>



FIAT 1500 Spider (1963)
Potenza: 67 CV - Km: 347 - Prezzo: 24500 EUR
Venditore: Cristiano Luzzago
<https://www.classic-trader.com/ad/104819>



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



FIAT 238 - 1200 (1971)
Potenza: 44 CV - Km: N.P. - Prezzo: 16500 EUR
Venditore: TOMMYCAR
<https://www.classic-trader.com/ad/76376>



FIAT 500 C Belvedere (1954)
Potenza: 16 CV - Km: 64000 - Prezzo: 11500 EUR
Venditore: Garage Soderini srl
<https://www.classic-trader.com/ad/90789>



FIAT 500 D (1964)
Potenza: 18 CV - Km: 96000 - Prezzo: 12000 EUR
Venditore: AUTO CLASSICA SRLS
<https://www.classic-trader.com/ad/93560>



FIAT 500 F (1967)

Potenza: 18 CV - Km: 42233 - Prezzo: 6000 EUR
 Venditore: Iron Motors Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/94136>



FIAT 500 Giardiniera (1971)

Potenza: 70 CV - Km: 89000 - Prezzo: 16000 EUR
 Venditore: Centro Assistenza Porsche Palazzo srl
<https://www.classic-trader.com/ad/50691>



FIAT 500 L (1970)

Potenza: 18 CV - Km: 115000 - Prezzo: 5600 EUR
 Venditore: AUTOMOTOTRADING
<https://www.classic-trader.com/ad/104029>



FIAT 600 (1956)

Potenza: 22 CV - Km: 86000 - Prezzo: 15000 EUR
 Venditore: Franzoni Auto Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/103907>



FIAT 600 D (1968)

Potenza: 25 CV - Km: 62500 - Prezzo: 5000 EUR
 Venditore: AUTO CLASSICA SRLS
<https://www.classic-trader.com/ad/93561>



FIAT 600 D Multipla (1965)

Potenza: 29 CV - Km: N.P. - Prezzo: 14500 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/105775>



FIAT Campagnola (1965)

Potenza: 63 CV - Km: 50000 - Prezzo: 6000 EUR
 Venditore: Nuova City Motors S.r.l.
<https://www.classic-trader.com/ad/106443>



FIAT Uno Turbo i.E. (1991)

Potenza: 101 CV - Km: 177000 - Prezzo: 8500 EUR
 Venditore: AUTOMOTOTRADING
<https://www.classic-trader.com/ad/100360>



Ford Capri II 1,3 (1976)

Potenza: 70 CV - Km: 31000 - Prezzo: 7900 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/104032>



Jaguar XJ 6 4.0 (1993)

Potenza: 222 CV - Km: 168000 - Prezzo: 5500 EUR
 Venditore: Automobili Perrone srl
<https://www.classic-trader.com/ad/50744>



Jaguar XK 120 OTS (1952)

Potenza: 162 CV - Km: 47000 - Prezzo: 129000 EUR
 Venditore: Top Car
<https://www.classic-trader.com/ad/97217>



Jeep CJ-5 (1979)

Potenza: 150 CV - Km: 99000 - Prezzo: 28000 EUR
 Venditore: Classic Car Invest
<https://www.classic-trader.com/ad/95943>



Kelmark GT (1968)

Potenza: 100 CV - Km: N.P. - Prezzo: 14000 EUR
 Venditore: Passione Auto Teramo
<https://www.classic-trader.com/ad/87864>



Lancia Appia (1962)

Potenza: 53 CV - Km: 100000 - Prezzo: 35900 EUR
 Venditore: OmniaFund Srl (Braveragazze Motors)
<https://www.classic-trader.com/ad/89165>



Lancia Ardea (1952)

Potenza: 28 CV - Km: 50000 - Prezzo: 5000 EUR
 Venditore: Nuova City Motors S.r.l.
<https://www.classic-trader.com/ad/106383>



Lancia Delta 1.6 HF (1991)
 Potenza: 140 CV - Km: 190000 - Prezzo: 6900 EUR
 Venditore: Livio Olivotto, auto e moto d'epoca
<https://www.classic-trader.com/ad/98920>



Lancia Delta HF Integrale (1988)
 Potenza: 185 CV - Km: 15100 - Prezzo: Su richiesta
 Venditore: Ruote da Sogno Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/90779>



Lancia Delta HF Integrale (1988)
 Potenza: 182 CV - Km: 48623 - Prezzo: 29950 EUR
 Venditore: ClassicMaster
<https://www.classic-trader.com/ad/93125>



Lancia Delta HF Integrale (1988)
 Potenza: 270 CV - Km: N.P. - Prezzo: 65000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/98150>



Lancia Delta HF Integrale (1989)
 Potenza: 400 CV - Km: 1000 - Prezzo: 35000 EUR
 Venditore: Menegatto Roberto Car Service
<https://www.classic-trader.com/ad/83334>



Lancia Delta HF Integrale (1989)
 Potenza: 185 CV - Km: N.P. - Prezzo: 25750 EUR
 Venditore: Autokultur Kessel GmbH
<https://www.classic-trader.com/ad/87751>



Lancia Delta HF Integrale (1990)
 Potenza: 177 CV - Km: 90500 - Prezzo: 17999 EUR
 Venditore: Automobile Hillmaier
<https://www.classic-trader.com/ad/73463>



Lancia Delta HF Integrale 16V (1989)
 Potenza: 200 CV - Km: 24845 - Prezzo: 39000 EUR
 Venditore: Garage 11
<https://www.classic-trader.com/ad/105874>



Lancia Delta HF Integrale 16V (1990)
 Potenza: 200 CV - Km: 131594 - Prezzo: 29950 EUR
 Venditore: Oldtimerfarm
<https://www.classic-trader.com/ad/84368>



Lancia Delta HF Integrale 16V (1990)
 Potenza: 200 CV - Km: 4500 - Prezzo: 55000 EUR
 Venditore: Link Motors
<https://www.classic-trader.com/ad/82832>



Lancia Delta HF Integrale 16V (1991)
 Potenza: 200 CV - Km: 157732 - Prezzo: 19900 EUR
 Venditore: Hofman Leek Classic & Sportscars
<https://www.classic-trader.com/ad/100524>



Lancia Delta HF Integrale 16V (1991)
 Potenza: 200 CV - Km: 47600 - Prezzo: 38500 EUR
 Venditore: Autosalon Isartal
<https://www.classic-trader.com/ad/95575>



