

# Automobilismo D'EPOCA



## ALFASUD, AMORE MIO

- ▶ SPRINT, L'ULTIMA DELLE "MILLETRÉ"
- ▶ SALVATA DAL "RAGNO" E RIPORTATA A... GIUGIARO

## JAGUAR XK 150

PIÙ BELLA DI UNA E TYPE

## MERCEDES 450 SEL 6.9

MEGLIO DI UNA "ROLLS"

## GRD 373-FORD

RITORNO A MONTE-CARLO

## CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

VINCE SEMPRE... L'AVVOCATO

## VIVERE CON LA STORICA

AL 'RING IN LAND ROVER PER LA 24H

## SPORT E GARE

- ▶ COPPA INTEREUROPA
- ▶ MITICHE SPORT A BASSANO
- ▶ MEMORIAL SCARFIOTTI

## IN GARAGE

- ▶ RESTAURO FIAT 600
- ▶ L'UOMO CHE PARLA... ALLE 2CV

www.automobilismodepoca.it

**CAVALLI**  
**PEUGEOT 205 GTI GENTRY**  
**DI NOBILTÀ**





ISCRIZIONE AI LOTTI APERTE

BATTERSEA EVOLUTION • SETTEMBRE 7



Sotheby's

*Contattate uno dei nostri esperti per iscrivere la vostra automobile a una delle nostre aste d'auto importanti*

+44 (0) 20 7851 7070 [www.rmsothebys.com](http://www.rmsothebys.com)

di Francesco Pelizzari

# No al professionismo!



Lucio Dalla una volta disse che certe domeniche estive erano roba da professionisti del telecomando. Si riferiva a quei fine settimana in cui ci sono tanti eventi tutti insieme, tutti trasmessi in diretta, da costringere l'appassionato a fare i salti mortali per riuscire a seguirli tutti. Gare di auto e moto, più categorie, e magari anche il Tour de France ciclistico e il tennis Wimbledon.

Servono nervi saldi, sangue freddo e un'ottima guida TV, per cogliere gli intrecci di orari, schivare le pubblicità, eliminare i tempi morti. Con il risultato di passare un giorno intero sul divano.

Nel mondo delle automobili d'epoca per (s)fortuna la televisione non c'è: bisogna andare sul campo per seguire la manifestazione che interessa. Il fine settimana del 20 e 21 giugno scorsi però la faccenda si è fatta troppo complicata: come riuscire a seguire Mitiche Sport a Bassano, Rally della Lana, Coppa Intereuropa e Vernasca Silver Flag tutte insieme? Impossibile.

È un peccato, perché sono tutte manifestazioni importanti e molto belle, che inevitabilmente si sono pestate i piedi. Quale più, quale meno, tutte hanno rischiato di perdere iscritti, pubblico e, in generale, visibilità. Se per le "Mitiche" e il Rally della Lana il problema è stato probabilmente di lieve o lievissima entità, diversamente crediamo per le altre due. Benché una si corra in pista e l'altra su strada, il pubblico è senza dubbio il medesimo, e anche automobili e piloti sono potenziali "clienti" di entrambe. Se ci mettiamo anche la vicinanza geografica (l'una a Monza, l'altra in provincia di Piacenza), è evidente la sovrapposizione.

Sia l'Intereuropa sia la "Vernasca" hanno ottenuto un buon successo (*nella foto, la partenza di quest'ultima*), ma per il futuro riteniamo sia bene studiare meglio il calendario, magari mettersi in contatto, tra organizzatori, per capire le reciproche intenzioni.

E addirittura darsi una mano: cosa impedisce, per esempio, alle suddette due manifestazioni di mettersi insieme e studiare se c'è modo di facilitare l'interscambio di partecipanti? In Italia abbiamo tanto bisogno di unione che faccia la forza. Cerchiamo di unirci, allora. Prima che i pur entusiasti appassionati di auto storiche italiani decidano di passare al... professionismo da TV!



In copertina: la "GTI Gentry" è una raffinata piccola sportiva Peugeot tipica esponente degli anni '90, dalle ottime prestazioni e con finiture top  
(Foto Gianluca Bucci)

14



LETTERE E CONSULENZA LEGALE	4
LE CLASSICHE DA LEGGERE	8
FATTI&NOTIZIE	10
PUNTA-TACCO <i>Vita di Club</i>	26
ELENCO ARGOMENTI <i>Tutte le auto pubblicate</i>	86
PUNTA-TACCO <i>Classic Sport News</i>	92
AGENDA D'EPOCA	131
COMPRO-VENDO <i>Le occasioni dei lettori</i>	146
I LISTINI DELLE AUTO DA COLLEZIONE	149

**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](http://www.automobilismodepoca.it)  
[automobilismodepoca@edisport.it](mailto:automobilismodepoca@edisport.it)

**Direttore responsabile**  
PIERO BACCHETTI

**Redazione**  
FRANCESCO PELIZZARI  
(Caporedattore)  
[francesco.pelizzari@edisport.it](mailto:francesco.pelizzari@edisport.it)

**Hanno collaborato**  
DANILO CASTELLARIN  
ROBERTO CORNO  
ELVIO DEGANELLO  
MICHELE DI MAURO  
FRANCO FIORUCCI  
VITTORIO FALZONI GALLERANI  
LUCA GASTALDI  
DARIO MELLA - EUGENIO MOSCA  
JONNY PORCU

**Segreteria di redazione**  
CHIARA MONTICELLI

**Fotografie**  
ACTUALFOTO  
ARCHIVIO RENZO ROMAGNOLI  
GIANLUCA BUCCI  
RICCARDO CARBONE  
ROBERTO CORNO  
MICHELE DI MAURO  
LUCA GASTALDI  
ALBERTO NOVELLI  
PIERPAOLO ROMANO  
MICHELE ROSETTA  
CRISTIAN TORRACCHI  
CESARE VICENTINI



**Direttore di produzione**  
PAOLO CIONTI

**Coordinamento tecnico**  
ALBERTO ORIGGI, LORENZO PUCCI

**Servizio grafico**  
BARBARA ZALTIERI,  
FABIO CASTIGLIONI,  
SABRINA BRAMBILLA, SARA CASATI,  
MARIA CELICO, PATRIZIA CIVATI,  
ROBERTA DUINA,  
VINCENZO PALMIERI,  
GRETA PARODI, PATRIZIA RENOLDI,  
TAMARA VIGANO

**Direttore dei sistemi informativi**  
FRANCESCO FORTE

**Stampa:** Arti Grafiche Boccia Spa

**Distributore:** SO.DI.P., via Bettola 18,  
20092 Cinisello Balsamo (Milano), tel.  
02/660301

Distributore per l'estero:  
SO.DI.P. SpA, Via Bettola 18,  
20092 Cinisello Balsamo(MI)  
Tel +3902/66030400,

FAX +3902/66030269  
e-mail: [sies@siesnet.it](mailto:sies@siesnet.it)  
[www.siesnet.it](http://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

**Segretario generale**  
CESARE CRISTINA

(C) Copyright 2015 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.

## EVENTI

CONCORSO D'ELEGANZA DI VILLA D'ESTE

*Risvegli e stravaganze*

14

## VIVERE CON LA "STORICA"

ALLA 24 ORE DEL NÜRBURGRING

*Nell'armadio verde*

22

## IN COPERTINA

PEUGEOT 205 GTI GENTRY *Gas e cravatta*

30

## BELLISSIME IERI E OGGI

ALFA ROMEO ALFASUD SPRINT

*L'ultima delle milletrè*

38

ALFA ROMEO ALFASUD *Questo si è un Mi-To*

50

JAGUAR XK 150 FHC 3,4 LITRE *A muso maturo*

58

MERCEDES BENZ 450 SEL 6.9

*La "Rolls" di Stoccarda*

66

## BELLISSIME DA CORSA

GRD 374 - FORD *Ritorno a Monte-Carlo*

74

## IO E LA MIA AUTO

FERRARI 512 BB *Amore tormentato*

82

## CONTROSTERZO

JEAN TODT *Parola di Presidente*

96

## SPORT E GARE

COPPA INTEREUROPA (Ri) *partenza lanciata*

100

MITICHE SPORT A BASSANO *Motori stellati*

112

## RIEVOCAZIONI

1° MEMORIAL LODOVICO SCARFIOTTI *Ciao Lulù!*

120

BERGAMO HISTORIC GP *Motori pubblici*

126

38



66



58



## SPECIALISTA DEL MESE

AUTOCARROZZERIA GROSSO *Vita a 2 cavalli*

138

## TECNICA

RESTAURO FIAT 600 *Rimontiamo le sospensioni posteriori*

142

100



## OCCASIONE... DELTA S4!

Ho molto apprezzato il servizio sulla Lancia Delta S4 nel numero scorso della rivista, un'auto che non ho mai avuto la fortuna di vedere dal vivo in versione Rally. Però, circa un anno e mezzo fa, sono andato da un concessionario Fiat e potete immaginare il mio stupore quando, nel reparto delle "occasioni", mi sono trovato a tu per tu con una S4 stradale!

Non ho resistito alla tentazione di fotografarla e come potete vedere era in perfette condizioni. Sul vostro servizio dite che le versioni stradali sono state distrutte. A quanto pare, almeno una si è salvata, per fortuna.

Marco Marcantonini - Roma

Caro Marco, non ci sembra di aver scritto che le Delta S4 stradali siano state distrutte. Caso mai che non tutti i 200 esemplari richiesti per l'omologazione, forse, sono stati in effetti costruiti. Detto questo, immaginiamo la sua emozione nel trovarsi di fronte a tanto mito dell'automobilismo. Certo non usuale da incontrare per la strada... e nemmeno dal concessionario!



## LA TURBINA DELLA GIULIETTA È KKK

Sono un vostro lettore fin dal primo numero, oltre a essere proprietario di un'Alfa Romeo Giulietta Turbo Autodelta del 1984. Leggendo l'articolo sul numero di Giugno, dedicato ad Alfa 75 e Giulietta, ho notato che per l'interno ci si riferisce a "stoffa color corallo". Credo che la denominazione corretta fosse tweed grigio/beige con stoffa/vilpelle rosso ciliegia.

Oltre a questo, voi scrivete che la turbina del compressore è Alfa Avio, mentre dovrebbe essere una KKK: quella da voi fotografata è dello stesso anno della mia, che ha per l'appunto un turbo tedesco. D'altra parte credo che le Alfa Avio abbiano equipaggiato soltanto i primi esemplari e poi siano state sostituite.

Paolo Maria Iacobini - Terracina (LT)

Caro Paolo, accogliamo la sua precisazione relativamente alla denominazione dei rivestimenti dei sedili: noi non siamo riusciti a trovarla. Anzi, se ha materiale ufficiale dell'epoca al riguardo, ce lo faccia sapere perché sarebbe un interessante documentazione. Per quanto riguarda la turbina, la sua puntualizzazione è corretta. Noi abbiamo citato l'Alfa Avio perché tracciando la storia del modello non potevamo non segnalare che i primi esemplari la montavano. Dopo un numero imprecisato di vetture, l'Alfa Avio è stata sostituita con una KKK per motivi di affidabilità. È probabile che buona parte degli esemplari col tempo siano stati aggiornati alla KKK.



## L'AUSTIN 1300 GT È IN LAZIO, MA A RIETI, NON A ROMA

Nell'articolo "Giudizio sospeso" pubblicato a pag. 98 di Automobilismo d'Epoca di giugno abbiamo attribuito ad Alessandro Cacciotti, di Roma, la proprietà della Austin 1300 GT fotografata (sopra). Cacciotti ci scuserà per la svista, come pure Alvaro Galassi, di Rieti, a cui effettivamente l'automobile appartiene.



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



**ACQUISTO ALL'ESTERO: L'AUTO È "USATA" QUANDO HA PIÙ DI 6000 KM**

Buongiorno, vorrei sapere quali sono i passi da compiere per immatricolare in Italia un'automobile acquistata all'estero  
Lettera firmata - Arrivata via email

Per trasferire in Italia un veicolo acquistato all'estero si deve provvedere alla sua immatricolazione e iscrizione al PRA. Le procedure sono differenti se si tratta di veicoli importati da un paese dell'Unione Europea o da un paese extra Unione Europea.

1) Per l'importazione di automobili da Paese UE (compresi Islanda, Norvegia, Liechtenstein) si può rivolgersi allo Sportello Telematico dell'Automobilista (STA), salvo che per alcune casistiche residuali. Veicolo usato è: già immatricolato in UE con più di 6.000 km, oppure ceduto oltre sei mesi dopo la prima immatricolazione. Il privato può rivolgersi ad agenzia; oppure fare da solo. Nel secondo caso, deve rivolgersi all'ufficio provinciale del Dipartimento per i Trasporti Terrestri (DTT) per le verifiche sull'idoneità della documentazione e sulla regolarità degli adempimenti fiscali. Dopodiché può richiedere l'immatricolazione e la contestuale iscrizione al PRA. Poi si va alla motorizzazione con: libretto di circolazione annullato dallo stato di provenienza del veicolo e certificato di proprietà del veicolo; certificato di conformità del Costruttore, oppure documento di circolazione civile definitivo, oppure fotocopia integrale autenticata del documento e certificazione relativa alla cancellazione dai registri di immatricolazione attestante che il documento è stato ritirato o distrutto dall'autorità competente; documentazione di eventuali collaudi e controlli sulle emissioni dei gas di scarico; fattura di acquisto. Si accede, quindi, alla revisione (Centro Prova Autoveicoli o Uffici Motorizzazione Civile a seconda se il veicolo sia costruito prima o dopo il 1 Gennaio 1960), effettuata con la presentazione del certificato di rilevanza storica e collezionistica e dei documenti esteri.

2) Per immatricolazione e iscrizione al PRA di veicoli di provenienza extra UE bisogna rivolgersi al DTT. Acquisire presso la motorizzazione tutte le indicazioni per il caso specifico, per presentare la documentazione in forma corretta e completa. In quasi tutti i casi sarà necessario fare il collaudo. Pur avendo i documenti di origine è sempre necessaria una dichiarazione scritta dell'officina che ha controllato e/o riparato la vettura e un'auto-certificazione che dichiara la corretta conservazione del veicolo. Si accede, quindi, alla revisione come sopra, effettuata insieme alla presentazione del certificato di rilevanza storica e collezionistica e della documentazione originaria del veicolo. Entro 60 gg dal rilascio della carta di circolazione si chiede iscrizione al PRA.



MODENA  
**MOTOR GALLERY**  
26 e 27 SETTEMBRE 2015  
Modena, Capitale dei Motori

**MOSTRA/MERCATO  
AUTO E MOTO D'EPOCA  
ITALIANE E STRANIERE  
Novità 2015!**

- GRAN MERCATO DI ACCESSORI E RICAMBI
- LA STRADA DEGLI ARTIGIANI
- LA PIAZZA DEI PRIVATI

Vendi la tua auto o moto d'epoca!

**ModenaFiere**

**Le mostre del 2015:**  
 "Lo Storico Autodromo di Modena:  
 avventure di uomini, ingegno e motori"  
 "La Tecno di Bologna:  
 quando una piccola azienda sfida  
 il mondo delle competizioni"  
 "In ricordo di Juan Manuel Fangio"  
 "Le bellissime Giordani a pedali"

**Pacchetti speciali per i club  
a soli 39€ !!!**

- ingresso a Modena Motor Gallery
- posto auto/moto d'epoca custodito all'interno dell'area fieristica
- assaggio dei prodotti tipici di Modena
  - cadeau della manifestazione
  - ingresso al Museo Enzo Ferrari
- visita alla Collezione Umberto Panini con assaggio di Parmigiano Reggiano

[www.motorgallery.it](http://www.motorgallery.it)  
 Tel. +39 059.4924794 - [commerciale@motorgallery.it](mailto:commerciale@motorgallery.it)

Organizzazione e promozione:  
 Vision Up srl  
 ModenaFiere

Con il patrocinio di

Main Partner

Partner

**BPÉR:**  
Banca

# Modello del Mese



**NEO**  
SCALE MODELS

## Alfa Romeo Alfesud Ti 1.5 Quadrifoglio Verde

L'Alfesud è un'auto compatta, che fu costruita dall'Alfa Romeo tra l'inizio del 1972 e la metà del 1983. Nel novembre 1971 fu presentata al Salone dell'Auto di Torino per la prima volta al pubblico, rivelando una serie d'innovazioni tecniche che furono accolte con grande interesse. In cooperazione con Neo Scale Models possiamo ora presentare un bellissimo modello in resina dell'Alfesud Ti 1.5 Quadrifoglio Verde 1980 nella popolare scala per collezionisti 1:43. Un'edizione limitata di solo trecento esemplari, in colore rosso, che potete ottenere



radiatore è stata riprodotta fedelmente ed è molto simpatico vedere l'interno a due toni di colore in nero e arancio e addirittura il tappeto rosso, sempre attuali.

Un altro perfetto esempio di storia italiana dell'automobile per uso familiare.

esclusivamente da Model Car World. Le proporzioni sono state realizzate con cura e arricchite da un'abbondanza d'incisioni e decalcomanie. Per esempio la calandra del



No.-Art. 176731  
[www.modelcarworld.it](http://www.modelcarworld.it)



# www.ModelCarWorld.it

Più di 18.000 modelli diversi su internet!

**WHITEBOX**  
**scala**  
**1:18**

-circa 23-24 cm lungo-



**Alfa Romeo Giulia, 1965**  
Nr. K73-201740 34,95



**Aston Martin DB 2-4 MK III, 1957**  
Nr. K73-201737 34,95



**BMW 328, 1940**  
Nr. K73-201738 34,95



**Lotus Elite, 1960**  
Nr. K73-201739 34,95



**Aston Martin DB4 Zagato, 1960**  
Nr. K73-201741 34,95



ordine per telefono:  
**0049 6145 54 56-0**

Costi di spedizione:  
**7 €**



## Alfa Romeo 75 V6 3.0



**1:18**

No.-Art. 199439  
www.modelcarworld.it

La 75 fu introdotta nel maggio 1985 per rimpiazzare la Giulietta e fu chiamata così per celebrare i 75 anni di produzione Alfa.

La carrozzeria, disegnata da Ermanno Cressoni, capo del centro stile Alfa Romeo, fu ideata con una decisa linea a cuneo, con proiettori di forma quadrata e un frontale nello stesso stile.

L'Alfa Romeo 75 fu l'ultimo modello costruito prima dell'acquisto da parte della Fiat.

## Mercedes-Benz 300 SL

Nessun'altra auto sportiva degli anni '50 suscita più entusiasmo, continuando a essere il desiderio di tutti gli appassionati, più della Mercedes-Benz 300 SL, con il suo ovale a griglia ispirato a quello delle auto da corsa del 1939. Un'assoluta novità anche per la stampa e per i suoi lettori, era naturalmente l'ingresso non ortodosso, con le portiere che si aprivano verso l'alto. Forse questa fu una delle ragioni



**1:12**

che spinsero Mercedes a costruire un'auto di cui tutti avrebbero parlato.

**Premium ClassiXXs®**

No.-Art. 182179  
www.modelcarworld.it

IL LIBRO DEL MESE

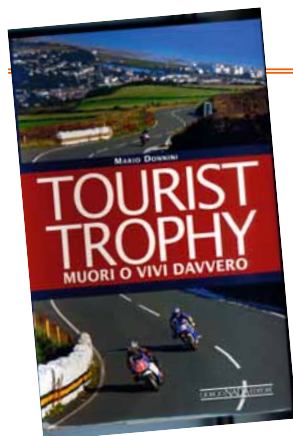
## FIORAVANTI: NELLA MENTE DELL'AUTOMOBILE

*"Tutto iniziò con un piatto d'argento, tondo e inclinato, sul bordo del quale era riprodotto, in rilievo, un bob a quattro in discesa e in curva, con gli occupanti sdraiati e impegnati allo spasimo. Mi immaginavo con loro, sembravano osare l'impossibile, velocissimi ma controllati. Non so perché, ma quello fu l'inizio del sogno..."*

Comincia così, con questa introduzione scritta da Leonardo Fioravanti (e la foto del piatto) intitolata "...nella mente l'Automobile", la lettura del volume autobiografico "Il Cavallino nel Cuore", appena uscito per Giorgio Nada Editore. Un volume interessantissimo, che racconta dalla viva voce del protagonista una passione sfrenata per l'automobile, come soltanto nei designer ci è capitato di cogliere così profonda e totalizzante, tanto che questo straordinario oggetto a cui loro danno forma, diventa un'entità dotata di anima, quindi di mente, che bisogna saper interpretare alla luce delle trasformazioni della società. Quest'ultima capacità appartiene però soltanto ai migliori, e Fioravanti alla ristretta schiera dei migliori appartiene, come testimonia la sua carriera durante la quale ha disegnato e sviluppato, tra tante, alcune delle più belle Ferrari. Per poi divenire responsabile del Centro Stile Fiat. Dopo essere stato Vice Direttore generale di Maranello. Lo stesso Fioravanti scrive: *"Il sogno è ancora possibile: questo il messaggio che vorrei trasmettere ai giovani, giovanissimi anche, poiché è da quell'età che si comincia a disegnare automobili... Racconto la mia vicenda come un dovere di testimonianza. Bisogna volerlo fortissimamente, pensare e puntare sempre e solo a quello, attraverso tante sofferenze che non saranno però così penose perché le soddisfazioni, concettuali soprattutto, saranno così intense e intime e globali da compensare le durezze della vita."*

Quale testimonianza di passione più dei disegni di un bambino, che verga sulla carta quello che vorrebbe possedere: l'inizio del volume è secondo noi la parte più interessante e bella di un volume piacevolissimo anche da leggere: ricco dei disegni del Fioravanti giovane e giovanissimo. Uno spettacolo come quello della crisalide che diventerà farfalla.

**Leonardo Fioravanti**  
**Il Cavallino nel cuore**  
 Pagine 256, foto 343 b/n  
 e 260 a colori  
 Formato 26x28,5 cm  
 Euro 68 (57,80 sul sito [www.libriadiellautomobile.it](http://www.libriadiellautomobile.it))



## TOURIST TROPHY, A RISCHIO DI... VIVERE

Confidando nel fatto che chi è appassionato di automobili abbia qualche interesse anche nelle motociclette, questo mese recensiamo anche un libro che parla di moto. D'altra parte il Tourist Trophy dell'Isola di Man, argomento del volume, si disputa dal 1907 ed è quindi una delle gare in assoluto più antiche

del mondo; e ha una storia e una "filosofia" che lo rendono d'epoca ad honorem. Inoltre l'autore, Mario Donini, lo conosce a menadito e ne sa esplorare al meglio tutte le umanissime contraddizioni, con una lirica inconfondibile. Si può dire anzi che Donini ha contribuito non poco

a far comprendere ciò che apparentemente è incomprensibile, cioè che un essere umano si lanci a oltre 200 km/h di media in un budello di saliscendi lungo oltre 60 km/h circondato da muretti, muri e marciapiedi. In una gara in cui, tra l'altro, il pilota è di fatto solo con se stesso e lo scorrere del



## È IN EDICOLA

**LA GUIDA CHE TI AIUTA A  
 CONFRONTARE, SCEGLIERE  
 E ACQUISTARE  
 IL TUO MAXISCOOTER**



MB Editore  
[matteo@mbeditore.it](mailto:matteo@mbeditore.it)

## DETTAGLI DA INNAMORATI (DELLE CORSE)

Ferrari 330P4, Ford GT40, Chaparral 2D, Porsche 917, Mirage M1, Abarth, Alpine, Lola, Maserati, Matra, Serenissima: ognuna di queste auto, di questi nomi, oggi è una leggenda. Negli anni '60 esse incarnavano la frontiera di ciò che era tecnicamente e sportivamente possibile.

Nella ricerca del decimo di secondo, la potenza dei motori crebbe a livelli inimmaginabili soltanto pochi anni prima, e l'aerodinamica divenne la parola d'ordine degli ingegneri protesi a inventare linee e soluzioni formidabili nelle gallerie del vento. Allo stesso tempo, materiali sempre più esotici erano utilizzati per formare telai tubolari, monoscoche, carrozzerie, freni e sospensioni.

La missione era vincere il Campionato del Mondo Marche, il più prestigioso dell'epoca, perché includeva quasi tutti i Costruttori e le gare più prestigiose: Daytona, Sebring, Le Mans, Monza, Targa Florio, Nürburgring; e poi c'era l'Europeo della Montagna, quasi altrettanto prestigioso.

Questo bellissimo libro scava con centinaia di foto (350 per l'esattezza) nei meandri di quell'epoca che fu epopea, analizzando automobili grandi e piccole, dalla Abarth OT alla Porsche 917. Più che un libro, una dichiarazione d'amore verso quell'epoca irripetibile dell'automobilismo.

**Wilfried Müller**

**Details**

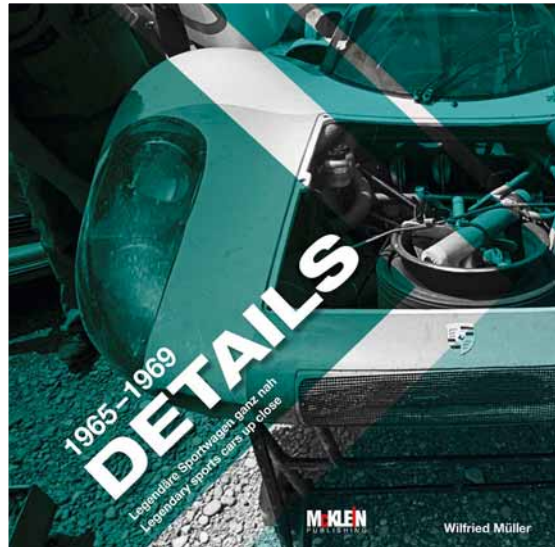
**Legendary Sports Cars up close 1965-1969**

**McKlein Publishing**

**400 pagg; foto 271 b/n, 78 colore**

**Formato 29x29 cm**

**Euro 99,90 (in vendita da Gilena, Brescia)**



tempo, dato che i confronti diretti sono rarissimi.

Il titolo è immediatamente esplicativo e la sapiente retorica (nel senso del saper scrivere) dell'autore coinvolge e convince sul fatto che correre il TT sia una manifestazione, estrema, del desiderio di libertà per il quale alcuni uomini accettano di

pagare il prezzo più alto. Discutibile, ma degno di essere ascoltato e accettato come legittimo. Esempio, in tal senso, è l'incipit, affidato alle parole di Arthur Wheeler, protagonista al Lap of Honour del 2000: "Paura dell'Isola di Man, io? Ormai ho 84 anni e alla mia età la logica dice che rischio la vita

ogni giorno, pure nel tinello. Quando una volta l'anno faccio un giro del Mountain a tutto gas con una moto da Gran Premio, credimi, rischio solo di vivere". In attesa della seconda parte, "Vive chi rischia", che recensiremo sul prossimo numero, vi consigliamo la ristampa di questo, da leg-

gere tutta d'un fiato, come andando a tutto gas giù per Bray Hill.

**Mario Donnini**


**Tourist Trophy -**

**Muori o vivi davvero**

**Giorgio Nada Editore**

**272 pagg, 58 foto col. e b/n**

**Euro 24 (20,40 sul sito [www.libriellautomobile.it](http://www.libriellautomobile.it))**



# INTERNATIONAL MOTOR BOOKS

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

[www.gilena.com](http://www.gilena.com)

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



## TEMERARI: I RICORDI DI PAOLO MARZOTTO ALLA PRESENTAZIONE DEL LIBRO DI CASTELLARIN

Fu la gara più drammatica del Novecento, la 24 Ore di Le Mans dell'11 e 12 giugno 1955. Un tributo di quell'episodio drammatico è stato celebrato al Museo Nicolis, a sessant'anni dal terribile incidente che provocò la morte di oltre ottanta persone.