Lancia Delta HF Integrale 16V (1992)
 Potenza: 210 CV - Km: 72000 - Prezzo: 110000 EUR
 Venditore: SMG Garage
<https://www.classic-trader.com/ad/40244>



Lancia Flavia (Vignale) (1963)
 Potenza: 90 CV - Km: 64258 - Prezzo: 42000 EUR
 Venditore: VADO AL MASSIMO SNC
<https://www.classic-trader.com/ad/90365>



Lancia Fulvia Coupé (1967)
 Potenza: 80 CV - Km: 56000 - Prezzo: 29500 EUR
 Venditore: AUTOBASEPARMA S.R.L.
<https://www.classic-trader.com/ad/62853>



Lancia Fulvia Montecarlo (1975)
 Potenza: 90 CV - Km: 71000 - Prezzo: 22525 EUR
 Venditore: DG Classic Cars
<https://www.classic-trader.com/ad/105780>



Lancia Fulvia Sport 1.3 S (Zagato) (1971)
 Potenza: 90 CV - Km: N.P. - Prezzo: 35000 EUR
 Venditore: AUTOBASEPARMA S.R.L.
<https://www.classic-trader.com/ad/62852>



Lancia Fulvia Sport 1.6 (Zagato) (1972)
 Potenza: 115 CV - Km: 83613 - Prezzo: 59000 EUR
 Venditore: Imcar 2 S.r.l.
<https://www.classic-trader.com/ad/98121>



Land Rover 109 (1981)
 Potenza: 92 CV - Km: N.P. - Prezzo: Su richiesta
 Venditore: Britishgarage srl
<https://www.classic-trader.com/ad/97427>



Maserati 420 i (1987)
 Potenza: 185 CV - Km: 35500 - Prezzo: 17900 EUR
 Venditore: Automobili Moderne srl
<https://www.classic-trader.com/ad/83819>



Maserati Biturbo Spyder (1988)
 Potenza: 192 CV - Km: 95000 - Prezzo: 22900 EUR
 Venditore: Iron Motors Srl
<https://www.classic-trader.com/ad/51374>



Matra Murena (1981)
 Potenza: 115 CV - Km: 87000 - Prezzo: Su richiesta
 Venditore: AUTOSALONE CHIANUCCI ROSALDO
<https://www.classic-trader.com/ad/86769>



Mercedes-Benz 250 SE (1967)
 Potenza: 150 CV - Km: 49000 - Prezzo: 47000 EUR
 Venditore: Top Car
<https://www.classic-trader.com/ad/84637>



Mercedes-Benz 560 SL (1987)
 Potenza: 230 CV - Km: 78800 - Prezzo: 29500 EUR
 Venditore: Automobili Perrone srl
<https://www.classic-trader.com/ad/50748>



MG MGB (1965)
 Potenza: 95 CV - Km: 1500 - Prezzo: 29800 EUR
 Venditore: Cristiano Luzzago
<https://www.classic-trader.com/ad/21145>



MG Midget 1500 (1979)
 Potenza: 69 CV - Km: 20000 - Prezzo: 11000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/105328>



NSU Sport-Prinz (1962)
 Potenza: 30 CV - Km: 27200 - Prezzo: 17900 EUR
 Venditore: OmniaFund Srl (Braveragazze Motors)
<https://www.classic-trader.com/ad/88671>



Opel GT 1900 (1973)
 Potenza: 90 CV - Km: 70000 - Prezzo: 20000 EUR
 Venditore: SMG Garage
<https://www.classic-trader.com/ad/83792>



Opel Olympia 1100 SR (1968)
 Potenza: 68 CV - Km: 140000 - Prezzo: 8000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/104397>



Peugeot 504 Coupe (1971)
 Potenza: 100 CV - Km: 25611 - Prezzo: 10900 EUR
 Venditore: Imcar 2 S.r.l.
<https://www.classic-trader.com/ad/105179>



Porsche 911 Carrera 2 (1991)
 Potenza: 250 CV - Km: 235000 - Prezzo: 42000 EUR
 Venditore: Classic Car Invest
<https://www.classic-trader.com/ad/95938>



Porsche 911 Carrera 4 (1989)
 Potenza: 250 CV - Km: 105000 - Prezzo: 50000 EUR
 Venditore: Tramonti Diffusion Cars srl
<https://www.classic-trader.com/ad/81090>



Porsche 924 (1983)
 Potenza: 125 CV - Km: 76500 - Prezzo: 9000 EUR
 Venditore: Autovergiate
<https://www.classic-trader.com/ad/67958>



Porsche 944 Turbo (1986)
 Potenza: 220 CV - Km: 99000 - Prezzo: 43000 EUR
 Venditore: Vintage Car Masters
<https://www.classic-trader.com/ad/97803>



Rover 2000 TC (1971)
 Potenza: 109 CV - Km: 68000 - Prezzo: 9500 EUR
 Venditore: AUTOSTORICHE di Carlo Gritti Morlacchi
<https://www.classic-trader.com/ad/64654>



Rover 3500 (1971)
 Potenza: 144 CV - Km: 110000 - Prezzo: 12000 EUR
 Venditore: Britishgarage srl
<https://www.classic-trader.com/ad/65794>



SIMCA 1000 Rallye 2 (1976)
 Potenza: 86 CV - Km: N.P. - Prezzo: Su richiesta
 Venditore: AUTOSALONE CHIANUCCI ROSALDO
<https://www.classic-trader.com/ad/86726>



Triumph Spitfire Mk IV (1971)
 Potenza: 64 CV - Km: 7000 - Prezzo: 9500 EUR
 Venditore: Cars Vintage di Ferrari Massimiliano
<https://www.classic-trader.com/ad/90333>



Triumph Stag (1976)
 Potenza: 145 CV - Km: 1000 - Prezzo: 18000 EUR
 Venditore: Autovigano
<https://www.classic-trader.com/ad/81775>



Triumph TR 6 PI (1973)
 Potenza: 150 CV - Km: 48900 - Prezzo: 27900 EUR
 Venditore: Venosta Garage
<https://www.classic-trader.com/ad/91627>



Triumph TR 7 Europa (1984)
 Potenza: 105 CV - Km: 85000 - Prezzo: 900 EUR
 Venditore: AUTOSTORICHE di Carlo Gritti Morlacchi
<https://www.classic-trader.com/ad/64659>



Volkswagen Golf I GTI 1.8 (1983)
 Potenza: 112 CV - Km: 77000 - Prezzo: 18000 EUR
 Venditore: SMG Garage
<https://www.classic-trader.com/ad/48446>



Volkswagen Käfer 1200 (1970)
 Potenza: 34 CV - Km: N.P. - Prezzo: 9500 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/79703>



Volkswagen PCS Buggy (1981)
 Potenza: 44 CV - Km: 1500 - Prezzo: 15000 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/102165>



Volkswagen Maggiolino 1300 (1972)
 Potenza: 44 CV - Km: 42000 - Prezzo: Su richiesta
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/102106>



Volvo 262 C Bertone (1980)

Potenza: 148 CV - Km: 110000 - Prezzo: 16500 EUR
 Venditore: Garage Soderini srl
<https://www.classic-trader.com/ad/54509>



Volvo 1800 S (1971)

Potenza: 105 CV - Km: 91868 - Prezzo: 19900 EUR
 Venditore: Hofman Leek Classic & Sportcars
<https://www.classic-trader.com/ad/106041>



Volvo 480 ES (1991)

Potenza: 102 CV - Km: 90800 - Prezzo: 6650 EUR
 Venditore: Privato
<https://www.classic-trader.com/ad/105241>



Volvo PV 60 (1946)

Potenza: 90 CV - Km: 49000 - Prezzo: 13900 EUR
 Venditore: Handelsagentur Dieter Steinpruckner
<https://www.classic-trader.com/ad/100985>



Willys-Overland MC / M-38 (1952)

Potenza: 60 CV - Km: 1000 - Prezzo: 14000 EUR
 Venditore: Autovigano
<https://www.classic-trader.com/ad/81506>



Zastava 750L (1981)

Potenza: 25 CV - Km: 27370 - Prezzo: 9500 EUR
 Venditore: Potomac Classics BV.
<https://www.classic-trader.com/ad/105980>



HAI UN MESSAGGIO PER ME?

Milioni di bambini nel mondo rischiano di non avere un domani e aspettano ogni giorno un messaggio che cambi le cose. Il tuo. Con un semplice SMS ci aiuterai a portare acqua, cibo e cure mediche ovunque ci sia un bambino che ha bisogno del nostro aiuto. Non fermiamoci ora. Salviamoli tutti, fino all'ultimo.

#finoallultimobambino



CON SMS DA CELLULARE



CON CHIAMATA DA TELEFONO FISSO



OPERAZIONE VALIDA DAL 9 OTTOBRE AL 6 NOVEMBRE.

Dona €2 inviando un sms da cellulare personale e €2 o €5 con chiamata da rete fissa.

Dona ora al
45544

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

Giulietta Spider Veloce-1957, restaurata-tel 336-259241

Giulia Super Biscione-1969, conservata, targa nera, 25.000 euro trattabili-tel 336-259241

Sprint Veloce-1961, 2 proprietari da nuova, targa in ferro, documenti originali, restauro totale interamente documentato, condizioni top, euro 110.000-tel 338-7676919 / filippo.montini@alice.it

AUTOBIANCHI

A112 Abarth 70 HP-1982, nero, targhe originali, ASI, restaurata, gomme nuove, cerchi lega, fari profondità, autoradio, ASI, fiche Csaì, ideale per Regolarità 7.500 Euro trattabili-tel 348-4120565

BMW

M635 CSI-1985, vettura in ottime condizioni, bronzo metallizzato-tel 340-7424292

FIAT

1100 D-1965, documenti regolari, meccanica revisionata, da riverniciare, 2.250 euro-tel 349-0740351

Coupé 2000-1995, auto in condizioni oneste sia di carrozzeria sia di meccanica-tel 338-9307134

126-1979, rossa, ASI, come nuova, revisione, conservata da vedere, euro 4.200-tel 051-495906

127-1980, ben conservata, Km 72.800, certificato ASI, 2.100 euro-tel 349-0740351

1500 C-1965, conservata, documenti in regola, 3.200 euro-tel 349-0740351

LANCIA

Aurelia B10-1951, conservata con molta cura, bellissima-tel 348-4796030

MASERATI

Biturbo Iniezione-1987, completa, radiata senza documenti, per ricambi, 1.600 euro-tel 349-0740351

MERCEDES

300 SEL Limousine-1990, vettura in ottimo stato, pelle nera, motore 3000, visibile a Pescara-tel 388-8889076

MG

MGA MK II-1962, restauro totale, motore nuovo compreso albero, bianco panna, garanzia, 34.000 euro-tel 348-7818754 / pelle.iola@libero.it

MORGAN

4/4 2 posti 1600-1980, stupenda, superaccessoriata, guida destra, rossa tutta alluminio, visibile a Genova-tel 335-5604632

PORSCHE

968 cabriolet-1994, cambio automatico, climatizzata, ABS, cerchi in lega, km 170.000, 176 kW, cilindrata 2990, ottimo stato, 22.000 euro-tel 335-6350224 / info@freguja.it-foto 1



VOLKSWAGEN

Polo 1.65p-1995, verde metallizzato, Km 75000 originali, uniproprietario, ASI targa oro, qualsiasi prova-tel 347-9674755

VENDO MOTO

GILERA

Otto bullon-1934, tipo corsa, due certificati ASI, più cambio di velocità tel 0376-819279

SIMONINI

Long Range 125 -977, omologata ASI, conservata unico proprietario, targa e foglio complementare originali, documenti per passaggio di proprietà, ottimo stato, euro 3000. Eventuale permuta con auto tel 388-1936066

VENDO VARIE

per Abarth

595-695-carburatore Solex 34 PBIC revisionato, euro 900-tel 0524-572418 ore ufficio

595-carburatore Solex C28 IB da revisionare, euro 230-tel 0524-572418 ore ufficio
per ALFA ROMEO

2.0 Spider Touring/2.0 Sprint-4 cerchi in ferro già verniciati comprensivi di mozziant e post, 750 euro, più 3 coppe ruota cromate nuove mai montate 300 euro-tel 340-4839620 / mitia.quagliano@gmail.com

GT junior-fanale posteriore, strumentazione, vetro posteriore, vetro laterale posteriore, materiale usato-tel 388-1936066

per FIAT

500-126-vendo carburatore Dellorto FRG28 buonissime condizioni, trasformabile 30, euro 160-

per INNOCENTI

Turbo De Tomaso e 1300-ricambi usati e nuovi di carrozzeria e meccanica-tel 328-3376800 / silvano103@virgilio.it

per LANCIA

Fulvia coupé-numerosi ricambi-tel 0524-572418 ore ufficio

Fulvia coupé -seconda serie, 5 cerchi 14" originali, buonissime condizioni, 300 euro-tel 0524-572418 ore ufficio

Fulvia coupé-quattro cerchi Cromodora 6Jx14 con pneumatici Michelin XZX 165-14, euro 400-tel 388-1936066

per RENAULT

5 Alpine-collettore aspirazione usato per 2 carburatori da 40-45 Weber Solex Dellorto-tel 0524-572418 ore ufficio

per TUTTE

Ammortizzatori-per moltissime auto dispongo, revisionati e garantiti-tel 338-5090298 / contiammortizzatori@gmail.com

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

ORAM

s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta

Dal 1951...