Il Museo è stato aperto al pubblico gratuitamente e da Vicenza è arrivato il conte Paolo Marzotto, 85 anni, che in quella gara era pilota ufficiale della Scuderia Ferrari in coppia con Eugenio Castellotti.

In una sala gremita, molti appassionati provenienti da diverse regioni del Nord Italia hanno ascoltato i suoi ricordi, la puntualità dei dettagli, la memoria lucidissima nel rievocare pagine epiche dell'automobilismo, stimolato dal giornalista Danilo Castellarin, collaboratore di *Automobilismo d'Epoca*, che nell'occasione ha presentato il suo ultimo libro, intitolato "Temerari" (Giorgio Nada editore) dedicato ai piloti del '900, comunemente definiti "Cavalieri del rischio".

«Sono felice di poter condividere pagine di storia con gli appassionati» -ha detto Silvia

Nicolis, presidente del Museo omonimo, nella foto con Marzotto al centro e Castellarin perché credo che la prima funzione di ogni museo sia la condivisione e la divulgazione culturale grazie alla testimonianza dei protagonisti dell'epoca e all'impegno caparbio dei ricercatori che fanno rivivere emozioni intense».

Paolo Marzotto era uno dei protagonisti di quelle magiche stagioni e da molti era considerato il più veloce dei quattro fratelli di Valdarno che correvano su Ferrari (Giannino, Umberto e Vittorio gli altri tre). Fra le molte vittorie ottenute, si ricordano il Giro delle Calabrie, il Giro di Sicilia, la Coppa delle Dolomiti, il circuito di Pescara e quello di Senigallia, oltre alla Salita delle Torricelle. Proprio sulle strade della provincia veronese passò a quasi 200 km/h di media nella Mille Miglia 1955, da Brescia a Vago di Lavagno, infrangendo ogni record.

E a Le Mans, nel 1955, salvò letteralmente la vita a una

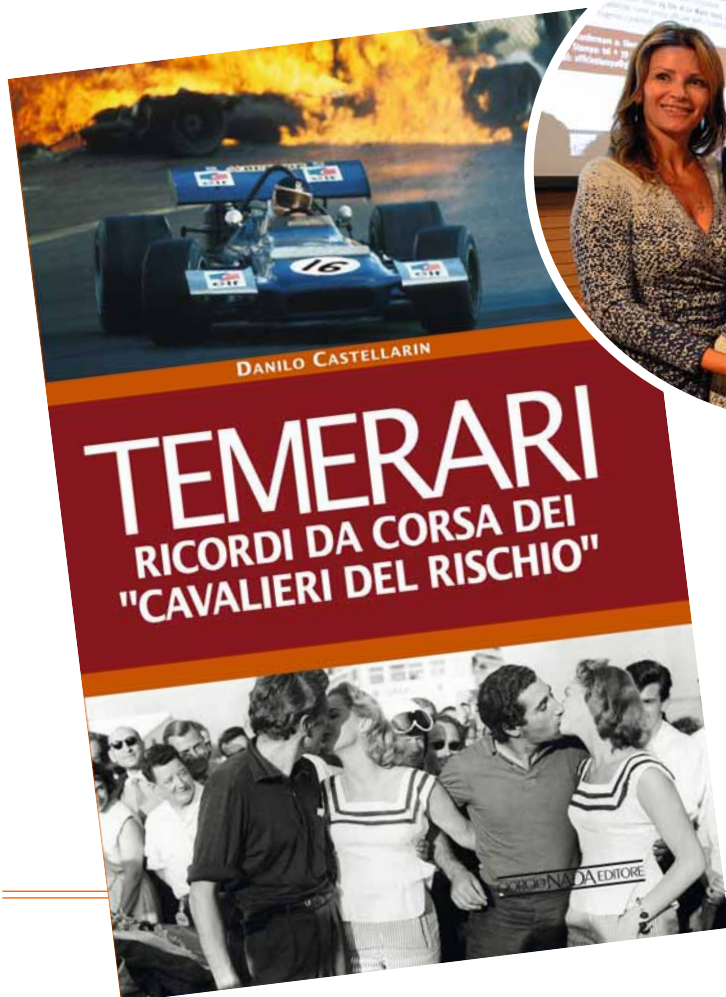
compagnia di amici che aveva invitato ai box Ferrari due ore prima del via, sottraendoli a morte certa perché proprio in quella tribuna, poche ore dopo, si sarebbe abbattuta la Mercedes in fiamme di Pierre Levegh. Fra quel gruppo di giovani, c'era una ragazza francese, Florence Daniel, che pochi mesi dopo diventò sua moglie a patto che lui smettesse di correre: «Le chiesi solo di fare un'ultima corsa, perché volevo conquistare un record alla Coppa delle Dolomiti che poi andò al veronese Giulio Cabianca, ma lei mi disse no. E feci bene ad ascoltarla».

Dal 1955, per almeno vent'anni, l'automobilismo visse la sua stagione più aspra, con vittorie a ripetizione. Inediti filmati storici hanno testimoniato questa realtà, suscitando l'interesse dei moltissimi club di automobilismo presenti in sala: il Veteran Car Club Bernardi, l'Historic Cars Club Verona, il Veteran Car Club Legnago, il Benaco Auto Classiche

e tanti altri. Tutti con una punta di nostalgia per le corse che emozionavano di più, «senza tutto il contorno di oggi, organizzato soltanto per imborsare gli sponsor» hanno detto i relatori.

«Tutto questo non vuole essere un atto celebrativo di gare che mettevano a repentaglio, forse troppo superficialmente, la vita umana» -ha detto Castellarin- ma almeno suscitare il rimpianto per un modo di

correre e probabilmente di vivere in cui era l'uomo a decidere e non la tecnologia esasperata». Marzotto ha ricordato che pochi giorni prima della tragedia di Le Mans, Enzo Ferrari lo aveva ingaggiato per il GP di Monaco di F1: «Purtroppo arrivai il venerdì, convinto che le prove iniziassero quel giorno, come dappertutto, invece a Monaco si girava già di giovedì. Il Commendatore mi punì affidando la macchina a Maurice Trintignant, che vinse la corsa dopo che Alberto Ascari era finito in mare alla chicane con la Lancia D50». Un'occasione perduta, da mordersi le unghie, ha rintuzzato Castellarin. Pronta la risposta di Marzotto: «Proprio per niente, portavo le unghie molto corte anche allora e ho approfittato per fare una breve vacanza sulla Costa Azzurra».



## UN NUOVO APPUNTAMENTO PER SETTEMBRE A LUGANO

Il 4-6 settembre si svolgerà a Lugano, in Svizzera, Axim Ticino Classic 2015, nuova manifestazione per auto storiche che porterà i partecipanti a scoprire gli angoli più suggestivi del Canton Ticino (a destra, uno scorcio di Ascona), su strade che offrono il piacere della guida. Il tutto misurandosi con il cronometro in prove di regolarità. Ad Axim Ticino Classic 2015 saranno ammesse le auto costruite fino al 1975. L'organizzazione è a cura del Club SCRT, Swiss classic racing team di Lugano. [www.ticinoclassic.ch](http://www.ticinoclassic.ch)



## LO SMARTPHONE CHE... AVVIA L'AUTOMOBILE

È grande come uno smartphone, ma riesce ad avviare (con carica completa) anche sei volte un'automobile con motore fino a 6 cilindri e cubatura 3,5 litri. È un booster tascabile, che può essere utilizzato anche per fornire carica aggiuntiva o ricaricare il cellulare, al lettore di musica, o accendere la luce da campeggio per un'intera vacanza senza necessità di essere ricaricato. Si chiama Junojumper ed è una batteria ausiliaria ad altissime prestazioni, grazie alla tecnologia ai polimeri di litio che fino a un paio d'anni fa era appannaggio esclusivo dell'esercito USA. La sua capacità di 6.000 mAh, con uscita a 12V, fornisce picchi fino a 300A. È dotato anche di uscita USB 5V 2.1, per l'uso con smartphone, tablet, fotocamere, computer etc, oltre che con i "cavi" per collegarlo alla batteria dell'automobile. Si ricarica completamente in circa 4 ore, può avere autonomia fino a 12 mesi (ma il produttore consiglia di metterlo in carica ogni 3 mesi). Un utile accessorio per le auto d'epoca, che possono avere bisogno del... "cicchetto" elettrico. Prodotto da Junopower, costa 140 euro su [www.emerenergy.com](http://www.emerenergy.com).



# BORINO

la regolarità a portata di mano



è uno strumento compatto per le gare di regolarità, completo, funzionale e accessibile a tutti

...e altre potenzialità che puoi scoprire su:  
[www.digitechtiming.com](http://www.digitechtiming.com)

seguici anche su:  Digitech Timing



Regolarità, per professione, da sempre.

## AL MUSEO DI TORINO 14 VEICOLI DA GRANDI VIAGGI

Al Museo dell'automobile di Torino è stata inaugurata il 28 maggio e resterà aperta sino al 27 settembre la mostra Modus Vivendi che raccoglie 14 veicoli protagonisti di viaggi eccezionali. Alcuni hanno attraversato il mondo intero e viaggiato per anni, altri hanno solcato i continenti da nord a sud, in condizioni climatiche estreme e in tempi da record. Tutto ciò con il denominatore comune del piacere della scoperta e della conoscenza di culture e modi di vivere delle varie realtà del mondo. I veicoli esposti sono

- ▶ Land Rover Aziza 3 109 con la quale nel 1968 il fotoreporter Nino Cirani attraversò il continente americano da nord a sud, dall'Alaska alla Terra del Fuoco (a sinistra).
- ▶ Fiat Campagnola che nel 1951 ha preso parte al Raid Algeri-Cape Town e ritorno percorrendo un totale di 15.000 km.
- ▶ Lambretta D che, tra il 1956 e il 1959, fece il giro del mondo guidata da Cesare Battaglini.
- ▶ Willys MB, protagonista nel 2013 dell'Operation Homecoming percorrendo circa 1.200 km per ritornare nella fabbrica dove era stata costruita settant'anni prima.

- ▶ Alfa Romeo 6C 2500 Sport che nel 1950 percorse i 3mila km della Carrera Panamericana.
  - ▶ Lancia Fulvia Coupé che ha partecipato nel 2013 alla 5ª edizione della Pechino-Parigi, rievocativa del raid svoltosi nel 1907.
  - ▶ Due Ferrari d'eccezione: la 612 Scaglietti che nel 2008 fu protagonista del Magic India Discovery di 13mila km, e la Ferrari 612 Scaglietti che percorse i 15mila km del tour China Ferrari del 2005.
  - ▶ Overland 1, camion Cisterna, esposto all'esterno del museo (foto a destra).
  - ▶ Moncenisio Porsche Cayman S Tipo 981, che nel 2014 raggiunse Capo Nord.
  - ▶ PanDakar protagonista per svariate edizioni della Dakar.
  - ▶ Guzzi Stelvio 1200 NTX che in 31 giorni percorse 20.500 km attraverso 9 stati per arrivare a Ulan Bator.
  - ▶ Fiat 127 900 C del 1979 e Renault 4 TL 965 CC del 1986 protagoniste del Mongol Rally del 2014.
- [www.museoauto.it](http://www.museoauto.it)



## LE CITROËN DS HANNO AFFOLLATO LE VIE DI PARIGI PER IL 60°

Per celebrare i 60 anni della nascita del modello, la Citroën Italia ha fatto restaurare un esemplare di Citroën DS 23 Pallas del 1974 con l'obiettivo di rappresentare l'Italia alla DS Week svoltasi a Parigi a fine maggio con il suo clou nel week-end del 23 e 24 maggio. L'evento ha visto il concentramento di circa 800 esemplari di Citroën DS che hanno animato prima l'autodromo di Montlhéry (in foto), a sud della capitale francese, per poi dare vita a una grande "parade" dal parco di Saint Cloud fino ai giardini della Tuileries.

Alla manifestazione si sono potute vedere tutte le versioni e le edizioni della berlina francese che nel 1955 stupì il mondo con la sua impostazione stilistica e con i suoi contenuti tecnici su cui basò la sua formidabile carriera. La DS fu prodotta dal 1955 al 1975 in oltre 1,5 milioni di unità con una nutrita serie di versioni e configurazioni: DS19, DS20, DS 21, DS23, ID19, ID20, IDSuper, Dlux, Dspecial, Dsuper. Con le versioni cabriolet su base ID19, DS19, DS21 e quelle break (station wagon) ID19, ID21, ID20, DS20, DS21, DS23. Infine l'allestimento Pallas su DS19, DS20, DS21, DS23.

Una serie di interpretazioni del concetto di base rivoluzionario alla base del modello, tanto iconico che recentemente è divenuto marca, tanto è forte la sua capacità di rappresentare l'innovazione, l'eleganza, lo stile rivolto al futuro, il comfort.



## UN'ALTRA BERTONE CHE (PROBABILMENTE) SE NE VA: ALL'ASTA LA MASERATI BOOMERANG

Continua l'emorragia di auto della collezione Bertone dall'Italia. Andrà infatti con tutta probabilità all'estero la Maserati Boomerang, disegnata da Giorgio Giugiaro ed esposta al Salone di Torino del 1971. La macchina farà parte del catalogo d'asta del Concorso di Eleganza Art & Elegance del 6 settembre, organizzato da Peter Auto al castello di Chantilly, una sessantina di chilometri a nord di Parigi. La concept car Boomerang al salone di Ginevra del 1972 fu poi presentata funzionante, visto che si trattava in sostanza di una "veste" originale sulla base della meccanica Maserati Bora, con motore V8 da 300 CV.



## LA FLORIDA I "BEST IN SHOW" AL CONCORSO D'ELEGANZA PININFARINA

Regina assoluta del primo Concorso d'Eleganza Pininfarina, svoltosi il 13 giugno scorso al Castello del Valentino di Torino è stata la Florida I di proprietà di Corrado Lo Presto (a sinistra). Secondo la Giuria, questo modello del 1955 più di ogni altro esprime la bellezza senza tempo tipica della "firma" di Cambiano. Sul podio anche la Cisitalia 202 di Gino Coen (1947, a destra), che si è aggiudicata il premio per la più elegante, il Bovet Award for the Most Elegant Car.

Alla Ferrari 212 Inter Cabriolet del 1952 (a destra), invece, è andato il Chairman's Award, attribuito personalmente da Paolo Pininfarina. Cinquanta erano i capolavori esposti nel cortile del Castello del Valentino, appartenenti a collezionisti amanti del marchio Pininfarina, giunti da ogni parte del mondo per festeggiare l'85° anniversario della Casa di design.

Ai riconoscimenti della Giuria, composta tra gli altri dal designer Andrea Militello di Ferrari, dal Responsabile del Design BMW Karim Ha-

bib e presieduta da Pascal Raffy, presidente di Bovet 1822, si è aggiunto quello assegnato da Paolo Pininfarina: «In occasione di un anniversario importante come l'85° mi fa piacere poter premiare la vettura, tra quelle iscritte al Concorso, che sento più vicina al gusto della famiglia». Il Concorso d'Eleganza Pininfarina è stato uno dei momento clou del festival automobilistico all'aperto che ha coinvolto la città di Torino dall'11 al 14 giugno, il Parco Valentino Salone & Gran Premio.

## RM AUCTIONS: PROTOTIPI "TOP" A MONTEREY A LONDRA LA MG DELLE "RACING GIRLS"

Per la settimana californiana di metà agosto è al lavoro la Casa d'aste RM-Sotheby's che sta preparando il catalogo della sua vendita di Monterey, il 13-14-15 agosto. In particolare, il 13 agosto sarà dedicato alla vendita di una collezione privata definita Pinnacle Portfolio, che comprende una serie di pezzi importanti e di grande prestigio. Tra di essi uno dei 29 esemplari in alluminio della Mercedes 300SL "Ali di gabbiano" del 1955, la Ferrari 250 LM, telaio 6105 (la 23ª costruita), la McLaren F1 telaio 073 del 1998, la Ferrari 250 GT LWB California Spider, telaio 1307 GT del 1959. Saranno poi messe all'asta due Bugatti Veyron 16.4: il telaio n. 001 del 2006, e la Veyron Super Sport, telaio n. 300 del 2012.

Due esemplari prototipo di grandi GT italiane saranno invece tra i protagonisti del catalogo "normale" di Pebble Beach: una Maserati e una Ferrari. Del Tridente è la Ghibli 4.7 Spyder del 1968 (a sinistra), numero di telaio AM115/S 1001, che fu usata per esposizione ai saloni di Torino 1968 e Ginevra 1969: l'aspettativa d'asta per questa macchina è di 1,2/1,8 milioni di dollari.

Del Cavallino è la Ferrari 365 GTB/4 Daytona, prima dotata delle specifiche per gli Stati Uniti, con numero di telaio 13361. Per questa auto-

mobile è prevista una aspettativa di 0,9/1,2 milioni di dollari.

RM-Sotheby's sta ovviamente lavorando già ai cataloghi successivi. Il più prossimo, dopo quello di Monterey, sarà riservato all'asta di Londra, che si terrà il 7 settembre prossimo, con circa 75 auto inserite. Tra le altre, si segnala la MG PA/B del 1934 (a destra), un'auto da corsa ufficiale della Casa dalla storia molto affascinante, non soltanto per avere un motore di soli 948 cc. Si tratta infatti di una delle tre iscritte quell'anno alla 24 Ore di Le Mans, tutte guidate da equipaggi femminili: terminarono al 24°, 25° e 26° posto assoluti, dando prova di grande affidabilità oltre che di buone prestazioni. Questo esemplare, con numero di telaio 1711, è il solo sopravvissuto di quei tre, dei quali uno fu venduto, e gli altri due convertiti alle gare in salita dopo essere stati equipaggiati di sovralimentazione. La stima è tra 95.000 e 120.000 sterline (130/164.000 euro circa).

Altri lotti significativi dell'incanto saranno una Ferrari 250 GT/L del 1964 (stima 1,2/1,5 milioni di sterline) e una Aston Martin DB2 Vantage del 1950 (290/320mila sterline).

[www.rmauctions.com](http://www.rmauctions.com)





# Risvegli e



**CUPOLA**  
Sotto, Clive Beecham  
e signora con i trofei  
vinti dalla Ferrari 166  
MM ex-Agnelli.  
A sinistra uno scorcio  
sul lunotto a cupola che  
ha dato il nomignolo  
alla Pegaso Z-102,  
"Best of show"  
dei giurati più giovani.



**UNA DELLE EDIZIONI PIÙ BELLE DELLA STORIA  
HA PORTATO IL PUBBLICO A PREMIARE  
UNA FERRARICHE FU DI GIANNI AGNELLI  
MA LA GIURIA LE HA PREFERITO UN'ALFA ROMEO  
ECCEZIONALI RITORNI (LE PEGASO) E STRAMBE  
APPARIZIONI PANTHER SIX)  
RENDONO L'EVENTO ANCOR PIÙ FESTOSO  
I NUMERI DI TELAIO DI TUTTE LE PROTAGONISTE**

DI ELVIO DEGANELLO - FOTO ALBERTO NOVELLI E MICHELE ROSETTA

# stravaganze



**L** settecentesco incanto dei luoghi e la tradizione automobilistica datata 1929 sono le note del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este che nessun'altra manifestazione del genere può eguagliare. Qui ogni anno convergono grandi collezionisti con grandi automobili e un gran pubblico con grandi competenze e grandi attese. Tutti cercano bellezza ed emozioni. Il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este risponde sempre alle aspettative e sempre sorprende con le novità. Sembra strano dire novità parlando di auto storiche, ma novità nel nostro mondo è tutto ciò che emerge dall'oblio: un grande marchio dimenticato, una meraviglia che si credeva perduta, un attimo di vita ritrovato in qualcosa che si è amato. Nell'edizione 2015 fra i grandi marchi riscoperti c'è Farman. Quanti di noi lo ricordavano? La splendida A6B Coupé de Ville carrozzata Million Guiet sul telaio # 278 ci riporta alla memoria la bella storia dei fratelli Farman, prima costruttori di aerei come Gabriel Voisin e poi costruttori di raffinate automobili, che rivaleggiavano con le Rolls Royce, le Isotta Fraschini, le Hispano Suiza.

Fra le auto che si credevano perdute c'è la Pegaso Z 102 telaio # 102-150-0121, passata alla storia con il soprannome "Rosa tea" per il colore, oppure "Cupula" per il gran

#### **STRAMBERIE**

**Sopra, la Panther Six con sei ruote e il motore Cadillac biturbo da 600 CV. Dal vero appare meno sproporzionata che in foto. Sotto, la Lancia Aurelia # B52-1052 realizzata da Pinin Farina nel 1953 con la "bocca" da jet e il parabrezza rialzato dalla parte del pilota.**



lunotto di cristallo. Apparteneva a Rafael Trujillo, il dittatore dominicano che nel 1952 la immatricolò con la targa BENEFACTOR DE LA PATRIA 1. Non tutti i dominicani probabilmente condivisero quanto enunciato nella targa perché nel 1961 Trujillo cadde vittima di un attentato. Da allora della "Cupula" si persero le tracce, molti la credevano demolita. In realtà è rimasta a lungo in un aeroporto militare, oggetto di scherno e divertimento, finché

un meccanico l'ha acquistata e ha tagliato il tetto per rimediare all'effetto serra che surriscaldava l'abitacolo.

#### **Vignale**

La "Cupula" che si rivede a Villa d'Este 2015 dopo un accurato restauro, ha di nuovo l'originale aspetto da slitta spaziale di Flash Gordon e incanta i ragazzini, che la eleggono "Best of Show" nel referendum a loro destinato. Un padre redargui-



### VIVA FERRARI

Per la gioia dei ferraristi, in senso orario da sinistra: 212 Europa Coupé Vignale, 250 Europa Coupé Vignale ex-principessa del Belgio, 250 GT California, 365 GTS/4 "Daytona Spider" e Dino 206 SP ex-Edoardo Lualdi. Sotto, una "chicca" per gli appassionati delle auto anteguerra: la rara A6B con il marchio "aeronautico" dei fratelli Farman e l'elegante carrozzeria Coupé de Ville di Million Guiet.





sce il figlioletto: “Non vedi quanto è brutta?”: la fede ferrarista che gli si legge sullo stemma giallo del cappellino gli impedisce di capire.

Gli appassionati del Cavallino a Villa d'Este 2015 sono comunque soddisfatti: c'è, e vince la Coppa d'Oro “Best of Show del pubblico” di Villa d'Este, la Ferrari 166 MM telaio # 0064M che appartenne a Gianni Agnelli, futuro Presidente della Fiat; c'è, e vince la classe “Fatte su misura”, la regale esecuzione di Alfredo Vignale sul telaio 250 Europa GT # 0359 GT per la principessa Liliana de Rethy; c'è, e vince il premio per il miglior restauro, la stravagante 212 Europa carrozzata da Vignale sul telaio # 0267EU, accanto alla quale si fece fotografare Sergio Scaglietti al Salone di Torino del 1952 sognando di diventare anch'egli un grande carrozziere; c'è, e vince la sua classe, la 365 GTS/4 “Daytona” Spider telaio # 15297, che è una delle poche veramente nate spider; infine c'è, ma non vince nulla, la Dino 206 S telaio # 016 che non soltanto è molto bella, ma a chi oggi ha i capelli bianchi fa rivivere le emozionanti vittorie del primo proprietario Edoardo Lualdi Gabardi, grande specialista delle salite. Non vince nulla, ma merita una menzione d'onore, anche la Ferrari 250 GT California “passo lungo” telaio # 1057GT, che nella propria classe di concorso è battuta dalla Lancia Aurelia B52 carrozzata da Pinin Farina sul telaio # B52-1052. La California # 1057GT ha tutti i pezzi giusti e una storia cristallina, la mancata vittoria si spiega con il semplice fatto che le auto del Cavallino non possono vincere sempre e dappertutto, non sarebbe giusto, non ci sarebbe gara.

**SAOUTCHIK**

**Sopra, la discussa Pegaso Z-102 carrozzata cabriolet da Saoutchik nel 1954.**

**Al centro, la “Best of Show” per la Giuria, la slanciata Alfa Romeo 8c 2300 carrozzata da Zagato nel 1932.**

**In basso, la Mercedes-Benz 540 K Spezial del 1937 e la Pegaso Z-102 “Cupula” vista di profilo.**

**Nell'altra pagina, la maestosa Rolls-Royce Phantom I del 1929.**

# MA LA PIÙ PREMIATA È UN'ALFA ROMEO

**TROFEO BMW GROUP**

*Best of Show per la Giuria 1932 -*

Alfa Romeo 8C 2300 Zagato Spider

Telaio # 2211052 Concorrente David Sydorick

**COPPA D'ORO VILLA D'ESTE**

*Best of Show per referendum pubblico a Villa d'Este*

1950 - Ferrari 166 MM Touring Barchetta

Telaio # 0064M Concorrente Clive Beecham

**TROFEO BMW GROUP ITALIA**

*Best of Show per referendum pubblico a Villa Erba*

1950 - Ferrari 166 MM Touring Barchetta

Telaio # 0064M Concorrente Clive Beecham

**TROFEO BMW GROUP RAGAZZI**

*Best of Show per referendum fra il pubblico giovane*

(sotto 16 anni) 1952 - Pegaso Z102 Cupula

Telaio # 102-150-0121 Concorrente Evert Louwman

**TROFEO BMW GROUP CLASSIC**

*Per il restauro più sensibile*

1952 - Ferrari 212 Europa Vignale Berlinetta

Telaio # 0267EU - Concorrente Bradley Calkins

**TROFEO ROLLS-ROYCE**

*La più elegante Rolls Royce per la Giuria*

1961 - Rolls-Royce Silver Cloud II H.J. Mulliner

Telaio # LLCB15 - Concorrente Fred Kriz



### TROFEO VRANKEN POMMERY

*L'auto più iconica per la Giuria*

1973 Porsche 911 Carrera RS 2.7 - Telaio # 911 360 1376

Concorrente Mauro Bertocchi

### TROFEO FOGLIZZO - Il miglior design interno per la Giuria

1946 Alfa Romeo 6c 2500 S Pinin Farina Cabriolet

Telaio # 915169 - Concorrente Christopher Ohrstrom

### TROFEO ROECKL - Il miglior abbinamento auto/equipaggio

1937 Mercedes-Benz 770 K Cabriolet D - Telaio # 231119

Concorrente Mikhail Opegeym

### TROFEO AUTO & DESIGN - Il design più eccitante per la Giuria

1952 Pegaso Z102 Cupula - Telaio # 102-150-0121

Concorrente Evert Louwman

### TROFEO AUTOMOBILE CLUB DI COMO

*Per l'auto proveniente da più lontano coi propri mezzi*

1930 Isotta Fraschini 8A SS Castagna Convertible

Telaio # 1578 - Concorrente Karol Pavlu

(Auto che sfidarono la grande depressione)

1932 Alfa Romeo 8C 2300 Zagato Spider - Telaio # 2211052

Concorrente David Sydorick

### Classe C - Phantom story

(Le Rolls Royce Phantom attraverso il tempo)

1937 Rolls-Royce Phantom III Vanvooren DHC - Telaio # 3CM81

Concorrente Anthony Bamford

### Classe D - Made to Measure (Fatte su misura)

1954 Ferrari 250 Europa GT Vignale Coupe - Telaio # 0359GT

Concorrente Jaime Muldoon

### Classe E - Gentlemen's Racers

(La velocità incontra lo stile del dopoguerra)

1956 Maserati A6G54 2000 Zagato Coupe - Telaio # 2124

Concorrente Jim Utaski

### Classe F - Hollywood on the Lake (Hollywood sul lago)

1953 Lancia Aurelia B52 Pinin Farina Spider - Telaio # B52-1052

Concorrente Orin Smith

### Classe G - GT man has arrived (Interpretazioni dell'opulenza)

1972 Ferrari 365 GTS/4 "Daytona" Spider - Telaio # 15297

Concorrente Detlef Hubner

### Classe H - How fast is fast enough

(Supercar motore centrale-posteriore dell'era disco)

1971 Lamborghini Miura SV - Telaio # 4812

Concorrente Graham Robertson

### Classe I - Two Seats Against the Stopwatch

(Biposto contro il cronometro)

1959 Maserati Tipo 61 Birdcage - Telaio # 2451

Concorrente Andreas Mohringer

## LE VINCITRICI DI CLASSE

### Classe A - Flamboyance in motion

(Carrozzerie di lusso anteguerra)

1937 Mercedes-Benz 540 K Spezial Roadster - Telaio # 154086 -

Concorrente Michael Kaufmann

### Classe B - Antidepressant





**PAPERO**

La Maserati 60/61 "Birdcage" del 1959, vincitrice nella classe I. Sotto, l'inconfondibile "coda di papero" della Porsche Carrera 2.7 RS, premiata a Villa d'Este come l'auto più iconica.

**Sei ruote**

L'Aurelia che vince la classe "Hollywood sul lago" è davvero stravagante: è una delle sette carrozzate da Pinin Farina fra il 1952 e il 1953 con la calandra tonda a "bocca di jet" e le lunghe pinne posteriori, più precisamente è la spider che si distingue dalle altre per il curioso parabrezza con il rialzo a mezzaluna dalla parte del guidatore. Quanto a stravaganza la # B52-1052 è in buona compagnia con la Pegaso Z 102 telaio # 102-153-0136, che certamente non è la migliore creazione di Saoutchik, ma anzi segna la decadenza non solo di Saoutchik, ma di tutti i grandi carrozzieri francesi.

La più stravagante di tutte in riva al lago nel 2015 è però la Panther Six telaio # XP3100 con sei ruote ispirate dalla Tyrrell di F1 e un motore Cadillac 8 litri trasformato biturbo con 600 CV. Sulle stravaganze che in ogni modo costituiscono una delle attrattive di Villa d'Este c'è sempre qualcuno che esprime delle riserve, ma non si può dimenticare che anche le stranezze fanno parte della storia dell'automobile e che tutto sommato non guastano in un panorama fatto di grande eleganza e di eccellenza.



## L'imbarazzo della scelta

Come tradizione, anche nel 2015 la qualità delle auto in concorso è elevata e soddisfa un ampio spettro di gusti, la scelta della Best of Show si presenta dunque difficile. Il pubblico di Villa Erba non ha esitazioni e riconferma la Ferrari 166 MM ex-Gianri Agnelli già premiata con la Coppa d'Oro a Villa d'Este. La decisione della Giuria invece è più articolata: tornano più volte sulle candidate per esaminarle nei dettagli ed infine assegnano il prestigioso Trofeo BMW Group all'Alfa Romeo 8c 2300 Spider Zagato presentata da David Sydorick, grande collezionista americano e assiduo frequentatore dei concorsi d'eleganza.

Parlando dell'organizzazione bisogna notare la quasi maniacale ricerca della perfezione del BMW Group, che ogni anno migliora i minimi dettagli di una manifestazione già al massimo livello. Ricordiamo tuttavia che agli appassionati più esigenti piacerebbe conoscere i numeri di telaio delle vetture in concorso. *Automobilismo d'Epoca*, dopo un po' di ricerche, pubblica tutti i numeri di telaio delle auto in concorso nel 2015.

## I NUMERI DI TELAIO DELLE 51 AUTO IN GARA

N°	Anno	Marca, modello, carrozzeria, carrozziere	Telaio
02	1925	Farman A6B Coupe de Ville Million Guiet	# 278
04	1930	Isotta Fraschini 8A SS Convertibile Castagna	# 1578
06	1933	Pierce Arrow 1242 Convertible Sedan Le Baron	# 310018
08	1936	Lancia Astura Cabriolet Stabilimenti Farina	# 33-3369
10	1937	Mercedes-Benz 770 K Cabriolet D Mercedes	# 231119
12	1937	Mercedes-Benz 540 K Spezial Roadster Mercedes	# 154086
14	1930	Mercedes-Benz 710 SS Tourer Mercedes	# 36257
16	1931	OM Superba 665 SS MM cabriolet Castagna	# 665108
18	1932	Alfa Romeo 8C 2300 Spider Zagato	# 2211052
20	1933	Mercedes-Benz 380 spezial roadster Erdmann & Rossi	# 95289
22	1946	Delahaye 135M cabriolet Figoni & Falaschi	# 800308
24	1929	Rolls-Royce Phantom I roadster Murphy	# S293FP
26	1933	Rolls-Royce Phantom II Continental drophead coupe Barker	# 186MY
28	1937	Rolls-Royce Phantom III drophead coupe Vanvooren	# 3CM81
30	1954	Rolls-Royce Phantom IV limousine Mulliner	# 4BP7
32	1962	Rolls-Royce Phantom V touring limousine James Young	# 5SX80
34	1971	Rolls-Royce Phantom VI pullman limousine Mulliner	# PRH4658
36	1952	Ferrari 212 Europa berlinetta Vignale	# 0267EU
38	1952	Pegaso Z102 "Cupula" coupé ENASA	# 102-150-0121
40	1953	Chrysler SS coupé Ghia	# 7231533
42	1954	Ferrari 250 Europa GT coupé Vignale	# 0359GT
44	1954	Alfa Romeo 1900C SS coupé Ghia	# 1900C 01742
46	1957	Jaguar XK140 coupé Zagato	# 814537
48	1961	Osca 1600 GT coupé Touring	# 014
50	1946	Maserati A6 1500 berlinetta Zagato	# 052
52	1950	Ferrari 166 MM barchetta Touring	# 0064M
54	1954	Fiat 8V berlinetta Vignale	# 000087
56	1954	Pegaso Z102 coupé Touring	# 102-150-0153
58	1956	Maserati A6G54 2000 coupé Zagato	# 2124
60	1957	Ferrari 250 GT Tour de France coupé Scaglietti	# 0723GT
62	1962	Ferrari 250 GT SWB coupé Scaglietti	# 3367GT
64	1946	Alfa Romeo 6C 2500 S cabriolet Pinin Farina	# 915169
66	1952	Cisitalia 202 SC convertibile Stabilimenti Farina	# 183SC
68	1953	Lancia Aurelia B52 spider Pinin Farina	# B52-1052
70	1954	Pegaso Z102 cabriolet Saoutchik	# 102-153-0136
72	1957	BMW 507 roadster BMW	# 70032
74	1958	Ferrari 250 GT LWB California spider Scaglietti	# 1057GT
76	1961	Rolls-Royce Silver Cloud II convertible H.J. Mulliner	# LLCB15
78	1966	Aston Martin DB5 convertible Aston Martin	# DB5C/1919/L
80	1972	Ferrari 365 GTS/4 "Daytona" Spider Scaglietti	# 15297
82	1976	Panther Six roadster Panther Westwind	# XP3100
84	1979	Rolls-Royce Camargue coupé Mulliner/Park Ward	# JR613879
86	1970	AMC AMX/3 coupé Salvatore Diomante	# 0001
88	1971	Lamborghini Miura SV berlinetta Bertone	# 4812
90	1973	Porsche 911 Carrera RS 2.7 coupé Porsche	# 911 360 1376
92	1976	Lamborghini Countach berlinetta Bertone	# 1120210
94	1980	BMW M1 coupé Giugiaro	# 4301324
96	1959	Maserati Tipo 61 "Birdcage" spider Allegretti	# 2451
98	1964	McLaren M1A spider corsa McLaren	# 20-01
100	1966	Ferrari 206 Dino S spider corsa Sport Cars	# 016
102	1976	Lancia Stratos HF Group 4 berlinetta Bertone	# 829AR001580





# Nell'Armadio Verde

**IL NOSTRO E UN ALTRO BARBUDO SUO PARI SGOMMANO (IN 4X4...)**

**SULLE AUTOSTRADE TEDESCHE PER RAGGIUNGERE**

**L'INFERNALE CIRCUITO NEL BOSCO**

**SENZA ALCUNA CREDIBILITÀ DICONO DI VOLER CONFRONTARE**

**LE GARE MODERNE CON QUELLE D'EPOCA**

**LO SPIRITO DEL VERO APPASSIONATO VA A FARSI BENEDIRE... IN ALBERGO**



DI ROBERTO CORNO\*

**P**artito da Torino alla fine del lavoro, sotto una croccante grandinata e dopo un'estenuante lotta impari tra lo shakerante vento valdostano e il guizzante Cx da menhir del Land Rover, esco finalmente dal tunnel del Gran San Bernardo. Ad attendermi, non verdi e rilassanti pascoli svizzeri stile Heidi ma 10 cm di neve... non male per essere a metà maggio! E non è neppure male avere davanti una trasferta di 2000 km andata e ritorno: colli svizzeri e veloci autostrade teutoniche, dopo una settimana la-

vorativa infernale. Beh... fatica, scomodità, motorismo arcaico e km come se piovesse, anzi nevicasse: la ricetta ideale per un sano e rilassante week-end. In realtà, come impone il copione del vero stakanovista della ruggine, io e Stefano, il mio barbuto e impavido compagno, siamo impegnati in una missione internazionale per conto di Automobilismo d'Epoca, volta a soddisfare gli insaziabili appetiti degli adepti del dio della ruggine. La nostra missione è top-secret e delicatissima: è ancora possibile, in questo triste mondo infestato da anonime



**ADENAU**  
In alto, la Land Rover, l'armadio verde, nei pressi dell'inferno verde di Adenau. Qui sopra, il nostro in un selfie dall'aria sardonica, mentre il suo sodale finge indifferenza.

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



### CARBONELLA E BENZINA

Sopra, più che un'auto da corsa sembra un'astronave la SCG003, realizzata da James Glickenhaus con la progettazione di una struttura torinese. La macchina ha partecipato alla 24 Ore del Nürburgring. Con i suoi dettagli in carbonio, è stata una delle principali attrazioni per i tantissimi appassionati che affollano questa gara. Sotto, situazioni selvagge tutt'intorno al circuito, dove si respirano fumi di alcool, carbonella e benzina: le sistemazioni per la notte sono delle più variegate.



E AMA LAVORARE NEL GARAGE DI CASA: SMONTARE E RIMONTARE, A VOLTE RICOSTRUIRE DAL NULLA. DATEGLI UN'AUTO ANNI '30 (MEGLIO ANCORA ANNI '20) DA USARE NEL TRAGITTO CASA-UFFICIO E LO FARETE FELICE.



e plasticose "auto" grigio-metallizzato-tutte-uguali, divertirsi nell'usare un'auto moderna? E possono ancora due fanatici estremisti della ruggine provare brividi sinceri e "sudarella" nel veder gareggiare auto nuove di trinca? Per dare una risposta a questi atavici quesiti siamo lanciati a tutta velocità sull'Autobahn con il nostro verde armadio d'alluminio.

## Obiettivo: la 24h del Nürburgring!

Abbiamo la ferma intenzione di seguire e supportare la Scuderia Cameron Glickenhaus e l'incredibile SCG003C, una pazzesca auto (ahimé, moderna) da corsa partorita dalle menti malate e geniali di James Glickenhaus e Paolo Garella rispettivamente proprietario sognatore e deus ex-machina della Scuderia. Pazzia americana e genio italiano o piuttosto genio americano e pazzia italiana, comunque un incredibile mix esplosivo che dimostra al mondo intero che con i giusti mezzi e soprattutto il giusto spirito è ancora possibile tentare l'avventura romantica nel patinato mondo del motorsport!

Ed eccoci, in un battibaleno o quasi, freschi e riposati sulla linea di partenza al cospetto della navicella spaziale. Siamo nel pieno della missione; l' SCG003C è al limite tra automobile e creatura aliena e sicuramente per nulla paragonabile al mio ideale di auto da competizione (Bugatti 35 o l'ancora più arcaica Fiat 501S).

## Freni anteriori

Telaio in carbonio, motore Honda biturbo 6 cilindri, 3500 cc, 530 CV e udite, udite, freni anche sull'asse anteriore! Certo, la differenza anche solo con una macchina da corsa anni '80 è abissale e addirittura non paragonabile alla tecnologia anteguerra però, devo ammettere che lo spirito pionieristico e la "sfacciataggine tecnologica" sono ai massimi livelli anche se stiamo parlando di un'odiosa auto moderna. Oltretutto, l'aura da impresa epica e ai limiti dell'umano che aleggia intorno all'Inferno Verde e alla sua 24 Ore e l'inevitabile rilassatezza che prima o poi colpisce un po' tutti i team partecipanti fanno sì che il tutto sembri molto più casereccio e meno plastificato rispetto ad una qualsiasi altra gara moderna.

## Wurstel e Jaegermeister

L'assatanato pubblico (quasi 300.000 presenze) spalmato lungo il verde toboga, non si risparmia e contribuisce in larga misura all'infernale atmosfera da girone dantesco: wurstel, Jaegermeister ed ettolitri di birra vincono (quasi sempre) su stanchezza e freddo.

Io e il mio degno compare, perfettamente calati nel ruolo di tester, oltre ad aver sperimentato l'antitecnologia del "Land", che pur essendo di recente immatricolazione può vantare l'assenza di finestrini elettrici e chiusura centralizzata, decidiamo di svolgere il nostro ruolo fino alla fine. Abbiamo pertanto attrezzato l'armadio verde con due fantasmagorici letti o meglio, due plance di legno a guisa di letti... Ed è così che, verso le 4 di notte, ci apprestiamo a ritirarci nel nostro sontuoso motorhome, ormai sfatti ma soddisfatti per aver constatato che in fondo anche nel noioso e plasticoso universo dell'auto moderna vagano ancora solitarie e guizzanti scintille di passione! Buonanotte.



### BALDORIA

A sinistra, un'immagine dell'orda umana intorno alla *Nordschleife*. Sopra, il nostro finge di essere impressionato dalla strumentazione nel box della SCG; in realtà è appena uscito dalla baldoria della tenda in alto...

### Smascherati

Questa poteva essere la giusta conclusione del nostro bizzarro esperimento ma la verità è naturalmente ben diversa! Incautamente, o per fortuna, avevo fatto circolare all'interno della Scuderia l'immagine della nostra sontuosa casa mobile, così che al momento di andare a dormire ci prendono da parte e ci dicono: «*Non vorrete mica andare sul serio a dormire nel Land, siamo quasi sotto zero! Vi abbiamo trovato una stanza in Hotel*».

Così dopo un lungo tira-molla, più per cortesia che per altro (naturalmente... ndr) accettiamo. Verso le 4 e 30 arriviamo in albergo e solo a quel punto ci accorgiamo che sarebbe stato di gran lunga meglio andare incontro al gelo ed alla morte bianca... La camera è matrimoniale!

### Piesse

Ringraziamo sentitamente James Glickenhauß, Paolo Garella, Cecilia Destefanis e tutta la Scuderia per averci fermamente dissuaso dal campeggiare estremo, accolti nel momento del bisogno ed evitato la prematura dipartita.



### LO SFREGIO

Sopra, lo sfregio: il bronzo del grande Juan Manuel Fangio addobbato con il cappellino a fiori per la più trita delle foto ricordo. Sotto, la notte si fa lunga e dura, ma i due protagonisti della scorribanda, dopo aver finto la costruzione di un giaciglio di fortuna (che mai avrebbe retto al peso, come si nota dallo spessore dei legni), si recano in albergo. Dove il contrappasso è giusto: un letto matrimoniale taglia "novelli sposi"...



## UN MUSEO ALL'APERTO FATTO TUTTO DI OPEL

C'è stata un'alta partecipazione al Meeting Internazionale Opel Storiche tenutosi il 13 giugno a Garda (VR). La manifestazione è giunta alla 8ª edizione e come le precedenti era riservata alle Opel almeno trentennali, a trazione posteriore. A organizzare la giornata è stato il club Opel Manta Fans Italy con il patrocinio dell'Aavs-Associazione amatori veicoli storici. Presenti circa 90 equipaggi provenienti oltre che dall'Italia, anche da Svizzera, Slovenia, Germania e Austria. Il raduno ha avuto anche qualche ospite particolare (in quanto trazioni

anteriori) come una rarissima Ascona C Cabriolet prodotta (dal 1983 al 1987) dal carrozziere tedesco Keinath in solo 434 esemplari e proveniente da Russelsheim ed una ormai introvabile Corsa A 13 SR del 1984 in livrea corretta ed originale. L'attenzione degli appassionati è comunque caduta su vari modelli, come la Kadett C GT/E 1900 e 2000, trionfatrici nei rally degli Anni 70-80 e performanti ancora oggi nelle rievocazioni storiche. Appena più in là due veicoli Opel di assoluto interesse storico come la Olympia Rekord P1 1500 del 1959, e l'ammiraglia dell'epoca, la Kapitän P1 del 1958.

Presenti anche due Rekord P2 in versione berlina lusso 4 porte e coupé. Interessante era anche la terna di GT 1900, sorta di declinazione europea dello spirito della Corvette americana. Di particolare interesse la Kadett B 1900 Rallye, versione stradale delle prime Kadett che si inserirono nell'ambiente agonistico. C'era poi l'ormai introvabile Kadett A Caravan, la versione station wagon della Kadett, presentata nell'ottobre 1962, e altra chicca presente è stata la Rekord C 1700 Lusso 4 porte con interno in cuoio. Per i club stranieri da rilevare la presenza importante dell'Opel Club Hoffeld dalla Svizzera, che ha portato una collezione di stupendi esemplari restaurati di Manta B, coupé e berline fastback.

Per informazioni: [mantafans.it@tiscali.it](mailto:mantafans.it@tiscali.it)



### SIBILLINI E DINTORNI 2015 "STORIA E PREISTORIA"

"Sibillini e dintorni", la manifestazione di auto storiche che richiama numerose "antenate" si svolgerà dal 27 al 29 agosto. L'organizzazione è della Scuderia Marche di Macerata che punta molto sulle vetture di inizio Novecento, prevedendo l'iscrizione gratuita per i veicoli prodotti prima del 1918, mentre per le auto ante-1949 la quota di iscrizione è di 250 euro.

L'itinerario prevede per il primo giorno la partenza da Montecassiano per proseguire alla volta di Appignano per poi raggiungere Camerino dove è prevista la tappa.

Il giorno successivo la carovana delle auto farà ritorno a Montecassiano per prepararsi alla rievocazione storica del "Circuito della Vittoria" in pieno centro storico a Macerata. La premiazione è fissata presso la sala consiliare del comune. L'ultimo giorno è dedicato alla visita di Montelupone e al gran finale all'arena Sferisterio dove verrà presentato lo spettacolo "Cars on the beach". Per informazioni: 335-1332552; e-mail: [serrama@alice.it](mailto:serrama@alice.it)

[www.scuderiamarche.it](http://www.scuderiamarche.it)



### LE MATRA IN VISITA AI MUSEI

Oltre 50 Matra tutte assieme: è questa l'essenza del successo del Raduno internazionale Matra organizzato a Modena dal 22 al 24 maggio dal Matra Classic Club Italia, sezione autonoma di marca Matra facente capo alla scuderia San Martino di San Martino in Rio (RE). Tra le presenze alla manifestazione sono da segnalare un nutrito gruppo di Matra giunte dal Belgio, una vettura arrivata dalla Danimarca e altre da Francia, Austria, Svizzera e Germania. Da notare che tutte le vetture sono giunte per via stradale sulle proprie ruote. Il panorama delle Matra presenti a Modena era

costituito principalmente da Bagheera e Murena nelle varie versioni, poi c'erano tre rare 530, una Ranch e un paio di Avantime. L'itinerario era mirato alla visita a strutture legate alle produzioni tipiche della zona e alla visita dei musei motoristici della regione: quello Ducati, quello dedicato a Ferruccio Lamborghini, la Casa di Enzo Ferrari a Modena e il Ferrari di Maranello. Infine altra meta motoristica è stato il museo della Scuderia San Martino a San Martino in Rio. Prossimo appuntamento del Club è quello previsto nella Repubblica di San Marino il 3-4 ottobre prossimi.

[www.matraclassicclubitalia.it](http://www.matraclassicclubitalia.it)



### LA FIAT 850 SPIDER DALLE MARCHE AI LAGHI

Il Club Fiat 850 Spider Bertone ha messo in cantiere un nutrito calendario di iniziative per festeggiare il cinquantenario del modello a cui è intitolato. Si è cominciato con il tradizionale raduno di primavera, svoltosi nella a Urbino e zone limitrofe, al quale hanno partecipato oltre quaranta vetture, impegnate in un itinerario che ha toccato oltre alla città ducale anche Fano, Fossombrone e Petriano.

Il prossimo appuntamento delle celebrazioni del cinquantenario, sarà il raduno sui Laghi di Como e di Lugano in programma dal 10 al 13 settembre. Il raduno è aperto anche ai non iscritti purché a bordo di una 850 spider.

Per informazioni e prenotazioni telefonare al 338-6365561.

[www.fiat850spider.it](http://www.fiat850spider.it)



### IL VOSTRO NUOVO CALENDARIO DIGITALE

È già attivo da qualche settimana il nuovo indirizzo internet [eventi.automobilismodepoca.it](http://eventi.automobilismodepoca.it), dove potete trovare tutti gli eventi che hanno a che fare con le automobili d'epoca. Ma la cosa più interessante è che potete pubblicare voi stessi il vostro evento: basta cliccare sul pulsante "segnala il tuo evento" in home page e seguire le semplici istruzioni. Potrete così inviarci le informazioni e le foto per segnalare nel sito quello che avete organizzato, sia esso un raduno, una gara, un concorso di eleganza, un'asta o una semplice gita domenicale. Apparirà nel calendario consultabile anche in modo tematico. Tutto gratuito.

**automobilismo**  
EVENTI **D'EPOCA**

### LE LANCIA CLASSICHE AL "CHIAVENNA IN FIORE"

Sole e caldo estivo per il "Chiavenna in Fiore", raduno di primavera svoltosi sabato 9 e domenica 10 maggio a Chiavenna, in Valtellina, con l'organizzazione del Lancia Classic Team, sezione di marca del Classic Club Italia. Le auto presenti sono state una quarantina tra cui Augusta del 1933, Aprilia del 1948, Aurelia B20 del 1955, Appia, Flavia, Flaminia, tante Fulvia Coupé, Montecarlo, Beta Coupé, Delta HF Integrali e Stratos in versione stradale. Nel corso della manifestazione i partecipanti hanno anche potuto visitare la Galleria Storica dei Vigili del Fuoco, dove sono raccolti numerosi mezzi utilizzati dai pompieri di Chiavenna fino agli anni 70.

Sotto il profilo strettamente automobilistico c'è stata poi una prova di abilità e precisione. Al termine, la premiazione ha visto consegnare riconoscimenti a Giuseppe Lanci e Adriana Vezzosi, arrivati da Udine a bordo

di una Lancia 2000 a iniezione del 1973; ad Andrea Scotti che con la sua Aprilia del 1948 ha avuto il premio per la vettura più elegante; Giovanni Femminella per la sua Augusta del 1933; Gilberto Clerici per la sportiva più anziana: una Lancia Aurelia B20 del 1955.  
[www.classicclub.it](http://www.classicclub.it)



### CON L'ALFASUD SULLO STELVIO

Come da quattro anni a questa parte, anche quest'anno i soci e i simpatizzanti dell'Alfasud Club Italia si sono ritrovati per il raduno Nazionale. Teatro del meeting quest'anno è stata la Valtellina. Diciotto le vetture presenti al punto di ritrovo e di partenza per l'itinerario previsto, da Ponte di Legno a Bormio, percorrendo l'impegnativa strada del Passo Gavia. Già i 2.652 metri di quota del Gavia potevano essere sufficienti, ma gli organizzatori non bastava e nel pomeriggio hanno previsto un'altra grande scalata: quella del passo dello Stelvio (2.758 metri).

La carovana delle Alfasud ha poi fatto tappa a Sankt Moritz dove la manifestazione si è conclusa con le premiazioni.

[www.alfasudclub.com](http://www.alfasudclub.com)



# Silemotori



## SVERNICIATURA AD ACQUA AD ALTISSIMA PRESSIONE



[www.silemotori.it](http://www.silemotori.it)

Silemotori s.r.l.

Tel. 393 9733779

Via Reginato, 85/H - 31100 Treviso

[silemotori@gmail.com](mailto:silemotori@gmail.com)

Sede operativa: Via Marconi, 101

31020 Villorba (TV)



SERVIZIO DI RITIRO  
E RICONSEGNA

## SE LIGNANO SABBIAADORO DIVENTA UN PO' CALIFORNIA...

Americane sugli scudi a Lignano Sabbiadoro (UD) il 16 e 17 maggio. Nella località balneare dell'alto Adriatico si è infatti svolta la ventesima edizione del raduno US Car, dedicato alle auto di marca americana. Al raduno hanno partecipato anche numerosi appassionati dell'automobilismo yankee provenienti da Austria, Germania, Svizzera, Ungheria, Polonia e Slovenia.

Quello di Lignano è il più longevo evento italiano del settore e quest'anno ha compiuto i suoi primi 20 anni.

Il programma della manifestazione ha visto anche una scenografica sfilata nel centro cittadino delle 140 vetture partecipanti. Oltre all'aspetto espositivo, il raduno ha visto anche un momento dinamico, con un itinerario fuoristradistico. Al termine c'è stata la consueta premiazione delle vetture più rimarchevoli. Di seguito i premiati:

### CLASSICHE

- 1 Ford Super De Luxe - American Friends Carinzia (Austria)
- 2 Cadillac Coupé del 1941 - American Friends Carinzia (Austria)
- 3 Buick Eight del 1941 - di Fausto Costantini

### OLD MUSCLE CARS

- 1 Plymouth Cuda 440 - American Friends Carinzia (Austria)
2. AC Cobra - di Marco Andreghetto
- 3 AC Cobra - Giovanni Rosellini

### NEW MUSCLE CARS

- 1 Shelby GT 500 - Otello Menegaz
- 2 Camaro SS - Luciano Clinaz
- 3 Corvette C6 Louis

### CUSTOM

- 1 Mercury del 1949 - di Riccardo Guarneri
- 2 Hot Rod - dei Gemelli Racing (GB)
- 3 Hot Rod Ford model A del 1930 - di Amos Anselmi (Svizzera)

### OFF ROAD/SUV

- 1 Chevrolet 3100 del 1957 - American Friends Carinzia (Austria)
- 2 Jeep Gran Wagoneer - Germania
- 3 Hummer H2 - di Stefano Lanzi



## La CROMATURA s.a.s

di Barcella Claudio & C.