- specializzati in revisioni di impianti frenanti, tamburi, gonasce, 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@oramospensione.it

info@oramitalia.com

Riviste-collezione completa Automobilismo d'epoca, vendo soltanto in blocco, 1 euro la copia-tel 329-6618954 / angelo1965f@gmail.com

Riviste-Quattroruote, AutoCapital, gente Motori, AutoSprint, Ruoteclassiche, AM, Auto70, Automobilismo, Motociclismo d'epoca, L'Automobile, La Manovella-tel 388-1936066

Modello-Osi Scarabeo Politoys scala 1/25, euro 20-tel 388-1936066

COMPRO VARIE

per RAYTON FISSORE

Magnum 2000 VX-1985, cerco volante originale e vasca lavavetri originale-tel 333-3949225

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

... 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]	⚙️	🏠	€
ABARTH (Italia)						
MONOMILLE						
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	45.000	***	**	=
Monomille GT	1962/65	982/60	48.000	***	**	=
DERIVATE FIAT 500						
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	22.000	***	***	+
595 D/F/L	1963/71	594/27	22.000	***	**	+
595 D/F/L SS	1964/71	594/32	24.000	***	**	+
595 F/L Competizione	1969/71	594/27	27.000	***	***	+
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	27.000	***	***	+
695 D/F	1964/66	689/30	24.000	***	**	+
695 D/F/L SS	1964/71	689/38	27.000	***	***	+
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	29.000	***	***	+
695 F/SS Aspetto Corsa	1965/71	689/38	31.000	***	***	+
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	41.000	***	**	+
DERIVATE FIAT 600						
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	29.000	***	***	+
850 TC	1960/66	847/52	38.000	***	**	+
850 TC Nürburgring	1962/66	847/55	43.000	***	***	+
850 TC Nürburgring Corsa	1962/66	847/57	46.000	***	***	+
1000 TC	1962/66	982/60	48.000	***	***	+
1000 TC Corsa	1962/66	982/88	50.000	***	***	+
750 coupé / spider Zagato	1956/62	747/44	58.000	***	**	+
DERIVATE FIAT 850						
OT 850	1964/68	847/52	17.000	***	**	+
OT 1000	1964/68	982/60	19.000	***	**	+
OT 850 coupé	1965/68	847/52	19.000	***	**	+
OT 1000 coupé / spider	1965/71	982/60	27.000	***	**	+
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	30.000	***	***	+
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	40.000	***	***	+
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	45.000	***	***	+
OT 1300 coupé	1966/71	1280/75	42.000	***	***	+
DERIVATE SIMCA						
Simca 1300	1961/66	1288/125	100.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	140.000	**	**	=
AC (Regno Unito)						
2-LITRE						
2-Litre 2p/4p	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	39.000	*	*	=
ACE E DERIVATE						
Ace / Aceca	1953/56	1991/90	48.000	*	**	=
Ace / Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	90.000	*	**	=
Ace / Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	60.000	*	**	=
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	48.000	*	**	=
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=
COBRA E DERIVATE						
Cobra 260	1962/63	4261/265	390.000	***	***	+
Cobra 289	1963/68	4727/270	680.000	***	***	+
Cobra 427	1964/65	6984/425	590.000	***	***	+
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	300.000	***	***	=
Cobra 428	1965/66	6997/390	300.000	***	***	=
427 coupé / convertibile	1965/67	6997/350	60.000	***	***	=
428 coupé / convertibile	1967/73	7016/345	72.000	***	***	=
ALFA ROMEO (Italia)						
1900 E DERIVATE						
1900	1951/54	1884/80	26.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚙️	🏠	€
1900 TI	1952/54	1884/90	30.000	***	**	+
1900 Super	1954/59	1975/90	27.000	***	**	+
1900 TI Super	1954/59	1975/115	32.000	***	**	+
1900 Sprint 1a / 2a serie	1952/54	1884/90	110.000	***	***	+
1900 Super Sprint 2a / 3a serie	1954/56	1975/115	120.000	***	***	+
1900 M AR/51 / AR/52 Matta	1951/59	1884/65	20.000	***	**	+
GIULIETTA E DERIVATE						
Giulietta	1955/59	1290/50	16.000	**	**	=
Giulietta TI	1957/59	1290/65	18.000	***	**	=
Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	14.000	**	**	=
Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	15.500	***	**	=
Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	13.000	**	**	=
Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	14.500	***	**	=
Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	60.000	***	***	+
Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	47.000	***	***	+
Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	39.000	***	***	+
Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	53.000	***	***	+
1300 Sprint	1964/65	1290/79	36.500	***	**	+
Giulia Sprint	1962/65	1570/91	41.000	***	**	+
Giulietta Spider	1956/59	1290/65	54.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce	1956/59	1290/80	60.000	***	***	+
Giulietta Spider 2a serie	1959/61	1290/79	52.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	54.000	***	***	+
Giulietta Spider 3a serie	1961/62	1290/79	48.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	60.000	***	***	+
Giulia Spider	1962/64	1570/90	44.000	***	**	+
Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	59.000	***	***	+
Giulietta SS	1958/62	1290/100	77.000	***	***	+
Giulietta SZ	1960/61	1290/100	220.000	***	**	+
Giulietta SZ coda tronca	1961/63	1290/100	280.000	***	**	+
Giulia SS	1962/65	1570/112	78.000	***	***	+
2000 / 2600 E DERIVATE						
2000 berlina	1957/62	1975/105	14.000	**	**	=
2000 Sprint	1959/62	1975/115	30.000	**	**	=
2000 Spider	1957/62	1975/115	56.000	**	**	=
2600 berlina	1962/68	2584/130	16.000	**	*	=
2600 Sprint	1962/66	2584/145	42.000	**	**	+
2600 Spider	1962/66	2584/145	70.000	**	**	+
2600 SZ	1963/66	2584/145	160.000	***	***	+
GIULIA BERLINA E DERIVATE						
Giulia TI	1962/66	1570/90	14.000	**	**	+
Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	13.000	***	**	+
Giulia Super	1965/72	1570/96	12.000	***	**	+
Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	10.000	**	**	+
Giulia TI Super	1963/64	1570/112	38.000	***	**	+
Giulia 1300	1964/72	1290/80	9.000	**	**	+
Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	10.000	***	**	+
Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	10.500	***	**	+
Giulia Super 1.3	1972/74	1290/88	9.000	**	**	+
Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	10.000	**	**	+
Nuova Super 1.3	1974/77	1290/88	7.000	**	*	+
Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	8.000	**	*	+
Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	5.000	***	*	=
Giulia TI giardinetta Colli	1963/68	1570/90	21.000	***	**	+
1750	1968/74	1779/114	10.000	**	**	+
2000	1971/74	1962/131	10.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚙️	🏠	€
2000 2a serie	1974/76	1962/128	9.500	**	**	+
DERIVATE GIULIA						
Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	26.000	**	**	+
Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	27.500	**	**	+
Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	155.000	***	***	+
GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	130.000	***	***	+
Giulia GT C	1965/66	1570/106	44.000	**	**	+
Giulia GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	15.000	**	**	=
1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	24.000	***	**	+
1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	21.000	***	**	+
GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	15.000	**	**	=
GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	16.000	**	**	=
GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	14.000	**	**	=
GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	15.000	**	**	=
2000 GTV	1971/76	1962/132	35.000	**	**	+
Junior Z	1969/76	1290/88	40.000	**	**	=
1600 Z	1972/76	1570/109	50.000	**	**	=
Giulia TZ	1963/65	1570/113	400.000	***	***	+
Giulia TZ2	1965/67	1570/113	1.000.000	***	***	+
Montreal	1970/77	2583/197	42.000	***	**	=
DUETTO E DERIVATE						
Dueto	1966/69	1570/110	28.000	**	**	=
1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	24.000	**	**	=
1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	26.000	**	**	=
1300 Spider Junior coda tronca	1969/77	1290/88	13.000	**	**	=
1600 Spider Junior coda tronca	1972/77	1570/109	14.000	**	**	=
1750 Spider Veloce coda tronca	1969/73	1779/114	18.000	**	**	=
2000 Spider Veloce coda tronca	1971/77	1962/131	19.500	**	**	=
1600 Spider Veloce unificato	1977/82	1570/104	13.000	**	**	=
2000 Spider Veloce unificato	1977/82	1962/128	15.500	**	**	=
Spider 1.6 aerodinamica	1982/86	1570/104	11.000	*	*	=
Spider 2.0 aerodinamica	1982/86	1962/128	12.000	**	**	=
Spider 1.6 aerodinamica 2a serie	1986/89	1570/104	9.000	**	**	=
Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	10.000	**	**	=
Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	10.500	**	**	=
Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	14.000	**	**	=
Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	12.000	**	**	=
Spider 2.0 IE IV serie	1989/95	1962/128	12.000	**	**	=
ALFASUD BERLINA						
Alfasud	1971/75	1186/63	5.000	**	**	=
Alfasud ti	1973/76	1186/68	6.500	**	**	=
Alfasud N / L / 1.5m	1975/80	1186/63	3.000	*	*	=
Alfasud ti 1.3	1976/78	1286/76	6.500	**	**	=
Alfasud Super 1.2 / 1.3	1978/80	1186/68	2.500	*	*	=
Alfasud Super 1.5	1979/80	1490/85	2.500	*	*	=
Alfasud ti 1.3	1978/80	1351/79	4.500	**	**	=
Alfasud ti 1.5	1978/80	1490/85	5.500	**	**	=
Alfasud 1.2 rst	1980/82	1186/63	2.000	*	*	=
Alfasud 1.2.5m / 1.3 / 1.5 rst	1980/82	11				