- \*RAMARURA SIGILLANTE ALCALINA
- \*NICHEL OPACO, LUCIDO, DUPLEX
- \*CROMATURA A 3 E 5 STRATI AD ELEVATA RESISTENZA ALLA CORROSIONE
- \*ZINCATURA OPACA, LUCIDA, AZZURRA, GIALLA, NERA E BRUNITURA CHIMICA
- \*BONIFICA, RIPARAZIONI E TRATTAMENTO INTERNO SIGILLANTE DEI SERBATOI
- \*RADDRIZZATURA E MESSA IN SQUADRA DI QUALSIASI PEZZO
- \*SALDATURE A OTTONE, ARGENTA, TIG E ALLUMINIO
- \*SABBIATURA A MICROSFERE
- \*SCROMATURA ELETTROLITICA
- \*DECAPAGGIO TAMPONATO
- \*LUCIDATURA A SPECCHIO E SATINATURA DI TUTTI I METALLI
- \*CROMATURA DELLA ZAMA
- \*RICOSTRUZIONE DI PEZZI A CAMPIONE PER FUSIONE O AL TORNO

### RICROMATORI DAL 1947

PREVENTIVI E-MAIL

RITIRO DEI VOSTRI PACCHI AL VOSTRO DOMICILIO

TRAMITE NOSTRO CORRIERE

Via G. Matteotti 24, Grassobbio (BG)

Telefono e Fax 035 525215

Cellulare 3498049224

claudio.barcella@alice.it

## A OSNAGO CLUB UNITI PER UNO SCOPO NOBILE

Si è tenuta il 23 e 24 maggio l'annuale mostra mercato di Osnago (LC) organizzata dall'Associazione Amici della Paraplegia, per raccogliere fondi per la Fondazione "Giorgio Brunelli" per la Ricerca sulle Lesioni del Midollo Spinale. Diverse le rarità che hanno suscitato l'interesse dei visitatori: per esempio la DKW Reichsklasse F7 Cabriolet Spezial 60 del 1937, vettura bicilindrica a due tempi di soli 584 cc con potenza di 18 CV o anche la Fiat 500 L del 1969 con gancio

traino e calessino da passeggio. Presso la Fontana del Centro Fiera di Osnago si poteva ammirare l'esposizione di tre vetture di grande valore storico messe a disposizione da un collezionista. In ordine di marca: un'Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Villa d'Este del 1949, carrozzeria Touring prodotta in soli 32

esemplari; la Lamborghini 350 GT del 1964, ancora carrozzeria Touring in un intrigante color azzurro Marmolada; la Maserati 3500 GT carrozzata Vignale del 1961, prodotta in soli 242 esemplari. Quest'anno il programma di Osnago ha compreso anche un grande raduno dedicato ai 60 anni della Fiat 600, a cui hanno partecipato una sessantina di esemplari dell'utilitaria Fiat che iniziò la motorizzazione di massa. Assieme alla Fiat 600 c'erano anche molte altre auto, di marche differenti, come Riley 1500, Alfa Romeo Giulietta Spider, Renault 4CV e Floride, Lancia Aurelia B 20.

Va infine sottolineato che all'iniziativa benefica di Osnago hanno partecipato attivamente numerosi sodalizi del mondo del collezionismo, ognuno portando un contributo organizzativo. È il caso di Kadett.it, Registro Fiat, Registro Autobianchi, Aavs-Associazioni amatori veicoli storici.



## A UDINE UNA DUE GIORNI DEDICATA ALL'AUTODELTA

Gli appassionati del marchio Alfa Romeo sanno bene cos'è stata l'Autodelta. Forse, però, non tutti sanno che l'Auto Delta (all'inizio si scriveva così) fu fondata a Feletto Umberto (UD) da Gianni e Lodovico Chizzola assieme a Carlo Chiti, con l'obiettivo di diventare il fulcro dell'attività agonistica dell'Alfa Romeo. L'opera di questi tre appassionati protagonisti è stata ricordata nei giorni 5 e 6 giugno per iniziativa di Italo Zompichiatti, presidente del Circolo Friulano Veicoli d'Epoca e del figlio dell'ing. Gianni Chizzola, Mattia. La manifestazione è cominciata la sera di venerdì 5 giugno nella sede storica dell'Autodelta, dove sono conservati oggetti, attrezzature e documenti di quello che fu un periodo irripetibile per l'Alfa Romeo e per la città di Udine. Nel corso dell'incontro alcuni tra i protagonisti del passato hanno raccontato le loro esperienze, ricordando fatti, aneddoti e personaggi. Tra di loro c'era Vito Witting Da Prato che intrattene un lungo rapporto di amicizia con Lodovico Chizzola e che visse perciò quel periodo da un punto di osservazione privilegiato.

Nel corso dell'iniziativa è stato interessante ascoltare l'inedita registrazione di un colloquio avvenuto tra lo stesso Witting Da Prato e Lodovico Chizzola in merito a temi inerenti l'attività svolta a Feletto Umberto, accompagnata dalla proiezione di immagini e filmati. C'è anche stata poi anche la testimonianza di tre ex dipendenti dell'Autodelta di Feletto Umberto: il motorista Ermis Peressutti e gli addetti all'assemblaggio delle vetture e ai collaudi Enore Vicario e Giuseppe Martinis. All'iniziativa era presente anche Mario Lodola che visse quel periodo stando al Portello. Tanti anni passati a collaudare le Alfa Romeo quando ormai la struttura Autodelta era stata trasferita da Feletto Umberto a Settimo Milanese. Un fatto che spezzò il sogno di Lodovico e Gianni Chizzola di mantenere nella loro terra quella che oggi sarebbe definita come eccellenza tecnica. Ovviamente la manifestazione non si è basata soltanto sulle pur interessanti parole dei protagonisti dell'epoca, ma ha consentito anche di ammirare tante Alfa Romeo sportive. Il sabato c'è stata infatti l'esposizione delle auto nel cortile del Castello di Udine e poi, nel pomeriggio, la passerella in via del Mercato Vecchio, in pieno centro storico.



## PIEMONTESI E VALDOSTANI AL GRANDE MEETING DI BIELLA

La riuscita del 24° raduno interclub Piemonte e Valle d'Aosta svoltosi il 17 maggio a Biella è andata ben oltre le più rosee aspettative. La manifestazione è stata organizzata dall'Amsap-Auto moto storiche alto Piemonte, e ha visto la partecipazione di 120 veicoli in rappresentanza di 18 club. Come da programma, protagoniste sono state le vetture sessantenni, nate nel 1955, in particolare l'Alfa Romeo Giulietta berlina, la Fiat 600 e la Citroën DS. Presente all'evento anche l'ex designer Pininfarina, Aldo Brovarone, ideatore della locandina della manifestazione. Il tour turistico e culturale è partito dal centro di Biella e ha raggiunto il borgo medievale di Candelo, dove le auto sono rimaste esposte al pubblico. Da lì la carovana ha poi raggiunto Mottalciata per il pranzo. Nel pomeriggio si è svolta la premiazione.



## RONDELLE

**\*JOLLY CLUB CLASSIC IN... CANTINA** - A Crevacuore, località d'ingresso alla Val Sessera, si è svolto nella giornata del 1° maggio il terzo raduno di primavera organizzato dal Jolly Club Classic. Numerosa la partecipazione, tanto che la piazzetta era gremita di auto e diversi radunisti hanno dovuto parcheggiare le loro vetture anche nelle vie limitrofe, e nonostante il tempo inclemente che non ha impedito di avere. Verso le 11 i radunisti sono partiti alla volta di Gattinara (VC) dove era prevista una visita ad una cantina locale. Quindi rientro a Crevacuore passando per un percorso collinare immerso nel verde. Durante il pranzo il presidente Pieraldo Giacobino ha distribuito premi e ringraziato tutti i partecipanti.

**\*APRILIA IN VENETO** - Il 22° raduno del Registro Lancia Aprilia si è tenuto il 27-31 maggio in Veneto, con la fase dinamica vissuta sulle strade delle province di Treviso, Vicenza e Belluno. Un percorso che ha incluso la Cima Grappa (vetta dell'intero raduno) e ha toccato Mel, Zugliano, Thiene, Bassano del Grappa, Romano d'Ezzelino, Possagno, Maser, Montebelluna. E questo con numerose soste per visitare molte delle bellezze incontrate lungo la strada.



**\*AUTO DI... LEVA** - I primi due giorni di giugno il paese di Serramazzone, sull'appennino modenese, è stato invaso da Jeep e altri veicoli militari d'epoca. È stato il 5° raduno Jeep, evento a cadenza biennale dedicato ai veicoli militari organizzato dal Club VW Italia, con il patrocinio del Circolo della Biella di Modena e dell'Abmc-American battle monuments commission di Impruneta (FI). La parte del leone l'hanno fatta le Willys, da cui derivò la marca Jeep, poi i camion Chevrolet del 1943, una Mutt. Interessante è comunque stato un autocarro pick-up proveniente dalla Guerra del Vietnam del 1968: un M 715 Kaiser Jeep, veicolo anfibo 4x4, mosso da un 6 cilindri di 3970 cc da 165 Cv. Presenti anche alcune Volkswagen Typ 181, modello "civile" prodotto dal 1969 al 1979 erede, ingentilita, delle Kubelwagen militari.

**\*GIOCATTOLI IN MOSTRA** - Domenica 15 ottobre a Brescia, presso il Pala Bianco in via San Zeno (tangenziale sud, uscita n. 7) si terrà la seconda edizione della mostra mercato del giocattolo d'epoca organizzata dall'Associazione Italiana del giocattolo d'epoca. Alla manifestazione sono attesi cento espositori che proporranno giocattoli originali risalenti ai primi del Novecento sino agli Anni 70. Uno spazio importante avrà la sezione dedicata ai modellini di automobili. Uno spazio sarà destinato anche all'editoria specializzata. Per informazioni: info@aigec.it



# GAS E CRAVATTA

**INTERNI IN PELLE, TETTO APRIBILE E ALTRE DOTAZIONI "PLUS",  
OLTRE A UN'ESTETICA ELEGANTE, NASCONDONO LA MECCANICA,  
ADDOLCITA, DELLA 1.9. LA RICETTA DELLA PICCOLA GRAN TURISMO  
ERA MOLTO BUONA, PERFINO TROPPO AVANTI CON I TEMPI:  
LE PICCOLE SPORTIVE DI OGGI SON FATTE PROPRIO COSÌ**

DI DARIO MELLA - FOTO GIANLUCA BUCCI

**BRILLANTE NOBILTÀ**

Gentry, come la nobiltà di campagna inglese, piccola o grande proprietaria terriera. Ceto sociale abituato ad avere i piedi per terra, di una ricchezza solida, ma capace di apprezzare anche la raffinatezza. Tutti concetti espressi alla perfezione, automobilisticamente parlando, da questa Peugeot 205.

*Gentry*





**T**ra quelli che acquistano, per mille motivi, una vettura del segmento B, c'è sempre qualcuno che la vuole diversa, con qualcosa di più. Qualche tocco che la distingue, che la faccia uscire dal semplice ruolo di "utensile quotidiano" con le sue finiture scarse, con le sue plastiche grigie, perché il desiderio è specchiarsi in un ambiente migliore. Negli anni '80 il modello 205 aveva retto molto bene le vendite della Peugeot nel segmento B anche per merito delle sue veloci e scattanti sportive siglate GT e GTI. Ma il gradimento riscosso dalla diretta concorrente Renault 5, nella sua variante più raffinata chiamata Baccarà, aveva convinto i dirigenti della Casa di Sochaux a inserire nel listino un'interpretazione della 205 che richiamasse i concetti espressi da quella serie speciale della "Supercinque".

### Battista

Furono questi i presupposti che diedero vita al progetto 205 GTI Gentry, una versione a metà tra lo sport e il lusso della vettura che la pubblicità francese della Peugeot definiva "quel sacré numéro". E fin qui tutto chiaro. Ma perché chiamarla Gentry? Il termine di confronto era, come abbiamo visto, la Renault 5 Baccarà (detta Limited per il mercato italiano), dove il baccarà è un gioco d'azzardo praticato nei Casinò. Il che ci dà l'idea del messaggio con il quale si voleva raggiungere il potenziale cliente: dirgli, in sintesi, che anche chi aveva denaro da spendere vedeva in quel modello, pur con dimensioni da utilitaria, qualcosa di adatto a sé. Quale poteva essere per la Peugeot la figura più idonea da associare alla 205 per rendere percepibile il presupposto di partenza? E qui sta la risposta all'uso del termine Gentry, che è il nome dato alla nobiltà minore inglese, quella di campagna, gente abituata a trascorrere le giornate in tranquillità in mezzo alla natura. La palla passava ora alla pubblicità, che nel breve volgere di uno spot, doveva trasmettere questo concetto in modo inequivocabile.

Nell'immaginario collettivo francese Georges ha un ruolo equivalente a quello di "Battista" in Italia, vale a dire che impersona il maggiordomo fac-totum per antonomasia: quindi è anche autista.

### FINEZZE

La linea di Pininfarina è ancora bella e attuale.

La 205 è dinamica, elegante e spaziosa.

Elevato il grado di finitura dell'abitacolo, con sedili in pelle, colori tenui e

particolari in radica finta ma di buona

fattura. Discreto lo spazio per i passeggeri

posteriori, un po' stretti si sta anche in cinque.

Completa e gratificante

la strumentazione (ma chissà perché

gli strumenti olio sono distanti tra loro).

Finezze nobili: entrambe le alette

parasole hanno lo specchio con

illuminazione.





**MANUALE**  
 Il cambio è uno dei punti di forza della 205 GTI (sopra, la corta leva di comando). Sotto, dettagli qualificanti: il frontale con fendinebbia, il posteriore con luci dalla plastica scura, il tetto apribile a comando manuale (ma molto comodo) e il bagagliaio. Quest'ultimo è capiente e su questa versione tutto rivestito. Nella pagina a fianco, la bella vista di tre quarti posteriore: sulla 205 è ottima anche la visibilità.

Il gentiluomo "Gentry", da persona facoltosa, si comporta e si veste in un certo modo, si muove in un certo modo e con mezzi adatti. Non va con l'ammiraglia nella residenza di campagna, ma neppure con un semplice e scomodo veicolo fuori strada. Ci va con la Peugeot 205 GTI Gentry, che è l'auto comoda, agile e "di immagine". E la guida personalmente.

### Rapporti corti

Ecco quindi spiegato il perché del nome dato a questa serie speciale della Peugeot 205 GTI 1.9 e il messaggio pubblicitario scelto per invogliare all'acquisto. Nello spot si vede un uomo elegantemente vestito che porta al collo il foulard tipico dei gentiluomini inglesi. È seduto sul sedile posteriore della 205 GTI Gentry, ha un quotidiano aperto sulle ginocchia e si guarda attorno come se aspettasse l'arrivo dell'autista (Georges) per partire. Ma la voce di fondo dice che... Georges è lui. Questo perché, secondo la pubblicità, l'interno della Gentry è così lussuoso da far pensare che non può non esserci un autista! Il tutto con il sottofondo dello starnazzare delle anatre, per ambientare meglio il termine "Gentry". Detto questo, l'auto doveva essere anche caratterizzata nelle finiture, nella meccanica e nel comportamento su strada. Beh, se un'auto è diretta a persone che cercano qualcosa di più, quel qualcosa in più va dato: quindi, selleria e pannelli porta in pelle, volante e pomello cambio rivestiti di pelle, inserti in plastica tipo radica sui pannelli porta, cerchi in lega mutuati dalla sorella maggiore 405, listelli color argento (anziché rossi) inseriti lungo le fiancate e i paraurti, infine bagagliaio interamente rivestito. Il tutto reso con semplicità e buon gusto, senza aggiunte appariscenti o vistose che non sarebbero piaciute a quel tipo di clientela.

La 205 Gentry poteva inoltre essere fornita con un allestimento che, a seconda dei mercati di destinazione, prevedeva il climatizzatore o il tetto apribile, entrambi a pagamento, oppure, per taluni Paesi, uno di serie e l'altro con sovrapprezzo. E, diversamente dalla 205 GTI 1.9, la Gentry poteva essere ordinata, proprio per la diversa vocazione, con un cambio automatico a tre rapporti. E l'ABS era di serie.



La gamma dei colori era limitata, come in tutte le serie speciali. La scelta prevedeva due tinte per la carrozzeria: verde madreperla (detto anche verde Sorrento) con interno vettura grigio Ouragan, moquette grigia al pavimento e cruscotto nero, oppure beige Mayfair con interno beige Impala, cruscotto e moquette di colore beige. Tra le due varianti la seconda (quella delle nostre foto) è la più rara: fu destinata ai Paesi del Nord Europa e in Italia non fu importata.

Un allestimento come quello della Gentry, degno di una vettura media al top della gamma, va abbinato a una meccanica che dia soddisfazione nella guida. La base scelta è pertanto quella della 205 più potente e veloce della gamma, la 1.9 GTI, che viene modificata per essere in linea con le attese del cliente di una 205 GTI Gentry. Il principio informatore è il granturismo, quindi va bene la potenza, ma va erogata con morbidezza in modo da non pregiudicare il comfort e la facilità di guida. E soprattutto va privilegiata l'erogazione di coppia motrice per avere riprese progressive ed efficaci.

Per raggiungere quest'obiettivo i 130 CV a 6000 giri del potente quattro cilindri in linea a iniezione elettronica della 1.9 GTI, scendono nella Gentry a 105, ottenuti al medesimo regime, mentre la velocità massima si abbassa da 204 a 190 km/h, che è pur sempre un gran bell'andare. La diversa potenza fu ottenuta agendo contemporaneamente sulla centralina elettronica e sulla meccanica, riducendo il rapporto di compressione da 9,6 a 8,4:1. Lo scatto breve, tuttavia, non risulta troppo penalizzato perché i rapporti del cambio sono stati accorciati con lo scopo di garantire ugualmente partenze molto brillanti.

## Da sera

Si era nell'autunno del 1991 quando la 205 Gentry fu messa in produzione e, come ancora altri modelli, nacque senza catalizzatore. Fu, però, quasi subito catalizzata, così che già nel gennaio dell'anno successivo la totalità degli esemplari figura dotata di catalizzatore a tre vie e sonda Lambda: in Italia fu importata esclusivamente la versione catalitica.

Se la 1.9 GTI è un'auto votata alle prestazioni (ricordiamo che si confrontava soprattutto con la Re-



### CITTADINA

Qui sotto, a sinistra la 205 Gentry in un'immagine commerciale dell'epoca: la doppia antenna fa immaginare che vi fosse addirittura un telefono portatile... A destra, la versione da cui discende, la cattivissima 205 GTI 1.9. In basso, la Gentry durante la nostra prova: l'assenza del servosterzo non è un problema, manovrabilità e maneggevolezza sono di buon livello anche in città.

nault 5 GT turbo e la Fiat Uno turbo i.e.), quindi anche l'assetto era stato scelto per assecondare la guida sportiva e veloce, nella Gentry, invece, la soluzione è un compromesso tra comfort e sportività. Difatti le sospensioni sono più morbide e assorbono meglio le asperità della strada. Insomma, un'autentica granturismo in formato ridotto, che ben incontrava le aspettative del tipo di cliente impersonato dalla pubblicità. E non solo lui, perché anche la clientela femminile era attratta dalla raffinatezza degli interni, senza trascurare la possibilità di farsi valere su strada in quanto a grinta. Un'auto "da sera", quindi, con la quale recarsi all'appuntamento galante o a una cena in un locale alla moda. Ma anche da fruire quotidianamente per l'equilibrio tra comfort e prestazioni che ne faceva un'auto adatta a tutti gli usi.

Malgrado questo, tuttavia, la 205 GTI Gentry, prodotta fino al 1994, non riscosse il consenso che la Peugeot attendeva, attestandosi su volumi di vendita inferiori alle aspettative. La causa stava forse nella concorrenza della sorella sportiva 1.9 GTI, declinata a sua volta nelle serie speciali Griffes, Plus e Action.

Oggi la sua rarità, specialmente nella versione di colore beige, unita al ricco allestimento, ne fa un'auto da collezionare. E non solo dagli appassionati intenditori della Casa del Leone.



## CHE BEL MOTORE!

Partiamo dalla fine: Peugeot con la Gentry senza dubbio centrò l'obiettivo di fare della 205 una piccola GT, nell'accezione più pura del termine. Cioè un'automobile veloce, facile, comoda e con dotazioni signorili; su tutte: tetto apribile e alette parasole con specchio e illuminazione sia per guidatore sia per passeggero, un'attenzione riservata, nei primi anni '90, a ben altri segmenti di automobili. E poi interno in pelle, tappetini e bagagliaio tutto rivestito in moquette chiariscono fin da subito a quale clientela è rivolta la 205 Gentry.

Il 1.9, pur depotenziato (105 CV), è brillante e ben disponibile a salire di giri, tanto più con questi rapporti corti (a 130 km/h il contagiri indica 4.500). In autostrada c'è sempre riserva di potenza più che adeguata ai sorpassi, nessuna vibrazione; soltanto un po' di rumore in abitacolo, ma insomma non si può avere tutto.

Sulle statali si può contare su una spinta notevole, anche in virtù della leggerezza del corpo vettura, e su un cambio perfetto: leva corta, rapido e dolce negli inserimenti anche in scalata, mai un impuntamento.

Si tende a usarlo più del necessario.

Tenuta di strada ok, stabilità impegnativa avvicinandosi al limite, ma sapendola assecondare fa della 205 Gentry, come delle GTI 1.6 e 1.9, un osso duro per sportive di grossa cilindrata. D'altra parte, non lo scopriamo noi.

Volendo trovare un neo, lo sterzo senza assistenza in queste condizioni non riesce a stare al passo con la nervosa rapidità della macchina, ma è un dettaglio: la Gentry, come una GT di razza, va guidata in souplesse, III-IV, contando sulla disponibilità del 4 cilindri per godersi la carezza dell'aria dal tetto aperto e il sound allo scarico, rauco e grintoso il giusto.

F.P.



## Scheda tecnica

### PEUGEOT 205 GENTRY (1992)

**Motore** Marca, tipologia e disposizione: Peugeot, quattro cilindri in linea, anteriore trasversale, inclinato in avanti di 30° Cilindrata (cc): 1905 Alesaggio e corsa (mm): 83 x 88 Velocità media del pistone (m/sec): 17,6 a 6000 giri Rapporto di compressione: 8,4:1 Potenza 105 CV-DIN a 6000 giri Coppia 14,5 kgm-DIN a 3000 giri Distribuzione: monoalbero a camme in testa, 2 valvole per cilindro Alimentazione: iniezione elettronica Bosch LE2 Jetronic Accensione: elettronica transistorizzata, catalizzatore a tre vie e sonda Lambda Lubrificazione: forzata Raffreddamento: ad acqua forzata mediante pompa centrifuga Impianto elettrico: 12 V **Trasmissione** Trazione: anteriore Frizione: monodisco a secco a comando meccanico Cambio: a 5 marce sincronizzate + RM Pneumatici: 185/60 x 14" **Corpo vettura** Tipo carrozzeria: berlina, 2 volumi, 3 porte, 5 posti Tipo telaio: scocca portante a struttura differenziata Sospensioni anteriori: a ruote indipendenti, schema McPherson, molle elicoidali ammortizzatori idraulici telescopici Sospensioni posteriori: ruote indipendenti con bracci tirati, barre di torsione trasversali, ammortizzatori idraulici telescopici Freni: a disco, anteriori ventilati, servofreno, doppio circuito frenante, freno di stazionamento e soccorso meccanico sulle ruote posteriori, ABS Sterzo: pignone e cremagliera Capacità serbatoio carburante (litri): 42 **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.446 Carreggiata anteriore 1382 Carreggiata posteriore 1339 Lunghezza 3705 Larghezza 1572 Altezza 1372 Peso a vuoto 875 kg **Prestazioni** Velocità massima (dichiarata) 190 km/h





**NATA COME DERIVATA ALFASUD, A INIZIO ANNI '80 LA SPRINT CRESCE CON UN RESTYLING CHE LA SVINCOLA (NEL NOME) DALLA BERLINA, PER POI CHIUDERE CON UNA VERSIONE SEMPLIFICATA DI POCO SUCCESSO CON ESSA FINISCE LA CLASSE DELLE SPORTIVE DA FAMIGLIA CHE ESISTEVA DAI TEMPI DELL'OMONIMA GIULIETTA**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO

# L'ultima delle milletrè



#### EVOLUZIONE

Le Sprint 1.3 del nostro servizio in parata "autostradale": in primo piano, la 1ª serie del 1978, poi la 2ª serie del 1983 e, più indietro, la 3ª serie del 1988. La prima si differenzia nell'estetica, le altre due celano le modifiche maggiori sotto la carrozzeria: la 2ª serie è ancora un'Alfasud, la 3ª è già una "33".



**N**onostante sia stata riscoperta dagli appassionati di Alfa Romeo “youngtimer”, non si può dire che la Sprint sia tra i modelli che hanno fatto la storia dell’automobilismo. Col senno di poi possiamo però riconoscerle di essere stata l’ultima rappresentante di un segmento cardine del mercato e in particolare del marchio del Biscione per buoni trent’anni: la coupé da famiglia con motore 1.3. Con la Giulietta Sprint firmata Bertone, nel 1954 l’Alfa Romeo ha infatti inventato una nuova categoria di auto, alla quale il mercato ha subito ri-

sposto con convinzione: ragionevole per cilindrata, costi di gestione e dimensioni, la Sprint consentiva di togliersi belle soddisfazioni ai semafori e sul misto, così come di trasportare all’occorrenza tutta la famiglia. Una nicchia florida che ha visto nel tempo diversi marchi concorrenti gettarsi nella mischia, mentre la casa milanese tirava dritto con un altro pezzo da novanta, la Giulia GT Junior, sempre a firma Bertone. Proprio a fianco di quest’ultima, a partire dal settembre 1976, debutta la nuova Sprint, stavolta non più nata dalla matita di Bertone ma da quel-



**FERRO E CROMO**  
Nella caratteristica livrea Verde Pino, la Sprint del collezionista romano Andrea Sapia. La fiancata squadrata, sopra, riprende molti elementi tipici dello stile Giugiaro degli anni 70. A sinistra, la plancia in plastica marrone, sportiva ed ergonomica nell'impostazione ma basica nella scelta dei materiali, rigidi ed economici al tatto. Anche l'assemblaggio rivela alcune approssimazioni. A destra, la fanaleria anteriore, con doppio proiettore e indicatore di direzione incassato nel paraurti cromato (foto 1); lo sfogo aria abitacolo sul montante posteriore, con la forma del classico quadrifoglio (2); le targhette identificative, con la calotta copri luci targa che sulla prima serie unisce le luci posteriori e riporta ancora il logo Alfasud (degni di nota la targa nera Milano, 3-4); il cerchio di serie in lamiera stampata (5); il divano posteriore in panno, che ha sostituito il tessuto scozzese dei primi esemplari (6); il vano bagagli interamente rivestito (7); il pannello porta (8); il quadro strumenti (9); la maniglia porta (10); lo specchio retrovisore della 1ª serie (11); il piccolo scudetto sulla calandra (12).



la di un altro grande, Giorgetto Giugiaro, e soprattutto non più derivata dal filone Giulia ma dalla più moderna -e controversa- Alfesud, con la quale condivide le linee di produzione del nuovo stabilimento di Pomigliano d'Arco.

## Il boxer di Hruska

Voluta dal mitico ingegner Hruska, appassionato di motori boxer dai tempi della sua esperienza in Porsche, e prodotta tra il 1976 e il 1988 in 121.315 esemplari, al debutto si chiama "Alfesud Sprint", dato che viene sviluppata in parallelo con la berlina e con essa condivide pianale, meccanica e passo (2.455 mm) a fronte di maggiori lunghezze (+130 mm) e larghezza (+20 mm) e minor altezza (-110 mm). Il risultato appare squadrato e slanciato, in linea con gli stilemi Giugiaro di metà anni 70 (simile è l'impostazione per esempio della VW Scirocco); il frontale a doppi proiettori è in perfetto stile Alfa e richiama in maniera chiara la sorella maggiore Alfetta GT. Le linee filanti e sportive non vanno troppo a discapito della funzionalità, con porte lunghe, quattro posti veri, un ampio vano bagagli accessibile dal portellone, lunghi finestrini posteriori discendenti (anche se di poco). Sul fronte dei "minus" finiscono le plastiche degli interni, scadenti e spesso male assemblate a causa dei discontinui standard di lavorazione dell'irrequieto stabilimento di Pomigliano, la trazione anteriore, poco adatta a una coupé col Quadrifoglio, e il prezzo d'acquisto: 5.280.000 lire, al di sopra praticamente di tutta la concorrenza nazionale e straniera, che ne frena in parte la diffusione. Nella gamma Alfa Romeo per alcuni mesi sopravvive come alternativa economica anche la GT Junior 1300, che a fine anni 70 appare però datata.

## PLASTICA

La seconda serie Grigio Nisida è di Andrea Persico. La vettura monta alcuni accessori originali. Il quadro strumenti è invariato nello schema ma nuovo nello stile. A destra: i nuovi paraurti anteriori con spoiler, frecce e fendinebbia integrati optional (foto 1); l'uscita aria dell'abitacolo a righe oblique (2); sopra la targa un semplice marchio Alfa Romeo pensano la vecchia scritta "Alfesud" (3); la nuova luce posteriore (4); lo



specchio in plastica opaca (5); il montante centrale rivestito con un nuovo motivo (6); la maniglia porta ristilizzata (7); il retronebbia integrato nei paraurti (8); il cerchio in lega da 14", optional (9); il pannello porta con l'inserito in tessuto (10); il divano posteriore, sagomato per due passeggeri come il precedente (11); il vano bagagli coperto dal telo impermeabile (12); la nuova plancia, moderna e "pulita" (13).





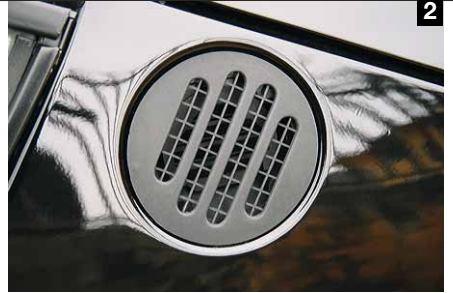
### Un po' "Sud", un po' 33

In queste pagine seguiamo quindi l'evoluzione delle Sprint in versione 1300, dalla meccanica tanto raffinata quanto singolare, contraddistinta dal propulsore boxer che, derivato dal 1.186 cc per 63 CV della berlina, sulla coupé debutta in versione 1.286 cc mono carburatore da 76 CV; non tanti in assoluto (la Giulietta Sprint Veloce 1.3 di vent'anni prima ne aveva 90), ma comunque brioso a sufficienza per non lasciare insoddisfatti i clienti Alfa più esigenti, che apprezzano anche il cambio a cinque marce affilato e veloce, e la tenuta sicura, per quanto penalizzata dal sottosterzo tipico delle "anteriori". Nel maggio 1978 arrivano i primi aggiornamenti: oltre a piccole variazioni estetiche, il propulsore vede la cilindrata salire a 1.351 cc per 79 CV, e viene affiancato da una nuova versione 1.5 (1.490 cc per 85 CV), entrambi ad accensione elettronica. La vettura di colore Verde Pino che presentiamo è proprio una 1.351 cc del 1978, di proprietà del collezionista romano Andrea Sapia, ed è in allestimento di serie con tappezzeria in panno che sostituisce il misto tessuto scozzese/finta pelle dei primi modelli. L'anno dopo arrivano altre novità: per entrambe le cilindrata debuttano le versioni a doppio carburatore, che alla denominazione Sprint aggiungono il suffisso Veloce, e portano in dote un aumento di 7 CV per la 1.3 e 10 CV per la 1.5, oltre a una migliore regolarità di funzionamento. Per parlare di una vera II serie bisogna aspettare però il 1983, quando la carrozzeria è rivista in profondità: sono nuovi i paraurti avvolgenti in resina, i fascioni paracolpi sulle fiancate, la calandra, lo spoiler anteriore, la fanaleria posteriore, i profili alla finestratura, i cerchi ruota; all'interno cambiano tessuti, plancia e strumentazione di



### SEMPLIFICAZIONE

La terza serie di Fabio Massimo Giusti. Nella vista laterale spicca l'assenza dei fascioni sulle fiancate. A sinistra, plancia e console centrale: simili a prima, sono di colore più chiaro. La strumentazione è comune alla 1.7 (fondo scala a 240...); l'orologio è ora digitale. A destra: il paraurti senza profili lucidi (foto 1); la griglia sul montante posteriore (2); il fanale posteriore invariato (3); lo specchio esterno ora in colore vettura (4); il cerchio di serie in acciaio con coppetta in plastica (5); il pomello (6) che sulle versioni precedenti apriva il vetro posteriore, mantenuto sulla III serie pur se i cristalli dietro sono fissi.



nuovo disegno e, meno visibile, una scocca irrobustita sui montanti anteriori e trattata con nuovi processi anticorrosione. Con la seconda serie sparisce anche il nome Alfasud: il modello diventa semplicemente "Sprint", mentre la 1.5 diventa Quadrifoglio Verde e guadagna altri 10 CV, per un totale di 105. Su quest'ultima versione la caratterizzazione sportiva diventa evidente, grazie ai cerchi in lega specifici, ai profili verdi sui paraurti e ai poggiatesta anteriori a retina, mentre la 1.3 mantiene un profilo più sobrio, salvando le ultime cromature e guadagnando nuovi interni in finta pelle e panno sale e pepe.

Ne è un bell'esempio la Sprint colore Grigio Nisida di queste pagine, del 1983, che appartiene all'appassionato Andrea Persico. Nel 1987, la Sprint è una vettura ormai stanca e piuttosto datata; l'Alfasud è stata sostituita dalla più moderna 33 e prima di pensionare anche la coupé in Alfa si decide di giocare l'ultima carta distanziando maggiormente le due versioni. Mentre la Quadrifoglio Verde sale di categoria grazie al nuovo motore di 1.712 cc da 118 CV della omonima versione della 33, arrivando a sfiorare i 200 km/h, le 1.3 sono aggiornate col criterio della semplificazione:

spariscono i fascioni paracolpi sulle fiancate e i profili cromati, ancora dalla 33 arrivano i freni anteriori sulle ruote (sulle "Sud" erano in-board), il ponte posteriore con i freni ora per la prima volta a tamburo e con freno a mano (prima era anteriore) e cambia il rapporto al ponte (da 11/39 a 8/37); modifiche sostanziali che, a dispetto della forte somiglianza estetica con la precedente, rendono opportuno identificare queste versioni come III serie. All'interno le plastiche da nere diventano grigie al pari della similpelle, cambia la strumentazione (comune alle due versioni, con fondo scala a 240 km/h) e le finiture in generale appaiono più modeste. I finestrini posteriori diventano fissi ma, curiosamente, rimane una finta manopola di apertura sui fianchetti.

A questa terza serie appartiene l'esemplare nero fotografato, uno degli ultimi costruiti nel 1988 e immatricolata '89, di proprietà di Fabio Massimo Giusti, che è alla sua seconda Sprint. Le "terza serie", soprattutto se 1.3, sono vetture rare all'epoca e addirittura rarissime ora, tanto che sia il Sapia che il Persico, che lavorano da sempre nel mondo Alfa Romeo, raccontano di non averne quasi mai viste, sia in vendita sia in assistenza.

## SPRINT "SPECIALI"

*Durante i suoi 14 anni di carriera, l'Alfasud Sprint non si è fatta mancare diverse versioni speciali, buona parte delle quali su meccanica 1.5, molte destinate ai soli mercati stranieri. Oggi costituiscono rarità piuttosto ricercate dai fan del modello, e rappresentano la prima scelta per chi voglia mettersi in garage una Sprint con qualcosa in più. Le elenchiamo brevemente.*

### **Alfasud Sprint Veloce 1.5 "Plus" (1981)**

Prodotta in 2000 unità, di cui 700 per il mercato italiano, si caratterizza per la colorazione specifica bronzo metallizzato, due filettature dorate lungo la fiancata e una alla base del padiglione con la scritta "Plus"; cerchi in lega color oro, spoiler anteriore e bordi del quadrifoglio in tinta vettura. La scritta posteriore di identificazione è in nero opaco e il terminale di scarico in acciaio inox. L'abitacolo sfoggia vetri color bronzo, sedili in velluto rigati nella parte centrale, pannelli coordinati, volante e pomello cambio color legno, orologio digitale, comandi del riscaldatore marrone scuro. Sulla plancia una targhetta con quadrifoglio e scritta "Plus" indica la numerazione progressiva dell'esemplare. Vernice e finiture ricordano la versione "Valentino" dell'Alfasud berlina.

### **Alfasud Sprint Veloce 1.5 "Trofeo" (1982)**

Versione celebrativa del trofeo monomarca Alfasud Sprint, fu prodotta in meno di 1000 esemplari, di cui 200 per il mercato tedesco e 400 per quello francese. Verniciata in grigio chiaro metallizzato, reca due strisce sui fianchi, una nera ed una grigia, che includono la scritta "Trofeo". Completano la caratterizzazione estetica i montanti centrali e i cerchi in lega grigio scuro, il terminale dello scarico

inox, i vetri azzurrati. Come per la "Plus", troviamo una targhetta identificativa sulla plancia, l'orologio digitale, volante e pomello in finto legno. I sedili sono in tweed grigio. Gli esemplari per il mercato francese potevano essere equipaggiati con tetto apribile.

### **Alfasud Sprint Veloce 1.5 "Salon '82" (1982)**

Versione realizzata in 250 esemplari per il mercato svizzero, in occasione del Salone di Ginevra dell'82. Verniciata in grigio chiaro metallizzato e dotata di tetto apribile, si distingue per la presenza di filetti in grigio e nero sulle fiancate e tre bande in blu, rosso e bianco sul portellone, dove trova posto anche la scritta "Salon 82". Gli interni sono in panno grigio.

### **Alfasud Sprint "Speciale" (1983)**

250 esemplari per il mercato britannico. Debuttero su questa versione inediti e massicci paraurti in plastica nero opaco. Immancabili anche in questo caso le strisce sulle fiancate, stavolta in grigio scuro, minigonne e spoiler alla base del lunotto; sulla mascherina compare un unico spesso baffo cromato. I cerchi in lega da 13" sono grigio scuro col bordo lucidato, l'interno è in tweed grigio misto a texalfa. A completare la dotazione di serie, lo stereo Pioneer KP5400, i vetri azzurrati e il tetto apribile; sulla plancia anche qui una

targhetta col numero dell'esemplare, mentre per la carrozzeria stavolta c'è un po' di scelta: Rosso Alfa, Nero Romano, Avorio Ionico e i due metallizzati Grigio Messina e Argento Ligure.

### **Sprint 6C (1984)**

Esemplare di studio realizzato da Autodelta, monta il V6 da 2,5 litri in posizione centrale e doveva essere l'esemplare pilota di una piccola serie di vetture da corsa in grado di contrastare le berlinette "centrali" dell'epoca come Peugeot 205 Turbo 16 e Renault 5 Maxi. La situazione travagliata dell'Alfa Romeo in quel periodo tolse priorità alla realizzazione dei 200 esemplari necessari per l'omologazione in Gr. B. Il motore, derivato da quello della GTV 6 2.5, è montato alle spalle dei passeggeri anteriori; a separarli dal motore un pannello in cristallo. Il lunotto posteriore è rimpiazzato da un pannello in plastica alettato per smaltire il calore; alla base di questo un massiccio spoiler. L'interno sfoggia rivestimenti in pelle per sedili, pannelli e plancia, volante Momo, alzacristalli elettrici e vivaci tappeti rossi. All'esterno troviamo passaruota allargati, cerchi in alluminio maggiorati, paraurti in tinta, spoiler anteriore. Il numero di esemplari realizzati è imprecisato, si parla di appena due, capaci di superare agevolmente i 220 km/h.



**QUALCOSA SI MUOVE**  
 A quasi quarant'anni dal debutto, la Sprint sta finalmente attirando l'attenzione dei collezionisti. Sopra e a lato, un esemplare di 1.5 Trofeo: con soli 240 km, è stata battuta a un'asta in Germania a oltre 25mila euro. Sotto, una foto ufficiale della serie speciale Grand Prix, destinata al mercato tedesco; a fianco, la 6C prototipo realizzata da Autodelta con meccanica di derivazione GTV6 2.5.



**Sprint 1.3 "Trofeo" - Francia (1984)**

Ritorna la "Trofeo", stavolta su meccanica 1.3 e solo per il mercato francese; 200 gli esemplari, con le filettature sulle fiancate come sulla vecchia Alfasud Sprint Veloce 1.5 Trofeo (il nome Alfasud nel frattempo è stato soppresso), con l'aggiunta di tetto apribile trasparente Britax, filettature rosse ai paraurti, targhetta "Trofeo" sulla plancia e volante e pomello cambio in pelle.

**Sprint 1.5 Quadrifoglio Verde "Balocco" - Francia (1984)**

Ancora una versione per il solo mercato francese su base 1.5 Quadrifoglio Verde. All'esterno sfoggia la scritta "Balocco" e tre piccole strisce oblique verdi seguite da una linea che termina in un quadrifoglio verde; completano il pacchetto lo spoiler posteriore e il tetto apri-

bile. Unico colore disponibile il Bianco Capodimonte, esteso anche alla calandra.

**Sprint 1.5 Quadrifoglio Verde "Gran Prix" - Germania (1984)**

È una Sprint 1.5 Quadrifoglio Verde destinata al mercato tedesco e dotata di minigonne, passaruota supplementari, retrovisori, paraurti, calandra, montanti e uscite aria in colore vettura, col logo "Grand Prix" al posteriore e sui tappetini. Disponibile in Rosso Alfa, Nero Romano, Bianco Capodimonte e Grigio Nisida metallizzato.

**Sprint 1.5 Quadrifoglio Verde "Gran Prix" - Francia (1986)**

Destinata al mercato francese, riprende il nome dell'omonima versione tedesca di due anni prima, anche se con essa ha poco da

spartire. Disponibile in Rosso Alfa e Grigio Nisida metallizzato, monta paraurti in tinta vettura e fanaleria anteriore completamente gialla; sulle fiancate una linea nera corre dalla base del parabrezza al montante posteriore, dove troviamo anche la scritta "Grand Prix" seguita da tre barre blu, rosso e bianco. Gli interni sono in tessuto bianco e nero misto ad alfatex.

**Sprint 1.5 Quadrifoglio Verde "Salon de Genève '86" - Svizzera (1986)**

Ritorna un'edizione dedicata alla kermesse elvetica: colore Grigio Nisida metallizzato, fiancate segnate da una grossa linea grigio scuro, paraurti e fasce paracolpi in tinta vettura marcate da una filettatura nera. Gli interni sono in velluto nero gessato con finiture in alfatex. Di serie tetto apribile e volante in legno.



## Fine di un'era

Al momento del lancio la Sprint è una vettura intelligente. Briosa, divertente, carina, vanta una linea affilata che sfrutta finalmente appieno il ridotto ingombro verticale del boxer, "fasciando" come un guanto i passeggeri, soprattutto in altezza. Elementi che le consentono di sopravvivere a lungo. E cioè fino alle soglie degli anni '90, quando allestimenti semplificati e una linea ormai decennale conducono inesorabilmente alla fine dell'epopea della coupé del Biscione. Sparisce dai listini non soltanto un nome glorioso, ma anche l'ultimo modello dell'epoca d'oro delle coupé 1.3 da famiglia, che ha visto avvicinarsi negli anni Lancia Fulvia e Beta, Fiat 128, Opel Manta, Ford Capri, VW Sciroc-

co, ma che è comunque nato e finito con il marchio Alfa Romeo e il nome di Sprint. Fortunatamente il tempo è galantuomo, perciò anche queste belle coupé stanno finalmente vedendo risalire la considerazione (e le quotazioni). Data la rarità degli esemplari sopravvissuti in condizioni originali e in buono stato, forse è il momento buono per mettersene una in garage, prima che i soliti collezionisti tedeschi ci portino via anche queste. Basti pensare che lo scorso 27 febbraio un esemplare di Alfased Sprint 1.5, in versione "Trofeo", con documenti tedeschi e appena 240 km sullo strumento, è andato all'asta a Berlino con una base di 15.000 euro e una stima di ben 30.000. Obiettivo quasi raggiunto: è stata aggiudicata per 25.927 euro.

## ALFA CAPITALE

Il servizio di queste pagine è stato realizzato con la collaborazione del club AlfaRoma, giovane realtà capitolina (è stata fondata nel 2012) che già gode di ottima reputazione, sia per lo stato di conservazione delle vetture iscritte che per la competenza dello staff tecnico. Fondato da 9 appassionati provenienti da altre realtà del collezionismo automobilistico, il sodalizio romano conta oggi circa 135 soci che, a dispetto del nome, provengono da tutta la penisola. Affiliato al RIAR (Registro Italiano Alfa Romeo) e riconosciuto dalla Casa Madre, AlfaRoma si prefigge la salvaguardia di tutte le Alfa Romeo storiche, la divulgazione della storia del marchio e dei modelli, la diffusione di informazioni utili per conoscere e restaurare correttamente i veicoli, attraverso l'organizzazione di raduni ed eventi (il 2014 ne ha contati ben undici), e la partecipazione a mostre e fiere. Per informazioni sul club e le sue attività c'è il sito [www.alfaroma.it](http://www.alfaroma.it). Per ogni altra esigenza AlfaRoma risponde allo 06-45668688 oppure a [segreteria@alfaroma.it](mailto:segreteria@alfaroma.it).





## Scheda tecnica

### ALFASUD SPRINT 1.3 (1976)

**Motore** Anteriore longitudinale, 4 cilindri contrapposti Cilindrata 1286 cc Alesaggio e corsa 80 x 64mm Rapporto di compressione 9:1 Potenza 76 CV a 6000 giri Coppia 10,5 kgm a 3500 giri Alimentazione a pompa meccanica, carburatore doppio corpo Weber 32 DIR 61 **Trasmissione** Trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 5 marce +RM Pneumatici 165/70 SR13 **Corpo vettura** Sospensioni anteriori a ruote indipendenti tipo Mac Pherson, posteriori ad assale rigido e barra Panhard, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali Freni anteriori a disco sospesi, posteriori a disco, servofreno **Dimensioni (in mm)** e peso Passo 2455 Lunghezza 4020, larghezza 1620, Altezza 1305 Peso 890 kg **Prestazioni** Velocità massima 165 km/h

### PRINCIPALI VARIANTI ALTRE VERSIONI

#### Alfasud Sprint 1.3 (1978)

Cilindrata 1351 cc Alesaggio e corsa 80 x 67,2 mm Potenza 79 CV a 6000 giri Coppia 11,3 kgm a 3500 giri Carburatore doppio corpo Weber 32 DIR 81/250 Velocità massima 168 km/h

#### Alfasud Sprint Veloce 1.3 (1979)

Cilindrata 1351 cc Alesaggio e corsa 80 x 67,2mm Rapporto di compressione 9,8:1 Potenza 86 CV a 5800 giri Coppia 12,1 kgm a 4000 giri Carburatore doppio corpo Weber 32 DIR 61/100 Peso 915 kg Velocità massima 170 km/h

#### Sprint 1.3 (1983)

Cilindrata 1351 cc Alesaggio e corsa 80 x 67,2mm Rapporto di compressione 9,8:1 Potenza 86 CV a 5800 giri Coppia 12,1 kgm a 4000 giri Carburatore doppio corpo Weber 32 DIR 61/100 Lunghezza 4024 mm Peso 915 kg Velocità massima 177 km/h

#### Sprint 1.3 (1987)

Cilindrata 1351 cc Alesaggio e corsa 80 x 67,2mm Rapporto di compressione 9,7:1 Potenza 86 CV a 5800 giri Coppia 12,1 kgm a 4000 giri Carburatore doppio corpo Weber 32 DIR 61/100 Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, servofreno Lunghezza 4024 mm Peso 915 kg Velocità massima 178 km/h

**BOXER BRILLANTE**  
Sopra, i motori delle tre auto del servizio. A parte qualche differenza di dettaglio, i vani sono fra loro simili. Il 4 cilindri boxer è ancora oggi potente e brillante per la cilindrata.



# Questo si è un... MiTO

**SEMBRA UNA FAVOLA: L'ALFASUD  
SALVATA DALLA DEMOLIZIONE HA PERCORSO  
LA MILANO-TORINO PER TORNARE A CASA  
TROVATA SOTTO LA NOSTRA REDAZIONE,  
ALLA FINE DEL VIAGGIO È ARRIVATA...  
NELLA COLLEZIONE PERSONALE DI GIUGIARO!**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI



#### RACCONTI DI DESIGN

In apertura, Giorgio Giugiaro e la "sua-nostra" Alfesud davanti alla sede dell'Italdesign. Una bella occasione per farsi raccontare da un "mostro sacro" del design come si lavorava 40 anni fa e perché la berlina Alfa Romeo era all'avanguardia. Sopra, un pieghevole dell'epoca.





**CONSERVATA**  
A sinistra, la macchina al momento del "ritrovamento". Era completa e ben conservata, pur con i normali segni del tempo. Un'occasione imperdibile per un appassionato. Ma non avremmo immaginato che sarebbe finita così...  
**Sopra, l'abitacolo con i sedili rivestiti in Texalfa in un pieghevole dell'epoca.**

**T**utto è iniziato in un grigio pomeriggio di novembre 2014. Mi telefona Francesco Pelizzari, il capo redattore di *Automobilismo d'Epoca*. «Luca, conosco un demolitore qui a due passi dalla redazione. Gli hanno portato un'Alfasud: unico proprietario, sana, ben conservata. È rimasta ferma in un garage per vent'anni, sarebbe un peccato se andasse distrutta. Ti interessa?». Ovviamente sì. Ottenuti i riferimenti del proprietario, anzi, del figlio della defunta proprietaria, organizzo il sopralluogo per vederla. Un'Alfasud L del 1975, effettivamente sana e ben conservata, con gli interni sporchi ma perfetti. Rossa, targa nera Milano e autoradio dell'epoca: il top. Concordiamo l'acquisto (pochi euro e tutte le spese del passaggio a mio carico) e faccio portare l'auto in un'officina specializzata (la GT Service di Pero, pubblicata su *Automobilismo d'Epoca* n. 105) per un doveroso tagliando. Pochissimi gli interventi per rimetterla su strada onorevolmente: sostituzione del terminale di scarico, pulizia del carburatore, sostituzione della cinghia di distribuzione e dei liquidi, controllo dei freni.

E così, per la prima volta in vita mia, salgo su una brillante Alfesud. Una vettura che mi esalta sin dal primo contatto. Al di là della linea piacevole e dinamica, nonostante le quattro porte, l'abitacolo e il posto di guida sono ergonomici e spaziosi. Il quattro cilindri boxer da 1.200 cc è spumeggiante, grintoso, quasi rabbioso nel sound e nella sua smania di andare su di giri. Ma nell'inconscio so bene che il sogno di scorrazzare su questa sorprendente automobile svanirà in poco tempo. La mancanza di spazio e del pur limitato budget per completare un leggero ma doveroso make-up mi obbligheranno presto a separarmi da quest'ultima conquista. Per la quale ho già perso la testa. Tanto che, pur di portarmela a casa, ho affrontato un viaggio da... contrabbandiere.



## L'amico dell'amico

Ritirata dall'officina, infatti, corro subito in un centro revisioni per aggiornare l'esame con i rulli. Qui l'amara sorpresa, perché i dati della vettura, così vecchia e ferma da molti anni, non sono più stati inseriti nel "cervellone elettronico" della motorizzazione. Quindi, impossibile fare la revisione. Che fare? Da Milano dovrei tornare a Torino, in più le previsioni meteo danno allerta neve. Non mi rimane che sfidare la sorte, affidarmi a San Cristoforo e partire al più presto. Puntuali come non mai, i primi fiocchi iniziano a ricoprire l'asfalto dell'autostrada Milano-Torino. Ma lo coprono sul serio. Navigo a vista ma non mollo. Navigo, sì: l'Alfasud fluttua leggera e veloce sulla neve perché gli pneumatici... beh, meglio dimenticarli; e la revisione... meglio non pensarci.

Sempre più esaltato dalla mia prima Alfa, spargo in fretta la voce e subito un amico e collega, Matteo Comoglio, viene contagiato dall'entusiasmo per la "rossa". La vuole. Il mio sogno, come preannunciato, si consuma in pochi giorni. Rimane comunque la soddisfazione di averla salvata dal "ragno" e di averla consegnata in buone mani. Se non che, a distanza di poche settimane, l'amico mi dà notizia che la rossa cambierà di nuovo garage. Nel frattempo, da buon perfezionista, il Comoglio aveva proseguito i lavori di lifting sulla bella Alfasud: cerchi originali al posto di quelli della Giulietta che montava al mio ritrovamento, gomme nuove, un nuovo carburatore, una bella pulizia degli interni e l'acquisto dei tappetini originali.

Francesco Ceo, il classico... "amico dell'amico" che ha in seguito adottato la "cenerentola", si è adoperato per renderla ancora più bella e splendente: olio di gomito e serate intere trascorse a lucidare una carrozzeria ormai pallida e sbiadita e a curare i dettagli come solo in un'officina di alto rango riuscirebbero a fare. Infatti Ceo lavora alla Italdesign, mica in un posto qualunque. La voce si sparge in azienda, fino a raggiungere i piani alti. Altissimi. Il Cavaliere -Giorgetto Giugiaro in persona- sta cercando un'Alfasud per la sua collezione. Oibò, questa è bella. Sembra una favola: la piccola rossa di Milano, dopo anni di abbandono, potrebbe diventare una principessa. Ceo, infatti, un bel giorno varca il cancello principale della Italdesign al volante dell'Alfasud per l'esame con il grande maestro.

«Ero molto emozionato -mi ha raccontato Francesco Ceo ricordando l'evento- c'erano tutti i pezzi grossi dell'azienda intorno alla macchina e Giugiaro è rimasto subito ben impressionato. Tanto da decidere per l'acquisto». Tutto è bene quel che finisce bene. L'Alfasud -primo grande progetto realizzato da Italdesign a partire dal 1967, firmato da Giugiaro in persona- ha conquistato il suo angolo di paradiso e una più che degna sistemazione per proseguire il suo viaggio. Alla faccia delle maledette campagne rottamazione che ultimamente sembrano essere tornate tanto in voga.

## PRIMA

L'Alfasud è stata per anni considerata la "parente povera" dell'Alfa Romeo. Invece era ricca di contenuti tecnici e stilistici. Basti dire che è stata la prima berlina media a due volumi e trazione anteriore, uno standard oggi comune alla totalità del mercato.