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 2.0L	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	•	•	=
ASA (Italia)						
1000						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	•••	•••	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	•••	•••	=
ASTON MARTIN (Regno Unito)						
DB1						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	••	••	=
DB2						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580 / 105	100.000	••	••	=
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580 / 125	120.000	••	••	=
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580 / 125	100.000	••	••	=
DB2 / 4 2.9 coupé / drophead	1954/55	2922 / 140	110.000	••	••	=
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	••	••	=
DB MkII Weber coupé / drophead	1958/59	2922 / 195	140.000	••	••	=
DB4						
DB4 coupé / convertibile	1958/60	3670 / 240	150.000	••	••	=
DB4 MkII coupé / convertibile	1960/61	3670 / 240	180.000	••	••	=
DB4 MkIII coupé / convertibile	1961/62	3670 / 240	160.000	••	••	=
DB4 MkIV coupé / convertibile	1962/63	3670 / 240	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 SE Li / Volante	1986/89	5340 / 320	45.000	••	••	=
V8 SE Li Vantage / Volante	1986/89	5340 / 380	65.000	•••	••	=
V8 Zagato coupé	1986/89	5340 / 430	120.000	•••	••	=
V8 Zagato convertibile	1986/89	5340 / 430	150.000	•••	••	=
LAGONDA						
Lagonda 2.6 litre saloon / convert.	1948/53	2580 / 105	26.000	••	••	=
Lagonda 3 litre saloon / convertibile	1953/58	2922 / 140	28.000	••	••	=
Lagonda Rapide	1961/61	3996 / 280	32.000	••	••	=
Lagonda S2	1978/86	5340 / 280	30.000	••	••	=
Lagonda EL S3	1986/87	5340 / 300	34.000	••	••	=
Lagonda EL S4	1987/89	5340 / 290	32.000	••	••	=
ATS (Italia)						
2500 GT	1962/65	2468 / 210	150.000	•••	••	+
2500 GTS	1962/65	2468 / 245	180.000	•••	••	+
AUDI (Germania)						
F103 E DERIVATE						
72 / 72 L / Variant	1965/68	1695 / 72	1.200	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
80 / 80 L / Variant	1966/68	1695 / 80	1.000	•	•	=
60 / 60 L / Variant	1968/72	1496 / 54	1.000	•	•	=
75 L / Variant	1968/72	1695 / 75	1.000	•	•	=
Super 90	1966/72	1770 / 90	1.200	•	•	=
50						
50 1.1 LS	1974/78	1093 / 50	1.000	•	•	=
50 1.1 GL	1974/78	1093 / 60	1.000	•	•	=
80 B1						
80 1.3 / 1.3 L 2p / 4p	1972/76	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.5 GT 2p	1972/76	1471 / 85	1.000	•	•	=
80 1.3 L / 1.3 GL 4p	1976/78	1272 / 60	1.000	•	•	=
80 1.6 GTE 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	1992/9					

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						
Spritelike ANS MkI Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	**	**	=
Spritelike ANS MkII	1961/64	948 / 43	12.000	**	**	=
Spritelike AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	**	**	=
Spritelike AN8 MkII	1964/66	1098 / 59	10.000	**	**	=
Spritelike AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	**	**	=
Spritelike 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 Transf. 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 Continental	1952/55	4887 / -	100.000	***	***	=
S TYPE						
S1 / S1 LWB	1955/59	4887 / -	60.000	**	**	=
S1 Continental	1955/59	4887 / -	135.000	***	***	=
S2 / S2 LWB	1959/62	6230 / -	58.000	**	**	=
S2 Continental	1959/62	6230 / -	125.000	***	***	=
S3 / S3 LWB	1962/65	6230 / -	56.000	**	**	=
S3 Continental	1962/65	6230 / -	120.000	***	***	=
T TYPE						
T1 2p	1965/77	6230 / -	32.000	*	**	=
T1 / T1 LWB	1965/77	6230 / -	28.000	*	*	=
T1 Convertibile	1967/77	6230 / -	42.000	**	**	=
T2 / T2 LWB	1977/80	6230 / -	26.000	*	*	=
CORNICHE						
Corniche	1971/81	6750 / -	30.000	*	*	=
Corniche cabriolet	1971/84	6750 / -	40.000	**	**	=
MULSANNE						
Mulsanne	1980/90	6750 / -	22.000	*	*	=
Mulsanne turbo	1982/90	6750 / -	24.000	*	*	=
BIZZARRINI (Italia)						
A3C GT Strada	1965/69	5358 / 370	350.000	***	***	=
Europa	1966/69	1897 / 112	120.000	**	***	=
BMW (Germania)						
SERIE 500						
501 2.0	1951/52	1971 / 60	16.000	*	*	=
501 2.0 coupé / cabriolet	1951/52	1971 / 60	18.000	*	**	=
501 2.1	1952/58	2077 / 65	17.000	*	*	=
501 2.1 coupé / cabriolet	1952/58	2077 / 65	19.000	*	**	=
501 2.6	1954/61	2580 / 95	18.000	*	*	=
501 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	20.000	*	**	=
502 2.6	1954/61	2580 / 95	19.500	*	*	=
502 2.6 coupé / cabriolet	1954/61	2580 / 95	21.500	*	**	=
502 3.2	1955/61	3168 / 120	19.500	*	*	=
502 3.2 coupé / cabriolet	1955/61	3168 / 120	21.500	*	**	=
502 3.2 Super	1957/61	3168 / 140	20.500	*	*	=
502 3.2 Super coupé / cabriolet	1957/61	3168 / 140	22.500	**	**	=
2600	1961/62	2580 / 100	20.500	*	*	=
2600 coupé / cabriolet	1961/62	2580 / 100	22.500	**	**	=
2600 L	1961/64	2580 / 110	20.500	*	*	=
2600 L coupé / cabriolet	1961/64	2580 / 110	22.500	**	**	=
3200 L	1961/62	3168 / 140	22.500	*	*	=
3200 L coupé / cabriolet	1961/62	3168 / 140	24.500	**	**	=
3200 S	1961/64	3168 / 160	24.000	**	**	=
3200 S coupé / cabriolet	1961/64	3168 / 160	26.000	**	**	=
3200 CS Bertone	1962/65	3168 / 160	38.000	**	**	=
DERIVATE SERIE 500						
503 coupé / roadster	1954/59	3168 / 140	60.000	**	**	+
507 roadster	1956/60	3168 / 150	350.000	***	***	+
ISETTA						
Isetta 250	1955/56	247 / 12	8.500	**	**	+
Isetta 300	1956/60	298 / 14	6.500	**	**	+
Isetta 600	1960/62	582 / 20	5.000	*	*	+
SERIE 700 E DERIVATE						
700 / 700 LS	1959/65	697 / 30	2.500	*	*	=
700 C	1959/64	697 / 32	3.500	*	*	=
700 CS	1963/64	697 / 40	5.000	*	*	=
700 L 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	2315 / 143	8.000	**	**	+
320 M60 Cabrio Baur</						

	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	5576 / 375	9.000	••	•	=
M1 E26						
M1	1978/81	3453 / 277	100.000	•••	•••	=
Z1						
Z1	1988/91	2494 / 171	24.000	••	••	+
BUGATTI (Italia)						
EB 110						
EB 110	1991/95	3498	260.000	•••	•••	=
EB 110 S	1992/95	3498	280.000	•••	•••	=
EB 110 SS	1993/95	3498	300.000	•••	•••	=
CITROËN (Francia)						
TRACTION AVANT						
B 11 / BL 11	1939/57	1911 / 56	14.500	••	••	=
S 11	1946/53	1911 / 56	12.000	••	••	=
15 Six	1939/55	2867 / 77	16.500	••	••	=
2 CV E DERIVATE						
2 CV	1948/78	375 / 9	3.500	••	••	=
2 CV Special	1978/90	602 / 33	2.500	••	••	=
2 CV Sahara	1958/86	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 / GTSi 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	1948/5					

LE QUOTAZIONI | Il mercato delle classiche

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	X	Y	Z	€
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	**	**	**	=
Spider Europa	1982/87	1995 / 105	10.500	**	**	**	=
Spider Europa 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]	X	Y	Z	€
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	47.000	***	***	***	=
Escort 1300 GT	1968/74	1298 / 75	6.500	**	**	**	=
Escort Mexico	1970/74	1601 / 86	8.500	**	**	**	=
Escort RS 1600	1970/74	1601 / 120	52.000	***	**	**	=
Capri 2600 RS	1970/75	2637 / 150	31.000	**	**	**	=
Sierra Cosworth RS	1988/91	1993 / 204	37.000	***	**	**	=
Sierra Cosworth 4x4	1990/93	1993 / 204	16.000	***	**	**	=
HILLMAN (Regno Unito)							
Minx MkIV	1949/61	1265 / 38	3.000	*	*	*	=
Minx MkIV Convertibile	1949/61	1265 / 38	6.500	*	*	*	=
Imp	1963/76	874 / 26	2.000	*	*	*	=
HONDA (Giappone)							
S 600 coupé	1964/70	606 / 57	10.000	*	*	*	=
S 600 Convertibile	1964/70	606 / 57	12.500	*	*	*	=
INNOCENTI (Italia)							
950 / 1100							
950 spider	1960/63	948 / 43	6.500	*	**	**	=
1100 coupé	1967/69	1098 / 58	6.000	*	*	*	=
1100 spider	1963/69	1098 / 50	7.000	*	**	**	=
A40							
A40	1960/63	948 / 43	2.000	*	*	*	=
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]	X	Y	Z	€
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	**	**	**	=