## Alla corte del "re"

Con la "mia" Alfesud trasformata in scintillante principessa, diventava d'obbligo un incontro con re Giorgio, al secolo Giorgetto Giugiaro. Anche perché la rossa milanese era davvero ancora mia! A causa dei tempi biblici della medievale burocrazia italiana che regna nei purgatori della Motorizzazione Civile e negli inferi del Pubblico Registro Automobilistico, la carta di circolazione della piccola Alfa portava ancora il mio nome quando è passata alla corte dei Giugiaro.

Ci sono voluti mesi di attesa per poter effettuare il passaggio di proprietà dalla defunta prima (e unica) intestataria della vettura a me: accettazioni di eredità, istanze di giudici tutelari per questioni familiari che non sto a spiagare... insomma, le solite carte bollate che rendono il nostro Paese sempre più all'avanguardia.

Al di là delle battute -il Cavalier Giugiaro è comunque rimasto di sasso quando gli ho comunicato, ovviamente scherzando, che l'auto era ancora mia- non mi sembrava vero poter incontrare uno dei maestri del design automobilistico mondiale per parlare di una vettura da lui disegnata e scampata per un soffio alla demolizione.

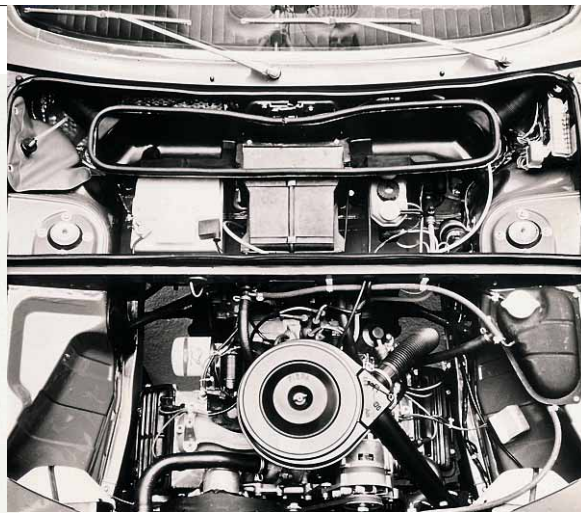
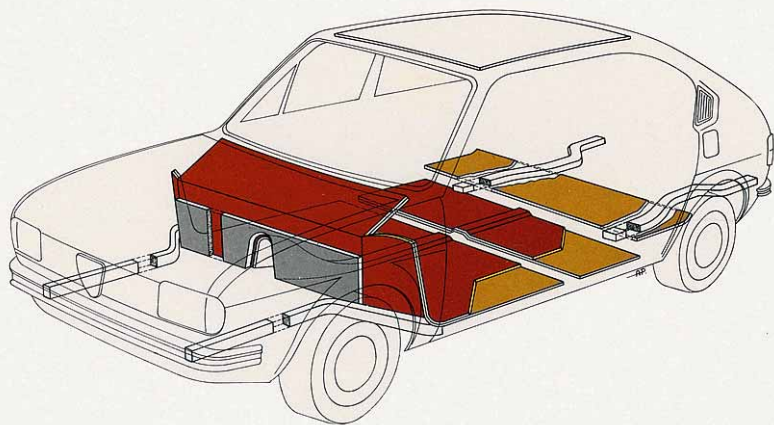
► **Come mai un'icona come l'Alfesud mancava nella sua collezione?**

«Mancava questa come ne mancano ancora tante altre. Ho deciso di comprare tutte le vetture che ho disegnato, perché in tanti anni di lavoro non ho mai conservato niente. Anzi, ad un certo punto abbiamo venduto le vetture e i prototipi che avevamo perché la gestione e la manutenzione erano diventate molto impegnative. Ti rendi conto che rappresentano un valore affettivo, però costano! Ultimamente ho acquistato una Ghibli, una Mangusta e una BMW M1. Mia moglie mi da del matto».

► **Cos'ha provato rivedendo l'Alfesud?**

«Per carattere rimango abbastanza indifferente a questo genere di emozioni. Osservo le mie vetture del passato con occhio critico, le vedo con distacco. Certo che quando vedo i lavori di tanti anni fa mi rendo conto di quanto eravamo ingenui. Oggi noto tutti quegli aspetti che all'epoca non erano per niente considerati: il parabrezza poco inclinato, il tetto orizzontale, gli sbalzi arrotondati per risparmiare peso. Ma lo stesso vale per ciò che realizziamo oggi: fra dieci anni verranno fuori tutti i particolari criticabili».

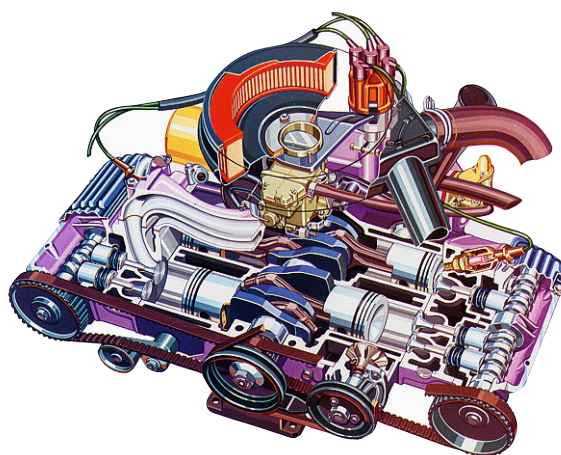
**PROPORZIONI**  
Sopra, Giugiaro ci presenta l'Alfesud. Il bagagliaio capiente, nonostante lo sportello piccolo; le proporzioni studiate dei gocciolatoi; l'abitabilità ampia e la posizione di guida ergonomica. Giugiaro disegnò sotto le indicazioni di Hruska, maniaco dell'abitabilità.



## CONTROCORRENTE

L'Alfasud comparve al Salone di Torino del 1971. Si presentava come una berlina due volumi e quattro porte dalle caratteristiche tecniche innovative per l'azienda milanese, che con essa debuttava tra le trazioni anteriori. Inoltre c'erano motore a quattro cilindri contrapposti e quattro freni a disco, con quelli anteriori entrobordo (ai lati del cambio) per ridurre le masse non sospese e migliorare l'azione dello sterzo.

Alfasud significava anche un nuovo impianto industriale, a Pomigliano d'Arco (NA), inaugurato nel 1972. La nascita dell'Alfasud si deve all'intento di Giuseppe Luraghi -all'epoca amministratore delegato dell'Alfa Romeo- di ampliare la gamma con una vettura accessibile al grande pubblico. Bisognava fare numeri, insomma, e si fecero: in dodici anni, l'Alfasud è stata costruita poco meno di un milione di esemplari, diventando l'Alfa più venduta della storia. Ciò grazie anche alla quantità di versioni: tre motori (1.2, 1.3 e 1.5), cinque varianti di carrozzeria (2, 3, 4, 5 porte e station wagon); le sportive "ti", "Quadrifoglio Oro" e "Quadrifoglio Verde". Il debutto è con la quattro porte 1.2, seguita nel 1973 dalla "ti" due porte, e nel 1975 dalla Giardinetta: la prima station wagon Alfa Romeo. Il motore 1.3 è del 1977, su quella che è considerata la seconda serie del modello. La potenza del boxer sale da 63 a 68 CV, ma soprattutto è più curata la qualità costruttiva, dopo i problemi di corrosione iniziali. Nel 1978 arriva la 1.5, con la potenza che sale a 84 CV. Due anni più tardi, con la terza serie l'Alfasud è aggiornata nell'estetica e poi appare il pratico portellone posteriore.



**AVANGUARDIA**  
Il motore boxer dell'Alfasud oltre a essere brillante contribuiva ad abbassare il baricentro con giovamento per la tenuta di strada. A sinistra, i pannelli di materiale fonoassorbente e antivibrante per il comfort. Sotto, una procedura di prova delle sospensioni in fabbrica, all'avanguardia.





## Hruska maniaco dell'abitabilità

► Proviamo a fare un salto nel 1967, quando l'ingegner Rudolf Hruska le affidò il progetto Alfasud?

«Aldo Mantovani e io stavamo muovendo i primi passi con la Italdesign, ma avevamo già avuto esperienze importanti con i giapponesi della Isuzu e della Mitsubishi. Eravamo strutturati bene per offrire servizi completi, dalla definizione dello stile fino allo studio dei processi produttivi. Solo in un secondo momento è arrivata l'Alfa Romeo con il progetto Alfasud perché, a differenza di Pininfarina e Bertone, noi potevamo impostare il tutto per la grande serie. L'Alfasud è una vettura fatta di corsa partendo dal foglio bianco. Hruska dettava le misure a un livello maniacale. Tutti i venerdì veniva da noi a controllare l'abitabilità al millimetro. Era inamovibile sulle misure e sulla distribuzione del peso della scocca. Ricordo che per fare la pedaliera come voleva lui e mantenere le distanze tra i pedali che aveva stabilito, avevamo ristretto i pedali! Stesso discorso per il baule posteriore: dovevano starci quattro valigie 210x700x450 millimetri (che abbiamo faticato non poco a trovare sul mercato), tanto che le cerniere dello sportello abbiamo dovuto montarle esternamente perché altrimenti non avremmo raggiunto l'obiettivo. Cerniere poi contestate da tutti, ma non c'era stato verso di far cambiare idea a Hruska. Però quelle quattro valigie non stavano nemmeno in una Mercedes, ma sull'Alfasud sì».

► Prima dell'Alfasud aveva già realizzato vetture simili?

«No, non avevo mai realizzato berline con le caratteristiche dell'Alfasud, una vettura che di fatto tracciò una nuova strada per i modelli compatti a quattro porte perché fino ad allora erano tutti a tre volumi».

► Sarebbe possibile creare oggi qualcosa di innovativo come l'Alfasud?

«All'epoca era più facile, perché una vettura come l'Alfasud non esisteva. Per questo abbiamo avuto buon gioco nel fare una ricerca del genere. C'era la volontà di Hruska di fare una vettura comoda come potrebbe essere oggi la Golf, ma l'Alfasud è ancora più spaziosa. Adesso si realizzano degli stampi che hanno una perfezione esasperata. Le lamiere sono ben fatte, ben stampate, con curvature perfette. Una volta si

LARGO ALLE IDEE  
Sopra, Giugiaro ci descrive con disegni alcune peculiarità di progetto dell'Alfasud. Il grande designer italiano ha ricordato come una volta si partisse dal foglio bianco e poche persone erano sufficienti a ideare e progettare un'automobile. Cosa che permetteva di sviluppare le idee.

guardava il complesso della vettura, oggi si esamina ogni particolare come negli orologi. Si cercano delle linee e delle sculture per incuriosire l'utente. I costruttori ci portano a fare delle cose che a noi vecchi del mestiere non piacciono tanto. Si cerca sempre qualcosa che possa differenziare. Ma non è detto che questo porti a realizzazioni armoniose o di buon gusto. È tutto un gioco di visione. La semplicità, che è sempre stata una prerogativa italiana, si sta evolvendo».

## Brutti disegni, belle auto

► All'epoca l'Alfa Romeo era un colosso, come oggi è Volkswagen: cosa è cambiato? Ci sono similitudini tra le due realtà?

«Allora era tutto più semplice. Cinque o sei persone decidevano come fare un'auto. Oggi c'è un apparato spaventoso. Una volta potevamo inventare tutto. Oggi bisogna attenersi a parametri non modificabili. I manager vogliono vedere un sacco di schizzi fuori della logica. Vogliono vedere delle cose inesistenti e allora scatenano tutti gli studi di design che hanno in giro per il mondo e chi ha più coraggio e più incoscienza vince. Poi, quando bisogna tradurre lo schizzo in realtà, tutto cambia, perché sono impossibili da realizzare: ruote enormi, mancanza di spazi per la meccanica e via discorrendo. Chi deve decidere non vuole vedere la realtà. C'è una prima fase illusoria voluta da tutti. Tutti vogliono illudersi. C'è la fase iniziale di esaltazione e di illusione. Vogliono vedere una bella donna, ma poi quella che sposano sarà così così. Quando disegnavo io partivo con schemi reali, con le dimensioni reali. Non c'era tempo per esaltarsi ma bisognava subito razionalizzare. Nella mia vita non ho mai fatto uno schizzo per invogliare a seguire un sogno. I giapponesi mi dicevano sempre che facevo dei brutti disegni ma delle belle auto».



**CONSEGNA**  
A sinistra, l'autore dell'articolo consegna le chiavi dell'Alfasud a Giugiaro, che ha voluto la macchina per la sua collezione. A fianco, una vista del sito di Pomigliano d'Arco (NA), realizzato apposta per costruire l'Alfa a trazione anteriore.

## MOLTE VERSIONI, 893.468 ESEMPLARI

VERSIONI	ANNI	PRODUZIONE	VERSIONI	ANNI	PRODUZIONE
1.2	1972-1975	179.444 unità	1.5 ti 3 porte	1981-1982	14.286
1.2 ti	1973-1977	88.727	1.2 Junior	1982-1983	6.000
1.2 N	1975-1979	46.430	1.2 S/SC 5 porte	1982-1983	20.587
1.2 L	1975-1979	152.468	1.3 S/SC 3/5 porte	1982-1983	11.069
1.2 Giardinetta	1975-1979	3.799	1.5 Quadrifoglio Oro	1982-1983	11.794
1.2 Super	1977-1980	49.968	1.3 ti	1982-1984	1.721
1.3 Super	1977-1978	28.840	1.5 ti Quadrifoglio Verde	1982-1984	9.221
1.3 ti	1977-1978	15.068			
1.3 Giardinetta	1977-1978	802			
1.3 Super	1978-1980	17.964			
1.3 ti	1978-1980	9.102			
1.3 Giardinetta	1978-1980	1.298			
1.5 Super	1978-1980	19.407			
1.5 ti	1978-1978	29.211			
1.2	1980-1982	73.493			
1.3	1980-1982	37.544			
1.3 ti	1980-1981	4.271			
1.5	1980-1982	27.695			
1.5 ti	1980-1981	9.622			
1.2 3 porte	1981-1982	4.674			
1.3 3 porte	1981-1982	8.659			
1.3 ti 3 porte	1981-1982	4.509			
1.5 3 porte	1981-1982	5.795			





**INCEDERE**  
 Il frontale della XK 150  
 presenta fatture e  
 dimensioni simili a quelle  
 della coeva Jaguar berlina.  
 L'Incedere si fa così più  
 maestoso rispetto alle  
 precedenti "120" e "140".

# Amuso maturo

**IL FRONTALE SIMILE ALLA BERLINA SUGGERISCE MIGLIORE ABITABILITÀ  
 IL FAVOLOSO SEI CILINDRI COMPENSA IL VETUSTO CAMBIO MOSS, COME  
 LA BELLEZZA DELLA LINEA L'ASSENZA DELLA RADICA  
 MA NON USATELA CON IL CALDO...**

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO CRISTIAN TORRACCHI

**U**no dei motivi per cui abbiamo deciso di occuparci di questa bellissima automobile è che non capiamo come possa essere valutata meno della Jaguar E Type, la sua erede; e l'occasione si è presentata quando un nostro lettore di Modena ci ha segnalato di essere entrato in possesso di uno dei primi esemplari (è del 1957), con guida a sinistra e molto bello, per una cifra corretta.

Basta dare un'occhiata alle fotografie per concordare su queste nostre considerazioni: certamente la E-Type è una delle macchine più belle della storia ma ci pare di poter dire che non abbia la classe che trasuda da questa XK 150 FHC (coupé) che, oltretutto, si avvale di una delle combinazioni di colori esterno British Racing Green ed interno beige tra le più indovinate per un'auto inglese.

Molti ricorderanno che, fino a tutti gli anni Cinquanta del secolo scorso, le FHC (Fixed Head Coupé) non erano soltanto le versioni chiuse delle varie roadster britanniche, ma anche le loro versioni "Lusso"; ruolo non condiviso in toto da questa XK 150 che, pur presentando un abitacolo rifinito a livelli veramente molto elevati, con pelle e moquette stesi senza risparmio, non si discosta granché dall'ugualmente lussuosa DHC (Drop Head Coupé: un sistema molto

inglese di definire la versione convertibile).

Solo la successiva OTS (Open Two Seater) appare leggermente più spartana ma siamo pur sempre nei segmenti più elitari del mercato e questa collocazione si nota.

La XK 150 nasce in sostituzione della affermatissima XK 140 un po' in fretta e furia, a causa delle conseguenze del famigerato incendio che nel febbraio del 1957 distrugge gli impianti di Browns Lane dove giacciono, tra le altre, parecchie XK 140 in lavorazione rendendole indisponibili alla consegna e chiudendone, di fatto, la carriera commerciale.

## Calandra

L'eredità, però, è sicuramente eccellente: segno che il tempo per studiarla e collaudarla era stato più che sufficiente; vero è che l'impostazione generale della vettura è pressoché identica a quella delle progenitrici della stessa famiglia (sia il vecchio chassis a longheroni e traverse, con il ponte rigido sospeso da balestre semiellittiche, sia le lamiere del pianale sono più o meno le stesse), facilitando così di molto il compito dei tecnici, ma le modifiche sono di non poco conto e si vede. La 150, pur rimanendo ancora nel solco della più pu-



ra tradizione delle spider inglesi, appare già a prima vista molto ammodernata: le fiancate restano sinuose, ma i parafranghi sono meno enfaticizzati che in passato e il muso, grazie ai 10 cm in più di larghezza del cofano motore, si giova di una calandra meno striminzita delle precedenti e molto simile a quella della berlina “3,4 litre”; sono conservati, invece, i caratteristici fanalini di posizione rotondi alla sommità dei parafranghi e con la spia rossa sul dorso. Il nuovo parabrezza, poi, finalmente in un solo pezzo e avvolgente, oltre a migliorare la visibilità, elimina l’anacronismo ormai inaccettabile del cristallo piano sdoppiato; dove il passo avanti è meno avvertibile è in coda, dove la classica rastrematura di queste Jaguar appare persino eccessiva rispetto alle nuove proporzioni del resto, mentre del tutto nuovi sono il paraurti in un sol pezzo e il porta targa con sede quadrata, in ossequio alle necessità degli americani, posto sul baule.

## **E la radica?**

All’interno, fermo restando l’ottimo grado di finitura già citato, i più tradizionalisti, tra i quali noi, hanno certamente di che lamentarsi per quell’anticipo di E Type che è la rinuncia alla radica di noce sul cruscotto; una scelta fatta in questa occasione dalla Jaguar e sempre ribadita sui propri modelli anche vagamente sportivi (molti ricorderanno la prima XJ-S) che pare voglia quasi affermare una propria personalità così forte da potere rinunciare senza pregiudizio alle più classiche suggestioni delle auto inglesi; una scelta che, però, è stata sempre criticata dalla clientela e che a noi appare incomprensi-

bile in quanto sarebbero forse bastati gli scarti di lavorazione del sontuoso arredamento delle berline per rivestire in legno pregiato almeno la parte centrale delle plance di tutti questi modelli.

Intendiamoci: i sedili e il cruscotto rivestiti in pelle (solo le primissime DHC lo hanno in alluminio) e la spessa moquette sul pianale rendono l’abitacolo un salotto intimo e ben rifinito dove è piacevolissimo lasciare scorrere i chilometri e tuttavia, senza ebanisterie, un po’ di “britishness” viene a mancare e ciò dispiace. Il comfort, invece, non presta il fianco a critiche tanto più che le porte assottigliate e i sedili allargati concedono un po’ di agio aggiuntivo.

## **Moss (il cambio)**

Gli aggiornamenti alla meccanica non hanno invece alcuna controindicazione anche se è curioso pensare che i freni a disco, forniti dalla stessa Casa che per prima li aveva portati alla vittoria a Le Mans, non fossero graditi da tutti al punto da consigliare la Jaguar di conservare l’opzione dei tamburi (non è noto quanti li richiesero: crediamo pochi); un altro deciso aiuto alla guida viene dalla scatola dello sterzo a cremagliera mentre, inizialmente, l’ottimo sei cilindri 3,4 litri a due carburatori da 193 CV non riesce a portare la più pesante “150” allo stesso livello prestazionale della “140”; a chi chiede un po’ più di “birra” viene offerta una testa con valvole maggiorate, denominata tipo B e derivata dalla tipo C montata sulla XK 140 S. E. (Special Equipment), per una ventina di CV aggiuntivi.

Urge allora una soluzione più radicale, che arriva nella primavera del

### MINUSCOLI

La linea della XK 150 è tra le più belle, parlando di spider/coupé all'inglese. Anche senza radica, l'abitacolo resta ben rifinito e molto elegante (sotto). Dietro i sedili anteriori ci sono due strapuntini minuscoli: meglio usare lo spazio per altri bagagli (in basso).



1958 con la XK 150 S che, attraverso l'adozione di un pacchetto composto da un terzo carburatore, testa "Straight Port" a condotti rettilinei (verniciata in colore oro), rapporto di compressione aumentato e volano alleggerito, porta la potenza a 253 CV dichiarati.

Piccola considerazione a margine: in effetti la somma degli interventi effettuati non pare, a spanne, sufficiente ad un aumento della potenza pari a 60 CV, sensazione avvalorata dalla differenza nelle prestazioni, tutt'altro che eclatante: lo 0-100 km/h, per esempio, cala mediamente di mezzo secondo; sembra piuttosto l'inizio della censurabile abitudine Jaguar, durata fino a circa metà degli anni'80, di tentare di confondere le idee alla clientela dichiarando potenze esagerate rispetto alle prestazioni poi effettivamente ottenibili dalle sue automobili.



Tendenza confermata molto presto, nel 1960, quando è proposto, a richiesta, il motore da 3,8 litri sia in versione a due carburatori sia a tre per la "S": le potenze dichiarate salgono rispettivamente a 223 e 269 CV (!).

### **Parafiamma**

Permane immutata, di contro, la presenza del vetusto cambio Moss a quattro rapporti, più overdrive a richiesta, con prima non sincronizzata. Un componente obsoleto del quale ci si può fare una ragione in tre modi: imparando ad usarlo con la dovuta lentezza (confacente, peraltro, allo "spirito" della vettura); viaggiando quasi sempre in terza: un rapporto che vi può portare da quasi fermi ai centosettanta all'ora con imperiosa progressione; considerando, da ultimo, che hanno dovuto sorbirselo anche i primi clienti della ben più moderna, in apparenza, E-Type. Da scartare, a nostro avviso, l'opzione cambio automatico: non perché sia tanto inefficiente -un decoroso Borg Warner a tre rapporti- ma perché ci pare che la XK 150, per quanto leggermente imborghesita, rimanga una macchina di tono sportivo più adatta al cambio manuale.

Ma torniamo al 1958 per segnalare che, accanto alle primigenie FHC





#### L'IMPORTANZA DEI DETTAGLI

Il bellissimo fregio posteriore ricorda le vittorie del Giaguaro alla 24 Ore di Le Mans (tra cui la prima di un'auto con freni a disco, nel 1955). A sinistra, la luce targa con il marchio stampato; nella vista di tre quarti posteriore si nota il paraurti dotato di rostri piuttosto voluminosi; alla guida si apprezza soprattutto la grande spinta del sei cilindri inglese, che rende superfluo (per fortuna...) l'uso del cambio; anche una maniglia porta può essere... scenografica.

e DHC viene offerta la vera e propria spider a due posti secchi denominata OTS cui abbiamo accennato all'inizio: in questo modo la tradizionale terna di versioni è ripristinata anche per la nuova nata. Questa Roadster, o OTS che dir si voglia, ha più di un elemento di diversità rispetto alle sorelle, il più importante dei quali è lo spostamento all'indietro del parafrangente di una decina di centimetri, intervento che dà luogo a un frontale più lungo e aggressivo, a porte dal taglio diverso e all'arretramento dell'abitacolo con minore spazio dietro ai sedili anteriori che ora, senza poltroncine, resta riservato ai bagagli. Questi ultimi possono essere anche molto lunghi grazie all'abitacolo comunicante con il bagagliaio tramite uno sportello, come sulle altre due versioni.

Rispetto alle normali roadster inglesi del periodo la Jaguar dimostra di essere comunque di un'altra categoria anche attraverso l'adozio-

ne dei cristalli laterali discendenti in vetro, per quanto senza i comodissimi deflettori presenti sulle altre due; solo la capote le dà l'aria dello "speedster": un semplice telo, con lunotto apribile mediante cerniera lampo, che, una volta ripiegato, scompare totalmente alla vista.

Tutte considerazioni che abbiamo fatto per dare al lettore una serie di informazioni un po' più esaustiva sull'intera gamma delle Jaguar XK 150, tra l'altro la OTS fu a lungo la versione più venduta specialmente in USA, ma che ben poco riguardano la magnifica FHC del servizio: con il suo padiglione molto più luminoso e più abitabile di quello delle progenitrici e con una meccanica allo stato dell'arte per il periodo (cambio a parte), è un'auto che fa venire voglia di salire a bordo e partire per una trasferta transcontinentale con la certezza di guidare una macchina in grado di non far rimpiangere in alcun modo scelte più moderne.

E questo grazie a prestazioni più che soddisfacenti anche con questa 3.4 "base" a due carburatori (198 km/h e 8,7 secondi nello 0-100 vanno sicuramente bene), ed alla capacità di farvi scendere nell'hotel di charme che avrete prenotato ad ogni tappa con un'eleganza inimitabile in quanto ormai perduta.

L'unica avvertenza è quella di non viaggiare in piena estate: il famigerato calore emanato da motore e cambio di queste macchine è molto elevato e mal si combina con i ricorrenti anticicloni africani che, ultimamente, investono l'Europa: in questi casi l'idea di aver lasciato a casa l'Audi potrebbe venirci rinfacciata pesantemente dalla vostra compagna di viaggio e gli arrivi di tappa potrebbero essere molto meno "glamour" del previsto.



**CAPIENTE**

**La "nostra" XK 150 è una rara coupé con guida a sinistra. Sopra, il dettaglio del bagagliaio, piuttosto capiente per il tipo di automobile e certo sufficiente per le esigenze di due persone.**





## GRAFFIO REGALE

Sopra, le progenitrici della XK 150: a sinistra la 120, una spider all'inglese pura, pochi fronzoli e tanta (scarna) sostanza; a destra, una 140 coupé preparata per le competizioni. In basso, il maestoso e scenografico sei cilindri in linea a corsa lunga, ricco di coppia a bassi regimi. Le sue qualità permettono di viaggiare quasi in ogni situazione usando soltanto III e IV, con un *aplomb* regale (ma sempre pronto a graffiare).

## Scheda tecnica

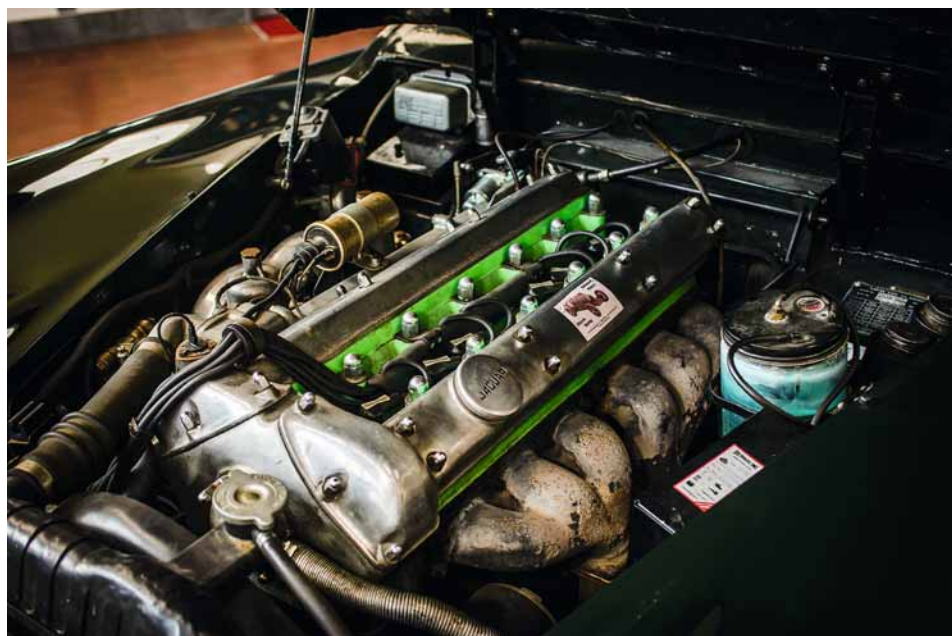
### JAGUAR XK 150 FHC (S.E.) 3,4 LITRE

**Motore** Jaguar XK V anteriore longitudinale, sei cilindri in linea Alesaggio 83 mm Corsa 106 mm Rapporto di compressione 8:1 Potenza 193 (213) CV a 5.500 giri Coppia 275 (291) Nm a 3.000 giri Distribuzione bialbero a camme in testa comandata da catena Alimentazione a due carburatori SU HD6 Lubrificazione a carter umido Capacità carter olio 7,5 litri Raffreddamento ad acqua, circolazione forzata Impianto elettrico a 12 Volt Dinamo 288 Watt Batteria 60 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco, comando idraulico Cambio manuale Moss a quattro marce con prima non sincronizzata ed overdrive Laycock de Normanville a richiesta Rapporti: I 3,377; II 1,86; III 1,283; IV 1; OD 0,778; RM 3,377; a richiesta cambio automatico Borg Warner a tre marce Rapporti: I 2,308; II 1,435; III 1; RM 2,009 Rapporto al ponte 3,54, con overdrive 3,77 Pneumatici 6.00 - 16" Cerchi a raggi in acciaio 6 x 16" **Corpo vettura** Telaio a longheroni e traverse Carrozzeria coupé 2+2 Sospensioni anteriori indipendenti, bracci trasversali, barre di torsione, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre simiellittiche, ammortizzatori telescopici Freni a disco sulle quattro ruote, servofreno a depressione Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante 64 litri. **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.591 Carreggiata anteriore 1.311 Carreggiata posteriore 1.311 Lunghezza 4.496 Larghezza 1.638 Altezza 1.397 Peso a vuoto 1.321 kg **Prestazioni (rilevate)** Velocità massima 198 (201) km/h Consumo medio di carburante 13,2 (13,6) litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 8,7 (8,3) sec Accelerazione 0-1.000 m 30 (29,6) sec Ripresa 80-120 km/h in IV 10,3 (9,9) sec

### JAGUAR XK 150 FHC S 3,4 LITRE

*Come Jaguar XK 150 3.4 Litre tranne:*

Motore Rapporto di compressione 9:1 Potenza 253 CV a 5.500 giri Coppia 350 Nm a 4.000 giri Alimentazione a tre carburatori SU HD8 Prestazioni (rilevate) Velocità massima 212 km/h Consumo medio carburante 14,5 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 7,7 sec Accelerazione 0-1.000 m 28,2 sec Ripresa 80-120 km/h in IV 10 sec



**BELLISSIME IERI E OGGI** MERCEDES-BENZ 450 SEL 6.9



# La "Rolls" di Stoccarda

**SOUPLESSE DI MARCIA, QUALITÀ COSTRUTTIVA E PRESTIGIO NE FACEVANO UNA SERIA RIVALE DELL'AUTO DEI PRINCIPI. APPENA SOTTO PER ALLESTIMENTO E FINITURE, MOLTO SOPRA QUANTO A PRESTAZIONI E GUIDABILITÀ OGGI È ANCORA UNA GRANDE... "BRUCIA SEMAFORI"!**

DI VITTORIO FALZONI GALLERANI - FOTO PIERPAOLO ROMANO

**P**er definire e mettere a punto il progetto della Mercedes Benz 450 SEL 6.9 non fu necessario nascondersi e lavorare fuori orario come era accaduto invece per la progenitrice: quella 300 SEL 6.3 che, trapiantando il motore della Mercedes 600 sul corpo vettura della 300 SEL W109, aveva dato vita alla prima berlina "anabolizzata" della Casa di Stoccarda. In quel caso 250 CV, sviluppati a un letargico regime di 4.100 giri al minuto e quindi subito disponibili al piede, erano incaricati di muovere 1.780 kg di auto e il risultato erano prestazioni competitive con quelle delle contemporanee Porsche 911 (0-100 in 6,5 sec e 220 km/h) con un comfort da pascià assicurato dalle sospensioni pneumatiche e dal passo lungo.

Il successo fu notevole anche, e soprattutto, sul piano dell'immagine visto che molti furono i piloti professionisti che ne fecero la propria auto personale per i trasferimenti da un circuito all'altro; un successo che indusse la Mercedes a replicare l'operazione con la successiva serie S: la W116 del 1972. Più pesante in media di una settantina di kg rispetto alle W109, la nuova serie vedeva il suo gap ponderale ampliarsi fino a circa duecento kg in più, in gran parte dovuti alla completissima dotazione di servomeccanismi montati di serie, nel caso della top di gamma. Cioè la 450 SEL 6.9 che, svelata al pubblico al Salone di Ginevra del 1974, iniziò a essere prodotta nel 1975, su di una catena di montaggio a lei esclusivamente riservata, dopo che la messa a punto aveva raggiunto i soliti maniacali livelli che allora caratterizzavano la Stella a tre punte.

**ADEGUATO**  
Imponenza, classe  
e prestazioni: le  
caratteristiche  
salienti di questa  
Mercedes. Qui in  
adeguato colore  
Silver Green  
metallizzato.



**MANUALE**  
Anche senza avere punti di riferimento, nella vista laterale s'intuisce la lunghezza oltre i 5 metri di questa vera ammiraglia. Con, però, qualche contraddizione: come lo specchio retrovisore a comando manuale (in alto a sinistra). Completa la strumentazione: il pomello sotto il tachimetro è il comando delle sospensioni idrauliche. Il cambio automatico a tre marce. La pedaliera con il piccolo comando del freno di stazionamento.

Tanto per cominciare non vi fu alcuna esitazione, dato il peso aggiuntivo da proiettare nella stratosfera, ad aumentare la cilindrata del venerabile (1963) motorone M-100, alimentato a iniezione meccanica, fino alla inedita cilindrata di quasi sette litri, da cui scaturirono 286 CV; d'altronde erano molto recenti le prodezze della 300 SEL 6.8 AMG (la cosiddetta "scrofa rossa") che portò il suo 6,8 litri da 420 CV a vincere in scioltezza la 84 Ore del Nürburgring nel 1970.

### Tre marce

E tutto senza che l'aumento di cubatura causasse al V8 alcuna perdita delle proprie proverbiali dolcezza e trattabilità, dato che il regime di giri dell'M-100 (numero di codice del motore) fu aumentato soltanto fino ai 4.250 giri. L'unico inconveniente venne dalla titanica coppia motrice di 58 kgm, che mise in crisi il cambio automatico Daimler-Benz a quattro marce della 600 e della 300 SEL 6.3, costringendo i progettisti ad approntare un più robusto tre marce che, però, risultò poi responsabile, insieme al peso, delle prestazioni inferiori in accelerazione rispetto 6.3: lo 0-100 ora richiedeva 7,4 secondi.

Era chiaro comunque che, anche con questi inconvenienti, le caratteristiche di Eurostar autostradale erano state salvaguardate: la velocità massima, addirittura, crebbe fino a 225 km/h, e la clientela VIP non mancò; a parte i "soliti" piloti di F1 -tra cui ricordiamo James Hunt e Keke Rosberg- ne comprarono una Frank Sinatra, John Fitzgerald Kennedy Jr, Adriano Celentano e gli attori Telly Savalas (l'ispettore Kojak) e Peter Fonda (l'eroe di Easy Rider) che pare la conservi tuttora; e nemmeno Sofia Loren rimase insensibile al richiamo di questa macchina così esclusiva e, vedendola come l'auto ideale per le sue esigenze quotidiane, compreso il trasporto dei cani, se ne fece allestire una variante "station wagon" dal carrozzie-



re britannico Crayford, specializzato in tale tipo di trasformazioni.

Infine, dopo tante star, è da sottolineare il fatto che non si accontentarono della già sontuosa 450 SEL 4.5 neppure molti illustri sconosciuti che, però, dovevano essere molto facoltosi poiché la 6.9 in Italia, per esempio, costava quasi il doppio della 4.5: nel 1977 il listino riportava Lire 39.593.000 per la prima e Lire 23.895.000 per la seconda. C'è da chiedersi cosa potesse spingere chicchessia a spendere tanto di più per un'auto apparentemente identica.

### Carter secco

La risposta risiede, a nostro avviso, da un lato nell'appagamento del proprio snobismo nell'entrare in possesso di una vettura costruita con il contagocce e quasi a mano ma, dall'altro, vi sono argomenti molto più importanti, sotto pelle, che vale la pena di elencare.

Innanzitutto, le sospensioni: da tradizionali, diventano idropneumatiche usando, per la prima volta su una Mercedes, un sistema simile a quello Citroën ma con tipica robustezza teutonica: il compressore adibito a tenere in pressione l'impianto è azionato, infatti, direttamente dalla catena di distribuzione e non da una cinghia trapezoidale come sulle francesi. Ovvio che le rotture sono molto meno frequenti e, anche in quel caso, la Mercedes non crolla a pochi centimetri da terra ma rimane sostenuta da ammortizzatori d'emergenza in gomma dura, tipo Morris Mini Minor.

E, a proposito di Mini, un autorevole commentatore dell'epoca si spinse ad affermare, dopo un test su strada condotto senza risparmio, che con questo sistema di sospensioni la 6.9 permetterebbe anche, volendo, di "zigzagare" da una curva all'altra come su una di quelle vetturette; lievemente esagerato, come

### ZEBRANO

**Eccelsa la qualità della pelle, qui in colore pergamena. Materiale che però era soltanto a richiesta. Mercedes forniva di primo equipaggiamento un vellutone (di gran fattura, peraltro). In alto, l'inconfondibile plancia delle auto di Stoccarda, con il tipico volantone; è uguale però a quella della 280 S: quella che sembra radica è legno zebrano.**



**SICUREZZA**  
La 450 SEL 6.9, nonostante peso e dimensioni, si muove con insospettabile agilità (sopra). Certo non è una sportiva, ma le qualità dinamiche sono ottime, tutt'altra cosa rispetto ad auto anche più blasonate. Sotto, una importante dotazione di serie: il tergi lava fari. La sicurezza prima di tutto.



vedremo, ma rende l'idea di un'agilità certamente inaspettata.

Il cambio, come accennato, è realizzato dalla Daimler-Benz apposta per lei, mentre il differenziale è uno ZF autobloccante con un rapporto al ponte allungato per diminuire il regime del motore in autostrada ove, in effetti, esso non si sente mai: fino ai 160 km/h gira pianissimo, poi il rumore del vento diventa dominante. Il motore, una variante aggiornata del leggendario M-100 con blocco in ghisa e teste in alluminio, era costruito a mano e provato al banco per oltre quattro ore durante le quali vi era una sessione di quaranta minuti a pieno gas alla ricerca di cedimenti che mai avvenivano, anche grazie ai dodici litri di lubrificante contenuti in apposito serbatoio, contro i 7,5 nella coppa delle altre Mercedes S a otto cilindri; una scelta, questa della lubrificazione a carter secco, per certi versi obbligata dalla necessità di abbassare il motore a un livello compatibile con la linea del cofano, e che si porta in dote intervalli di cambio olio degni di un'auto attuale: 20.000 km. Totalmente superata, poi, la necessità di regolazione delle punterie, grazie al sistema automatico idraulico montato per la prima volta su una Mercedes; sistema, neanche a dirlo, concepito a Stoccarda in modo da migliorarne in maniera sostanziale il funzionamento rispetto a quelli classici allora in uso, principalmente, sui motori USA.

### **Vellutone**

Trovandosi a tu per tu con la 6.9 del servizio, che appartiene a Luca Viscardi di Paderno d'Adda (LC) ed è una delle primissime del 1975 (numero di telaio 267) si capisce di avere a che fare con un ben strano soggetto, soprattutto pensando al mega prezzo di vendita cui abbiamo accennato; come si può osservare, la plancia è identica a quella della 280 S, con la sua striscia di legno zebrano, non proprio il massimo del lus-



### ELEGANTE E VELOCE

L'antesignana della 450 SEL 6.9 è stata la 300 SEL 6.3. In queste immagini la vediamo nelle sue principali interpretazioni. Sopra, un'immagine commerciale che punta sull'eleganza. Qui sotto, in circuito mostra le ottime qualità dinamiche, mantenute poi dalla 450. In basso, la 300 SEL 6.8, prima AMG, alla 24 Ore di Spa 1971, in cui, contro ogni pronostico, arrivò seconda.



## QUELLE FACCE UN PO' COSÌ

C'è un ricordo incancellabile che rimane dopo avere guidato la 6.9: le facce degli altri automobilisti al semaforo dopo. Chi, come noi, è abituato a circolare con macchine "vecchie" conosce bene quell'improvvisa impazienza che prende molti utenti della strada: magari è un riflesso condizionato ma pare non risparmi nessuno di quelli che ci affiancano anche in ottava fila pur di toglierci di torno appena scatta il verde.

Questa volta, però, hanno fatto male i conti poiché con la 6.9 è sufficiente una partenza normale, un "metà gas" senza alcun desiderio di rivalsa, per seminare tutti i SUV di varia taglia che vi avevano accerchiato; e, visto che i loro "autisti" sono appollaiati più in alto, è facile vedere i loro sguardi fintamente indifferenti nello specchio retrovisore (visto che stavolta si sono accodati). E tutto ciò accade regolarmente nonostante che questa 450 mostri le due magiche cifre 6 e 9 orgogliosamente sul coperchio del bagagliaio; evidentemente ne conoscono il significato, e pur tuttavia, è noto che il suo mancato montaggio fosse una delle opzioni (codice 261) più richieste all'epoca: adesso capiamo perché.

Uscendo dalla città per imboccare l'autostrada, le cose diventano

più "normali", se così si possono chiamare l'occupazione costante e autorevole della corsia di sorpasso alla guida di un'auto di quaranta anni, il perfetto silenzio in cui si viaggia e l'invidiabile comfort climatico di cui si gode nonostante un anticipo di primavera avesse portato il termometro abbastanza vicino ai trenta gradi.

Lo stupore torna quando affrontiamo una strada secondaria; certamente, come avevamo anticipato, quel giornalista che l'ha paragonata a una Mini era stato sovrastato dall'entusiasmo, forse per merito del monumentale motore che proietta il berlinone tra una curva e l'altra in gran fretta, oppure dei freni, che non mostrano segni di cedimento; la maneggevolezza, però, è un'altra cosa.

D'altro canto è vero che la stessa distanza su di un tracciato misto a bordo di una coeva Rolls-Royce potrebbe richiedere il doppio del tempo. La 6.9, infatti, pur riuscendo, in molte occasioni, ad essere un tappeto volante come la RR ha però un modo di incedere che, più che quello di un veliero, ricorda quello di un off-shore: cambia direzione con molto maggiore efficacia e in accelerazione alza imperioso la prua verso il cielo. E non c'è verso: i comuni mortali devono farsi da parte.



**MATERIALI**  
Sopra, due immagini da cui si percepisce la qualità dei materiali usati su questo affascinante "macchinone". Sotto, l'impianto di aerazione è dotato di condizionatore d'aria a comando manuale, ma più che adeguato alle necessità degli occupanti e alla volumetria dell'abitacolo.



so; sedili e specchi retrovisori ad azionamento manuale come il condizionatore d'aria; e si badi bene che interno in pelle, tetto apribile e cerchi in lega, qui presenti, sono optional come l'autoradio che, infatti, è assente: incredibile! Non crediamo, infatti, che la presenza di tergilavafari e cruise control di serie pareggino i conti con concorrenti tipo Jaguar XJ-12, Cadillac Seville e DeTomaso Deauville, tutte molto meno costose, e che al confronto apparivano con il vestito della festa tanto erano equipaggiate. Vi è però un altro aspetto della questione: in fondo ciò che conta davvero per il comfort e la sicurezza degli occupanti, e cioè vetri elettrici, chiusura centralizzata, appoggiatesta e il già citato condizionatore, ci sono e funzionano tutti in maniera esemplare come il primo giorno dopo quaranta anni. L'esperienza ci dice che non sempre le concorrenti citate possono mostrare lo stesso grado di efficienza nel tempo.

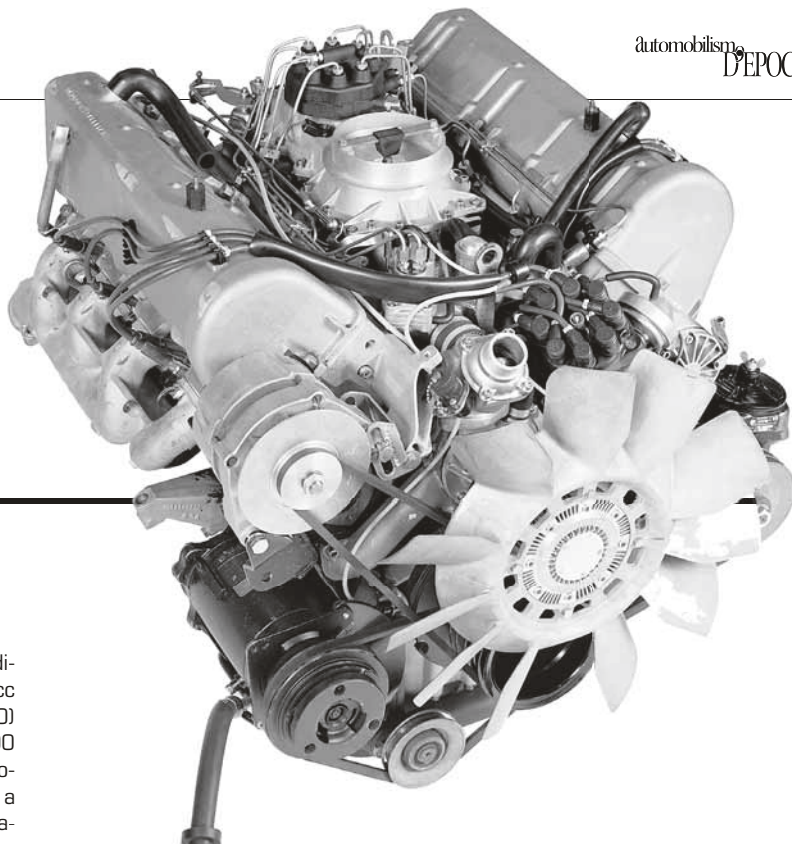
Una considerazione a parte merita il "vellutone" a coste che riveste in origine i sedili di queste Mercedes: non certo lussuoso come la pelle, presenta tuttavia un'accoglienza climatica molto superiore ed una resistenza non descrivibile se non raccontando il fatto che ne abbiamo incontrato uno ancora al suo posto, su una derelitta 6.9, dopo oltre un milione di km; presentava qualche lacerazione, certo, ma insomma...

Tutta questa sobrietà, che noi tanto apprezziamo, non poté, purtroppo, resistere a lungo: nel giro di poco la Mercedes fu costretta ad adeguarsi alle esigenze sempre crescenti dei clienti di questo tipo di auto. Di fronte alle loro minacce di passare in massa alla Rolls-Royce che, nel frattempo (1977), aveva presentato la Silver Shadow II con il climatizzatore automatico insieme a un'infinità di migliorie apportate sulla sua ormai affermatissima berlina, la Mercedes corse ai ripari e pensò bene di rivedere un po' l'allestimento di questa ammiraglia fuori dagli schemi. Nel 1977, più o meno in concomitanza con l'inizio della sua esportazione negli USA, la plancia fu rivestita in radica di noce così come il tunnel tra i sedili che, intanto, era stato messo in grado di ospitare la centralina di comando del nuovo impianto di climatizzazione automatica di progettazione Chrysler, un'opzione presente in quasi tutti gli esemplari esportati in America ma quasi assente su quelli europei. Dal 1978, e per tutti, la 6.9 divenne poi la prima auto al mondo sulla quale era possibile, a richiesta, montare l'impianto antibloccaggio elettronico dei freni ABS della Bosch; basterebbe questo fatto a farne un'icona tra le auto con la stella a tre punte; un'icona, tra l'altro, a tiratura limitata: 7.380 furono, in tutto, gli esemplari costruiti e, tra questi, 1.816 sono della molto meno potente versione USA, afflitta, oltretutto, da avulsi fari rotondi e paraurti spropositati: due componenti in grado di mortificarne quasi del tutto l'eleganza della linea.

La SEL 6.9 uscì di produzione nel 1980 e, per incontrare qualcosa del genere in casa Mercedes, si dovette attendere la 560 SEL del 1985.

**SUPER COPPIA**

Protagonista assoluto di questa super berlina è il V8 di 6834 cc. La potenza specifica non è eccezionale, ma... coppia e regolarità di funzionamento sì! Nelle foto in basso, il tappo del serbatoio olio (il motore è a carter secco) e il comando delle sospensioni idrauliche, che termina nel manettino sotto il cruscotto. Il vano motore: notare le dimensioni della batteria.



## Scheda tecnica

### MERCEDES BENZ 450 SEL 6.9 (VERSIONE USA)

**Motore** Tipo M-100 8 cilindri a V di 90° anteriore longitudinale Alesaggio 107 mm Corsa 95 mm Cilindrata 6834 cc Rapporto di compressione 8,8:1 (8:1) Potenza 286 (250) CV a 4.250 (4.000) giri Coppia 58 (49,8) kgm a 3.000 (2.500) giri Indice di elasticità 1,7 (1,78) Distribuzione monoalbero a camme in testa per bancata Alimentazione a iniezione meccanica Bosch K-Jetronic Lubrificazione forza-



ta carter secco Capacità serbatoio olio 12 litri Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico a 12 Volt Alternatore 1050 Watt Batteria 88 Ah **Trasmissione** Trazione posteriore Cambio automatico MB W3B 050 a tre marce Rapporti: I 2,3:1; II 1,46:1; III 1:1; RM 1,84 Rapporto al ponte 2,65:1 Cerchi in acciaio 6,5J x 14" Pneumatici Michelin XWX 215 VR14 **Corpo vettura** Telaio monoscocca in acciaio Carrozzeria berlina 4 porte Sospensioni anteriori indipendenti, bracci trasversali, elementi elastici a sfere di gas compresso, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori indipendenti, triangoli, elementi elastici a sfere di gas compresso, barra stabilizzatrice, dispositivo autolivellante Freni a disco autoventilanti sulle quattro ruote, servofreno a depressione, dal 1978 ABS a richiesta Sterzo a circolazione di sfere con servosterzo Capacità serbatoio carburante 95 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.960 Carreggiata anteriore 1.520 Carreggiata posteriore 1.500 Lunghezza 5.060 (5.335) Larghezza 1.870 Altezza 1.425 Peso a vuoto 1.935 (1.985) kg **Prestazioni dichiarate** (versione Europa) Velocità massima 225 km/h Consumo medio carburante 16 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 7,4 sec Accelerazione 0-1.000 m 28 sec



# Ritorno a Monte-Carlo

**RESTAURATA LA MONOPOSTO CHE FU DI ALAN JONES**  
**LA "FACTORY" INGLESE, INNOVATIVA NELLE POLITICHE COMMERCIALI, VINSE A SORPRESA IL GP MONEGASCO NEL 1975, CON RENZO ZORZI**  
**I RICORDI DEI PILOTI COLOMBO E PASSADORE**

Di EUGENIO MOSCA - FOTO ENRICO SCHIAVI E ACTUALFOTO



## DOPPIO RITORNO

La GRD 373-Ford #30 in curva Parabolica a Monza e, sopra, al tornantino al Monaco GP Historique 2014. Nell'altra pagina: lo striscione realizzato per la gara monegasca ed esposto nel paddock, con la storia della GRD e in particolare di questo esemplare: il pilota nella foto è Pedro Passadore.

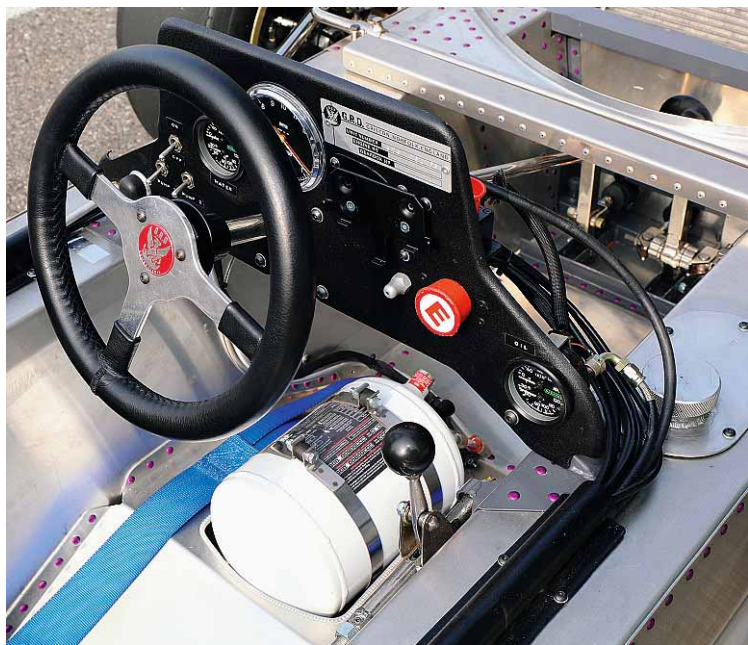




**N**el settembre del 1971 a Griston, piccolo villaggio nei paraggi di Norfolk, viene ufficialmente registrata una nuova società, la G.R.D (Group Racing Development). Il nucleo principale della nuova azienda è composto da un gruppo di persone che ha appena abbandonato la Lotus: tra questi, Mike Warner, che ne prende la guida commerciale, il designer Dave Baldwin e i tecnici Derek Wild e Gordon Huckle, ai quali si aggiunge Jo Marquart, in arrivo dalla McLaren dopo essere stato anch'egli in Lotus, che va a ricoprire il ruolo di direttore tecnico. La nuova azienda nasce su solide basi economiche, grazie all'appoggio di Denys Dobbie: con il programma DART, quest'ultimo oltre a schierare ufficialmente le GRD in Formula 3 punta addirittura alla F1. Dobbie ha una spiccata visione commerciale del business legato al motorsport e ha obiettivi ambiziosi. Il programma iniziale prevede la costruzione di monoposto di F3 e F2 e biposto Sport. È un attacco diretto ai marchi consolidati del settore, March, Brabham e Lola, che punta al mercato inglese oltre a quelli brasiliano, giapponese, svizzero e italiano.