Modello	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	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
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	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
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)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
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	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
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	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
JSLERO						
Jslero	1968/69	3929/320	50.000	☒	☒	=
Jslero S	1969/70	3929/350	60.000	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
JARAMA						
Jarama	1970/72	3929/350	35.000	☒	☒	=
Jarama S	1972/76	3929/365	40.000	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
ESPADÀ						
Espada	1968/70	3929/325	50.000	☒	☒	=
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929/350	45.000	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
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	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
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)

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
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	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
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	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
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	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
APPIA E DERIVATE						
Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089/38	6.000	☒	☒	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089/44	5.500	☒	☒	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089/48	3.500	☒	☒	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089/48	5.000	☒	☒	=
Appia GTE Zagato 812-05	1960/63	1089/60	60.000	☒	☒	=
Appia Sport	1961/63	1089/60	45.000	☒	☒	=
Appia coupé Pininfarina	1959/63	1089/48	30.000	☒	☒	=
Appia convertibile Vignale	1959/63	1089/48	32.000	☒	☒	=
Appia giardinetta Vioti 812-21	1960/63	1089/48	5.000	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
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	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
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	☒	☒	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	☒	☒	☒
FULVIA E DERIVATE						
Fulvia	1963/64	1091/58	3.000	☒	☒	=
Fulvia 2C	1964/67	1299/71	3.300	☒	☒	=
Fulvia GT	1967/68	1216/80	3.600	☒	☒	=
Fulvia GTE	1968/69	1298/87	4.200	☒	☒	=
Fulvia 2a serie	1969/70	1298/95	3.000	☒	☒	=
Fulvia coupé	1965/66	1216/80	15.000	☒	☒	=
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231/80	14.000	☒	☒	=
Fulvia coupé 1.2 HF	1966/67	1231/88	40.000	☒	☒	=
Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69					

| 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	2778 / 140	9.000	*	**	

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	3639/218	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	3639/204	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	3639/204	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 Gmüend	1948/50	1086/40	150.000	•••	••	=
356 Gmüend 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	••	••	

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	**	**	=
5TS	1974/84	1299/64	2.500	*	*	=
5 Alpine	1976/82	1397/93	5.000	**	**	=
5 Alpine Turbo	1982/85	1397/110	7.500	***	***	=
5 turbo	1980/82	1397/160	38.000	***	***	=
5 turbo 2	1982/85	1397/160	29.000	***	***	=
ROLLS-ROYCE (Regno Unito)						
BERLINE						
Silver Cloud	1954/60	4887/-	35.000	**	**	=
Silver Cloud MkII / MkIII	1960/66	6230/-	36.000	**	**	=
Silver Shadow	1965/71	6230/-	22.000	**	**	=
Silver Shadow 6.7	1971/78	6750/-	20.000	**	**	=
Silver Shadow II	1977/80	6750/-	16.500	**	**	=
Silver Spirit / II	1980/94	6750/-	16.000	**	**	=
Silver Spur / II	1980/94	6750/-	18.000	**	**	=
Phantom V	1958/70	6230/-	90.000	**	**	=
Phantom VI	1968/76	6750/-	100.000	**	***	=
COUPÉ / CABRIOLET						
Silver Shadow coupé	1966/70	6230/-	30.000	**	**	=
Corniche coupé	1971/82	6750/-	30.000	**	**	=
Corniche cabriolet	1971/82	6750/-	40.000	**	***	=
Camargue	1977/81	6750/-	45.000	**	**	=
ROVER (Regno Unito)						
P5						
P5 3 litri / coupé	1958/67	2625/105	6.500	*	*	=
P5 3.5 litri V8 / coupé	1967/73	3532/146	8.000	**	*	=
P6						
2000 TC	1963/76	1978/106	3.500	**	*	=
3500 V8	1968/71	3532/146	4.500	**	*	=
3500 V8 S	1971/76	3532/150	5.000	***	**	=
SD1						
2300 S	1979/87	2350/126	1.500	*	*	=
2600 S	1979/87	2597/138	1.500	*	*	=
3500 V8	1977/82	3532/145	2.500	***	**	=
3500 V8 S / SE	1979/87	3532/155	3.000	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	⚙️	🏆	€
SAAB (Svezia)						
95 / 96 E DERIVATE						
95 / 96	1960/68	841/38	5.000	**	*	=
95 V4 / 96 V4	1966/79	1498/65	4.000	**	*	=
Sonett	1967/74	1498/65	8.500	**	*	=
99 / 900						
99	1971/80	1985/118	1.500	*	*	=
99 turbo	1977/78	1985/145	3.000	**	*	=
900 turbo	1978/83	1985/145	1.500	**	*	=
900 cabriolet	1980/86	1985/145	3.000	**	**	=
SIMCA/TALBOT (Francia - Regno Unito)						
1000 Rallye 1	1971/76	1294/60	10.000	**	**	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294/82	11.500	**	**	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1598/100	8.000	**	*	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174/155	20.000	***	**	=
STEYR-PÜCH (Austria)						
DERIVATE FIAT						
500 D	1957/66	493/16	8.500	*	*	=
500 / S	1967/72	493/20	10.000	*	*	=
650 T	1962/68	643/20	6.500	*	*	=
650 TR	1962/68	643/27	8.000	**	*	=
650 TR Europa	1962/68	643/30	8.500	**	**	=
700 C	1960/68	643/25	6.500	*	*	=
700 E	1962/64	643/20	6.500	*	*	=
126	1973/76	645/25	1.500	*	*	=
ALTRI MODELLI						
700 AP Hallinger	1958/75	643/25	7.500	**	**	=
Pinzgauer 710	1971/85	2490/84	10.000	**	**	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2490/90	12.000	**	**	=
TRIUMPH (Regno Unito)						
HERALD						
Herald	1959/61	948/38	3.500	*	*	=
Herald coupé / convertibile	1959/61	948/38	6.000	**	**	=
Herald 1200	1961/70	1147/42	3.000	*	*	=
Herald 1200 Estate	1961/70	1147/42	3.500	*	*	=
Herald 1200 coupé / convertibile	1961/70	1147/42	7.000	**	**	=
Herald 12/50	1963/67	1147/51	3.500	*	*	=
Herald 13/60	1967/71	1296/61	4.000	**	*	=
TR						
TR2	1952/56	1991/90	38.000	**	***	=
TR3/A/B	1956/62	1991/95	34.000	**	***	=
TR4	1961/65	2138/102	24.000	**	***	=
TR4 IRS	1965/67	2138/102	26.000	**	***	=
TR5 PI	1967/69	2498/150	20.000	**	***	=
TR6	1969/73	2498/150	18.500	**	***	=
TR6 125 Cv	1973/76	2498/125	16.500	**	***	=
TR7 coupé / roadster	1976/82	1998/105	5.000	*	*	=
TR8	1978/82	3532/147	7.500	**	**	=
SPITFIRE E DERIVATE						
Spitfire	1962/64	1147/63	12.500	*	*	=
Spitfire MkII	1965/67	1147/67	11.500	**	**	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296/75	10.000	**	**	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296/75	8.000	*	*	=
Spitfire 1500	1974/80	1493/75	6.500	*	*	=
GT6 coupé MkI	1966/68	1998/95	8.000	**	**	=
GT6 coupé MkII	1968/71	1998/104	7.500	**	**	=
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998/98	7.000	**	**	=
ALTRI MODELLI						
Dolomite Sprint	1973/79	1998/127	3.500	**	**	=
Stag	1970/77	2997/145	12.500	**	**	=
VOLKSWAGEN (Germania)						
MAGGIOLINO						
Maggiolino Std / Export due vetri	1946/53	1131/25	20.500	***	***	+
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131/25	18.500	***	***	+
Maggiolino cabriolet Hebmüller	1949/53	1131/25	28.000	***	***	+
Maggiolino Std / Export ovalino	1963/57	1192/30	16.500	**	**	+
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192/30	18.000	**	**	+
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192/30	10.000	**	**	+
Maggiolino cabriolet rst	1957/59	1192/30	16.500	**	**	+
Maggiolino 1200 A	1964/65	1192/30	13.500	**	**	+
Maggiolino 1300 A	1966/70	1285/34	13.500	**	**	+
Maggiolino 1500	1966/70	1493/44	14.000	**	**	+
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	9.000	**	**	+
Maggiolino 1302 cabriolet	1970/72	1285/50	10.000	**	***	+
Maggiolino 1303	1972/73	1285/44	8.000	**	*	+
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						



La telefonata

«Mi ricordo che era un pomeriggio di fine di agosto 1977 e a Berthierville, dove abitavamo, Teddy Mayer telefonò a Gilles. Gli disse che Niki Lauda aveva mollato il Drake e che al suo posto sarebbe arrivato Riccardo Patrese». Il racconto è di Joanna Barthe Villeneuve, vedova di Gilles. Alla fine del 1977 Niki si era legato al dito il comportamento del "Vecchio" dopo il ritiro dal Fuji dell'ottobre 1976. All'austriaco avevano perfino proposto di fare il direttore sportivo, a lui, che era tornato a correre con le piaghe sul volto. Così, dopo aver incassato il secondo titolo, aveva accettato le lusinghe di Bernie Ecclestone ed era passato alla Brabham-Alfa. Uno schiaffo rovente sul volto di Ferrari. Ma al tempo stesso un posto improvvisamente libero in Scuderia. A Maranello l'ultimo italiano al volante di una F.1 era stato Arturo Merzario, anno 1973. Il successivo non sarebbe stato "Riccardo Cuor di leone", padovano dal piede pesante, ma Michele Alboreto, stagione 1984. Nel 1977, non si sa come, la cabala della scelta favorì Gilles. «Il giorno dopo stavamo giocando con Jacques, Melanie e Princess, il nostro cane -continua Joanna- e stavo disegnando la "V" di Villeneuve sul suo casco. Gilles aveva 27 anni. Suonò il telefono e risposi io. Pronto chi parla, dissi alla cornetta. E sentii una voce lontana che parlava inglese ma con un marcato accento straniero. Non capii molto bene, ma mi parve di sentir pronunciare il nome Ferrari. Il solito scherzo idiota, pensai fra me. E con l'aria ironica passai il telefono a Gilles...». E lui? «Vidi



Joanna Villeneuve durante l'intervista con il nostro Castellarin. Sullo sfondo si riconoscono i due storici dell'automobilismo Cesare De Agostini (semi nascosto sulla sinistra) e Gianni Cancellieri (con il berretto).

l'espressione del suo volto cambiare progressivamente. Prima gli chiesero se voleva parlare francese o inglese e lui rispose che era la stessa cosa. Dall'Italia lo aveva chiamato un certo signor Mortara, che lo invitava a Maranello. Mise giù il telefono e mi disse "Enzo Ferrari mi vuole conoscere. È come se mi chiedessero di andare dal Papa". L'incontro avvenne all'aeroporto di Malpensa alla fine di agosto del 1977 e subito saltò fuori il problema dell'opzione con McLaren per il 1978. Ma quando Gilles spiegò il vincolo contrattuale al Drake fu lui il primo a rassicurarlo dicendo che avrebbe risolto ogni grana con Teddy Mayer. Lui però era molto agitato. Temeva che gli inglesi non lo avrebbero lasciato libero. Tutto poi si risolse permettendo il decollo di una delle storie più emozionanti della F.1 del Novecento.

catawiki

Aste settimanali online

Ogni settimana i nostri esperti mettono all'asta online su Catawiki più di **35.000 oggetti straordinari** in 80 diverse categorie. Con più di **15 aste mensili dedicate** alle auto classiche, vendere e comprare non è mai stato così facile e veloce.



www.catawiki.it/epoca



NUOVA PEUGEOT 308

AUGMENTED TECHNOLOGY



H
havas



PEUGEOT
i-COCKPIT®

8SPEED
AUTO

PEUGEOT i-COCKPIT®

SISTEMI AVANZATI DI AIUTO ALLA GUIDA - ADAS

NUOVI MOTORI - GENERAZIONE 2020

CAMBIO AUTOMATICO A 8 RAPPORTI - EAT8

SCOPRI DI PIÙ SU PEUGEOT.IT



PEUGEOT