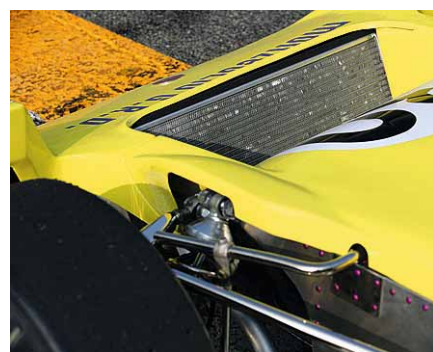
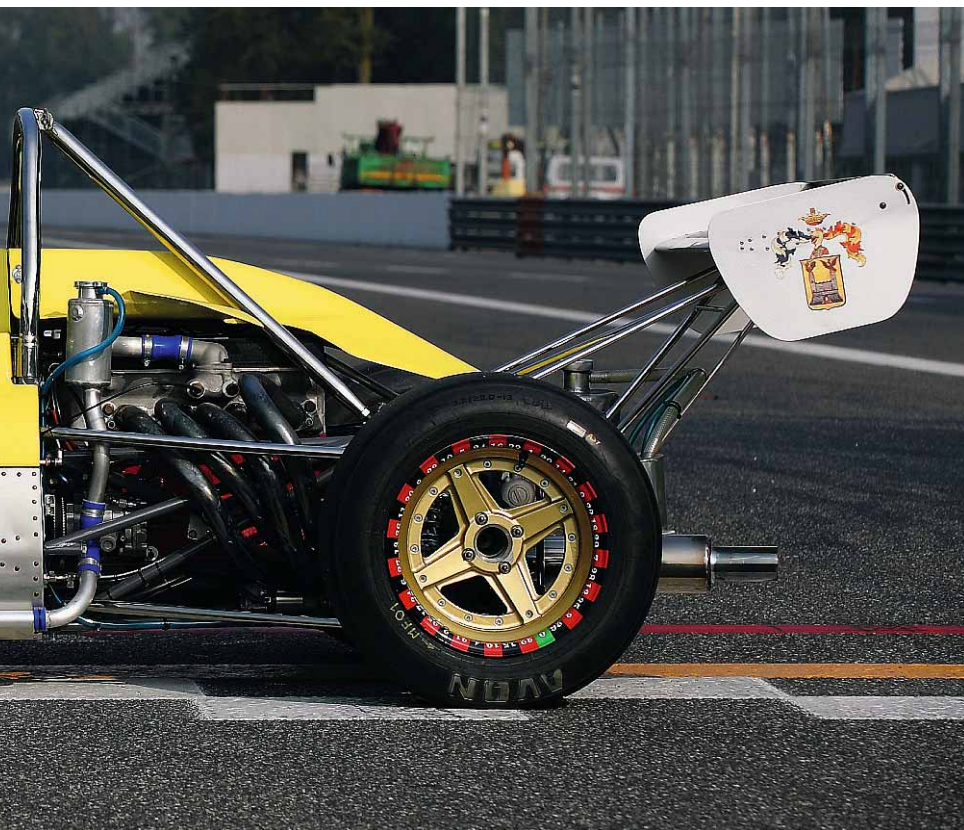
### **Partenza alla grande**

Al primo anno sforna subito 35 vetture, suddivise tra le varie categorie, e per il 1973 si punta a salire di almeno 10 unità. Due sono le particolarità della nuova azienda, che occupa 25 persone: innanzitutto, a differenza delle concorrenti dirette, la GRD costruisce al suo interno la maggior parte dei pezzi, tranne le carrozzerie e poco altro. Inoltre, la factory è divisa in due settori: il reparto produzione, con l'uruguayano Richard Vignoles come direttore, e la società GRS International, diretta da Gordon Huckle, che gestisce il servizio clienti tramite una formula innovativa: nel costo di acquisto della macchina sono compresi sia trasporto sulle piste sia manutenzione presso la factory, con un meccanico dedicato.



### **AGGIORNATA 374**

In alto: la GRD 373 ex-Alan Jones prima di arrivare in Italia fu aggiornata 374: radiatore anteriore e "panche" laterali eliminate. L'ala posteriore rimase di tipo vecchio. I cerchi con la corona esterna stile roulette sono un vezzo del proprietario per il GP di Monaco. Sopra: la strumentazione ha contagiri meccanico, a sinistra pressione benzina e temperatura acqua, a destra temperatura e pressione olio. Nell'altra pagina, in alto i supporti degli specchi retrovisori uguali a quelli dell'epoca; sotto, il radiatore. In basso, il team che l'ha portata a Monaco: da destra, Carlo de Laurentiis, Massimo Pollini, Marco Fumagalli, Paolo Colombo.



## RESTAURO FEDELE

La monoposto è stata affidata alle cure del tecnico Massimo Pollini, che ci spiega i lavori eseguiti: «La macchina era piuttosto "vissuta", quindi l'abbiamo smontata completamente, parti meccaniche e impianti, arrivando alla scocca nuda. Le centine erano in buone condizioni mentre diversi punti dei pannelli presentavano i tipici effetti della corrosione dell'alluminio. Quindi abbiamo mantenuto le centine e alcuni pannelli in buone condizioni, anche per salvaguardare l'originalità della vettura, facendo realizzare il resto dalla MDA, con la cura di utilizzare lo stesso tipo e dimensione di chiodi e rivetti dell'epoca. Negli anni erano stati eseguiti parecchi lavori atti a fare funzionare la macchina ma non conformi all'originale. Tra i primi a saltare subito all'occhio, filetti di passo differente oppure manicotti del liquido motore di dimensioni diverse, perciò ci siamo dati da fare per raccogliere disegni e immagini dell'epoca oltre a parlare con meccanici e preparatori che avevano seguito queste vetture in quegli anni attingendo dalla loro memoria storica. Possono sembrare dettagli di poco conto mentre invece

sono convinto che il valore aggiunto di un restauro sia quello di mantenere oppure replicare il più possibile i particolari originali della vettura in questione -sottolinea Pollini, che oltre ad avere una notevole memoria storica avendo lavorato sulle F3 in quegli anni, ama ricostruire scrupolosamente la storia della vettura su cui sta lavorando-. Ad esempio, i braccetti delle sospensioni erano stati cromati, trattamento non ammesso all'epoca, quindi li abbiamo fatti sabbiare togliendo la superficie cromata, controllato tutte le saldature e rifatte alcune parti prima di sottoporre ogni particolare al trattamento adeguato. Tutte le leve delle sospensioni, così come i porta mozzi, sono stati sottoposti ai raggi per verificarne l'integrità. La sicurezza, infatti, è un aspetto fondamentale in una macchina da corsa storica, che deve assicurare divertimento ma soprattutto essere sicura e affidabile. Infatti, tutti i particolari relativi ai comandi sono stati rifatti ex-novo. Tra questi l'impianto frenante: pompe, pinze e tutti i tubetti sostituiti, naturalmente con particolari rispondenti agli originali. La scatola guida è stata revisionata, mentre sono stati sostituiti tutti i cuscinetti ruota e gli uni-ball. Per gli ammortizzatori abbiamo recuperato quattro Bilstein come quelli montati all'epoca, adottando anche

le tarature originali. Il motore Ford BDA è stato completamente revisionato da Ellegi Motori, del cambio Hewland a 5 rapporti è stata tenuta buona la scatola ma rifatta gran parte della meccanica interna: oltre all'ingranaggeria, pignone e corona, forcelle e selettori, cuscinetti, e il differenziale autobloccante. Le carrozzerie presenti sulla GRD all'acquisto non erano originali, quindi ne sono state acquistate altre in Inghilterra presso uno specialista che le realizza con gli stampi originali. Infine, abbiamo rifatto i supporti degli specchi retrovisori, in base alle foto dell'epoca».





#### MUSO AVVOLGENTE

**Sopra: nel 1974 anche la GRD segue la moda del momento, adottando il muso avvolgente. In quel momento si preferiva portare il radiatore davanti per avere una migliore distribuzione del peso. Qui ci sono due bocche separate per portare aria al radiatore e lo sfogo dell'aria calda nella parte superiore, mentre ai lati si alzano due protuberanze per carenare, almeno parzialmente, le ruote anteriori.**

Il debutto ufficiale della GRD 372 avviene nell'ottobre 1971 a Brands Hatch, con Andy Sutcliffe in qualità di pilota ufficiale. La nuova monoposto è piuttosto convenzionale, per quanto riguarda scocca in alluminio, tipologia di sospensioni e radiatori inseriti in due corte pance poste ai lati dell'abitacolo, ma ha successo grazie al telaio efficiente e facile da mettere a punto. Nei due anni dopo molti piloti di vaglia guidano la GRD 372: tra gli altri Tony Brise, Alan Jones, Larry Perkins e Roger Williamson, che vince il prestigioso Shell Motorsport International Championship. Sull'onda di questa vittoria, molti altri passano alla GRD, ma il concomitante programma di F2 distoglie energie dalla nuova "373" che, oltre a rappresentare soltanto una leggera evoluzione della precedente monoposto, accusa fastidiosi problemi di messa a punto, risolti soltanto a metà stagione dopo svariati test effettuati da Brian Henton. I risultati si vedono e nella parte finale della stagione arrivano ben nove vittorie, ma suddivise tra lo stesso Henton, Alan Jones e James Hobart, il che preclude la vittoria in campionato.

#### Inizia il declino

La GRD 374 presenta sostanziali modifiche rispetto alla versione precedente. Telaio e sospensioni rimangono fondamentalmente le stesse ma la parte aerodinamica è completamente rivista con la nuova "moda" del muso avvolgente, che integrando il radiatore acqua determina la sparizione delle pance laterali e quindi fiancate più filanti, un nuovo cupolino motore e i doppi supporti laterali dell'ala posteriore. Purtroppo lo sviluppo della nuova monoposto viene rallentato dall'abbandono di Denis Dobbie e dal conseguente venire meno del suo impor-

tante supporto economico, che obbliga a rivedere le strategie aziendali della GRD, il cui timone nel frattempo è passato nelle mani di Vignoles. È l'inizio di un rapido declino, con le vendite che calano in fretta. Proprio il manager sudamericano, alla ricerca di nuovi mercati fertili, è tra i fautori dell'accordo con Monzeglio per l'importazione in Italia (dove la F3 va a gonfie vele, al contrario dell'Inghilterra) girando alla squadra piemontese anche uno dei piloti ufficiali, Pedro Passadore. L'uruguaiano vince la gara del debutto, a Casale, ma il prosieguo della stagione non sarà eclatante, così come non lo è l'impegno di Ian Taylor a livello europeo. Il 1975 si apre quindi tra mille difficoltà per l'azienda inglese, con la "375" che presenta solo lievi differenze, un muso più aerodinamico e il leggero spostamento del radiatore, rispetto alla monoposto dell'anno prima. La stagione, infatti, è avara di risultati: l'unico acuto, seppur importante, arriva dalla vittoria a Monte-Carlo di Renzo Zorzi, peraltro al volante di una "374", vittoria che tuttavia non basta a raddrizzare le sorti della GRD che a fine anno chiude l'attività diretta e viene assorbita dalla Van Diemen.

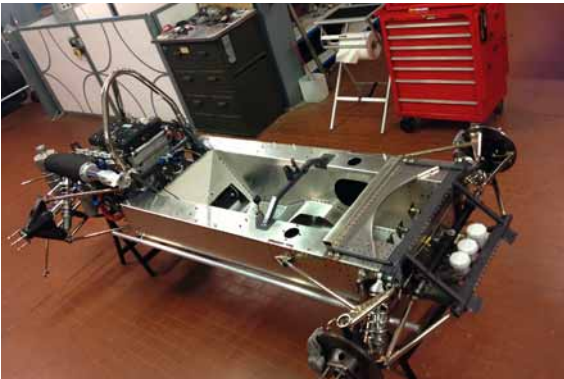
#### Alan Jones

La monoposto GRD 373 del nostro servizio, numero di telaio 060, ha una storia particolare. Nel 1973 disputa 36 gare in Inghilterra, con il futuro campione del mondo Alan Jones, vincendone 3; la monoposto è nella sua configurazione originale, con muso stretto a cuneo e piccoli "baffi" laterali e le pance laterali che ospitano i radiatori di acqua e olio. Nel 1974 la GRD # 060 approda in Italia, da Monzeglio, aggiornata con la nuova soluzione di carrozzeria, muso avvolgente (ne sa-



## SCocca RICOSTRUITA

Sopra: i braccetti delle sospensioni, dopo accurate verifiche e trattamenti, oltre alla sostituzione di uniball e bulloneria, pronti per essere montati. Sotto: la scocca è stata completamente smontata e ricostruita, mantenendo le centine e parte dei pannelli in buono stato, utilizzando lo stesso tipo di chiodi e rivetti dell'epoca. In basso: l'attuale proprietario, Marco Fumagalli, in azione nel tratto del Tabaccaio al GP Monaco Historique 2014.



## RICAMBIO... AL TELEFONO



Causa gli immancabili ritardi nella fornitura di alcuni pezzi, la vettura è venuta pronta soltanto una quindicina di giorni prima della gara monegasca dello scorso anno e durante lo shake-down si è rotto l'alberino del cambio. Il problema è stato che c'erano di mezzo due "ponti", 25 aprile e 1° maggio, e Pollini era in Inghilterra per un'altra gara.

Restavano quindi ben pochi giorni per recuperare il ricambio presso i normali fornitori e sostituirlo: «Abbiamo contattato diverse persone che abitualmente lavorano su queste auto e alla fine, grazie alla grande solidarietà che ho trovato, il pezzo è saltato fuori - spiega Fumagalli. Poi, seguendo le istruzioni telefoniche di Massimo abbiamo effettuato la sostituzione e siamo partiti per Montecarlo senza avere più il tempo per provare la macchina».

► **Insomma, è stato un po' come fare una puntata al Casinò di Monte-Carlo?**

«Sì. Poi tutto è filato liscio e anche come risultato non è stato male (24° in qualifica e 20° in gara, ndr), considerando che la macchina era la più datata sullo schieramento e io non avevo mai corso con una F3, tanto meno su un circuito così impegnativo. La mia esperienza si riduceva ad alcuni test durante l'inverno con una Dallara F3. Sono davvero soddisfatto, perché mi sono divertito e ho vissuto un'esperienza totale: oltre a seguire il restauro mi sono anche dovuto improvvisare meccanico, fino a caricare la macchina sul camion».

► **Come si è trovato con la macchina?**

«Ha una bella accelerazione, mentre come tenuta non è il massimo. Soprattutto sul lento non è esaltante, mentre nel veloce trasmette sicurezza. Le stesse sensazioni che mi avevano anticipato alcuni piloti che l'avevano guidata all'epoca».

► **Com'è stata la prima volta sul circuito del Principato?**

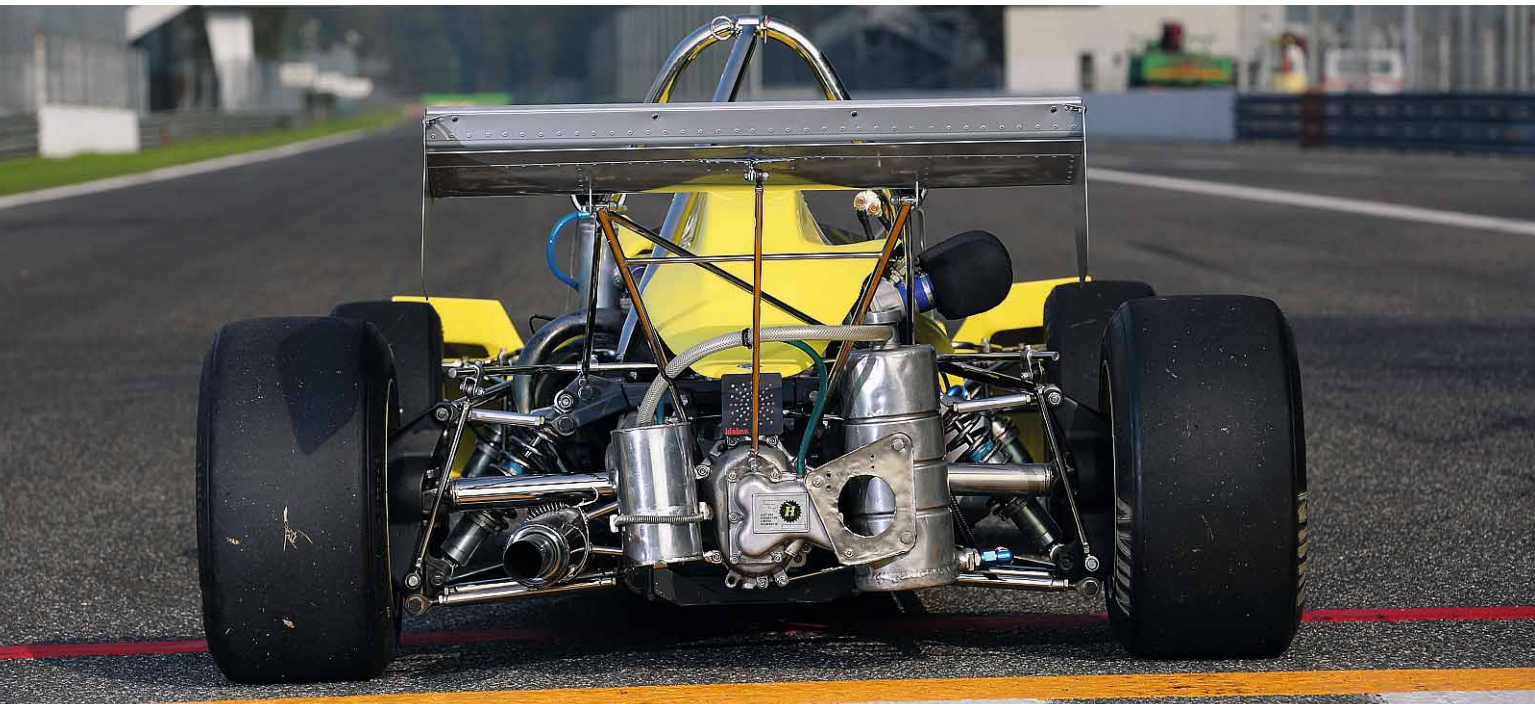
«Una grande emozione. E neanche a farlo apposta mi sono trovato primo della fila in pit-lane all'ingresso delle prove. Dapprima pensavo di lasciare strada agli altri dopo la prima curva, dato che non conoscevo la pista, ma percorrendo la salita che porta al Casinò mi è scappato l'occhio sul grande schermo e vedendomi davanti a tutti non ho resistito a percorrere il primo giro con la pista libera davanti. Praticamente, un esordio da pole position!».

► **Che ambiente ha trovato?**

«Molto più genuino e rilassato rispetto a quello delle vetture moderne dove corro solitamente. A parte i primi dieci che corrono con il coltello tra i denti per vincere, per il resto c'è un atteggiamento di rispetto e "intelligente", per evitare incidenti e danni. Infatti c'è anche uno schieramento molto variegato a livello di piloti: con i miei 42 anni non ero il più giovane in griglia, ma di fianco a me partiva un signore di 78 anni che quando ci siamo salutati a fine gara con il classico "ci vediamo la prossima volta" scherzando mi ha risposto che non poteva sapere se ci sarebbe stata una prossima volta».

► **E adesso?**

«Purtroppo in Italia non ci sono gare di buon livello per questa categoria, mentre in Francia e Inghilterra corrono parecchie monoposto. Vedremo. Certo che con questa esperienza mi sono fatto il palato fine, perciò sarò un po' selettivo».



**MECCANICA TRADIZIONALE**  
 In alto: ai lati del cambio si notano il serbatoio olio con il suo contenitore dello sfiato e i semiassi cavi di grosso diametro. Sopra, da sinistra in senso orario: la sospensione anteriore con il lungo puntone di regolazione dell'incidenza e la barra antirollio; la centina anteriore in tubi quadri con i supporti del radiatore acqua; il cambio Hewland a 5 rapporti e i dischi freno entrobordo; il cono della strozzatura di aspirazione con flangia da 24 mm; l'ala posteriore con flap regolabile e supporto a traliccio.

rà realizzato anche uno più aerodinamico per i tracciati veloci, nda) con due feritoie che permettono il passaggio dell'aria verso il radiatore acqua spostato all'anteriore. Spariscono così le piccole pance laterali, arriva il nuovo cupolino motore, mentre rimane uguale l'ala posteriore. Altra differenza sostanziale nel 1974 è il passaggio al motore 2 litri, come da regolamento. Con la monoposto giunge in Italia anche il pilota ufficiale Pedro Passadore, che la guida a una clamorosa vittoria sulla pista di Casale nella gara d'esordio del Campionato Italiano. Purtroppo resterà un episodio isolato, perché nel resto dell'anno nessuno della nutrita pattuglia di piloti GRD riuscirà a salire sul gradino più alto del podio e Alberto Colombo passerà alla March, con cui

vincerà la corona tricolore. Passadore, dopo una pole position a Snetterton, corre anche a Monte-Carlo con grandi ambizioni, ma un problema al motore vanifica queste speranze. La monoposto corre ancora nel biennio 1975-76 con Duilio Ghisloti, arrivando a un totale di 59 gare prima di finire parcheggiata per anni nel garage di un collezionista, fino all'acquisto da parte dell'attuale proprietario che vuole farle rivivere i giorni migliori: «Cercavo una monoposto del periodo giusto per correre l'Historic GP di Monte-Carlo -spiega Marco Fumagalli appassionato collezionista e pilota-, e questa ha un pedigree degno di nota. La vettura era completa, ma è stata completamente restaurata».

## FORTE SUL VELOCE, DURA NEL LENTO

Alberto Colombo nel 1973 disputò le prime gare del Campionato Italiano e il GP di Monte-Carlo al volante di una GRD 373, prima di passare alla March.

### ► Che ricordi hai della GRD?

«Di una macchina difficile da guidare e da mettere a punto. Pochi erano in grado di farla andare forte, perché era dura e nervosa. Dovevi sempre stare sul chi va là. Si poteva ottenere una bella prestazione ma costava fatica, mentre la March era più semplice. Infatti quando passai alla March mi cambiò il mondo e vinsi il campionato».

### ► Perché la scegliești?

«Perché Monzeglio, che era l'importatore, aveva organizzato una squadra e mi fece diverse agevolazioni».

### ► Però non andava poi così male, se sei stato anche in testa al GP di Monaco?

«È vero. Ma se a Monaco avessi avuto la March avrei vinto. In finale con la GRD partivo in seconda fila, unico in un gruppo di March. Ma per superare Henton all'esterno di Santa Devota toccai il guard-rail: feci un giro in testa ma poi cedette l'uni-ball».

Pedro Passadore, pilota ufficiale GRD, è "inviato" a correre in Italia con la vettura del nostro servizio, che utilizza anche nel GP di Monaco 1973, vincendo a sorpresa la gara d'esordio sul circuito di Casale.

### ► Come vieni in contatto con la GRD?

«Nel 1972 sto cercando il modo di venire a correre in Europa e il mio amico uruguayano Richard Vignoles, che ha preso la direzione della GRD e con cui sono in costante contatto, mi scrive una lettera con alcune soluzioni: la più praticabile prevede un alloggio e il prestito di una "372" mentre io dovrei pagare le spese vive. Il mio contratto è di secondo pilota per il 1973, affiancando Alan Jones. Oltre

a lavorare sulle macchine svolgo gran parte dei test sulla pista di Snetterton, sviluppando la monoposto per il 1974 e disputando anche alcune corse con buoni risultati che mi garantiscono il rinnovo del contratto per il '75».

### ► Poi l'arrivo in Italia e la sorprendente vittoria a Casale: che ricordo ha?

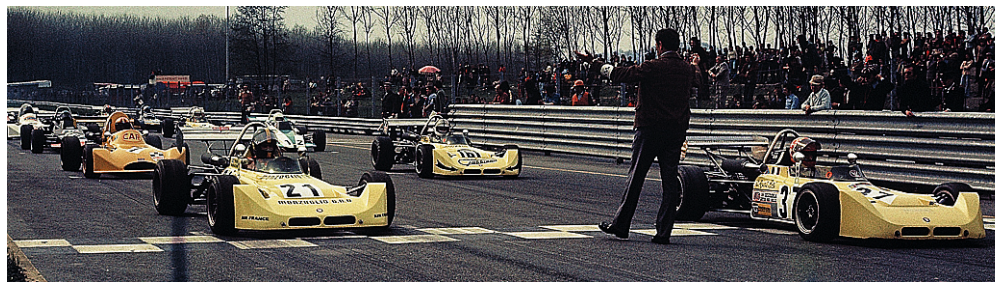
«A inizio 1974 mi mandano a correre in Italia perché il nuovo importatore, la "Squadra Monzeglio Corse", ha acquistato dieci monoposto. Dato che conosco bene la macchina per averla sviluppata, dovrei essere il pilota di punta. Dopo tante prove sono convinto che la macchina vada molto bene e le caratteristiche della pista di Casale sono ideali, infatti vinco facendo anche il nuovo record».

### ► E al GP di Monaco cosa accade?

«Prima di Monaco faccio la pole position a Snetterton, perciò punto alla vittoria nel Principato. Parto dall'Inghilterra con il motorhome di Alex Ribeiro, l'altro pilota ufficiale GRD, per passare dalla Novamotor a revisionare il motore prima della gara. Non conosciamo la pista e non abbiamo riferimenti perché è il primo anno con il 2.0, quindi montiamo rapporti del cambio un po' diversi tra me, Ribeiro e Zorzi per capire quali siano meglio. Ma il problema arriva dal motore, surriscaldato per un trafilaggio di acqua in un cilindro. Il tecnico Novamotor presente cerca di porre rimedio al problema con un prodotto Cosworth, ma la mattina dopo il motore cede e io mi qualifico 47°. Alla par-

tenza della batteria due macchine davanti si urtano e io sono fuori».

Nelle foto: Passadore in azione a Monaco nel 1974 con la GRD #119, poi a Monza con la veste aerodinamica per tracciati veloci. In basso, la GRD 374-Lancia con cui Renzo Zorzi vinse il GP di Monaco nel 1975 restaurata oggi da Pollini. In fondo, la partenza della gara di Casale, vinta da Passadore, con tre GRD davanti a tutti.



## Scheda tecnica

### GRD 373 (1973)

**Motore** Ford Novamotor STR4DOHC, posteriore longitudinale Quattro cilindri in linea, monoblocco e testa in lega di alluminio Distribuzione bialbero in testa, due valvole per cilindro Alimentazione a iniezione meccanica Kugelfischer Lubrificazione a carter secco Alesaggio e corsa 84 x 88,6 mm Cilindrata 1.996 cc Potenza 163 CV a 5800 giri **Trasmissione** Trazione posteriore Cambio Hewland a 5 rapporti + RM Differenziale autobloccante meccanico a chiavette Frizione bidisco in materiale sinterizzato **Corpo vettura** Monoscocca in pannelli di alluminio rivettati e incollati e centine di sicurezza Carrozzeria in vetroresina Alettone posteriore in alluminio regolabile Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, doppi triangoli sovrapposti, ammortizzatori Bilstein con molle elicoidali coassiali, barra antirollio regolabile Sospensioni posteriori a tiranti con puntoni di reazione longitudinali, ammortizzatori Bilstein con molle coassiali, barra antirollio regolabile Freni a disco Girling sulle quattro ruote: 270x12 mm anteriori, 255x11 mm posteriori, pinze a due pistoncini Sterzo a cremagliera Cerchi in lega di alluminio: anteriori 13x8", posteriori 13x10", pneumatici Avon **Dimensioni (in mm)** e peso Passo 2.400 Carreggiate anteriore/posteriore 1.350/1.400 Peso in ordine di marcia 450 kg





**UN VIAGGIO AVVENTUROSO,  
UNA MANUTENZIONE POCO FORTUNATA  
L'AVVIO DELLA STORIA È STATA TRIBOLATA,  
MA... IL SENTIMENTO C'È  
ECCO IL RACCONTO DI UNO DEI VINCITORI  
DEL NOSTRO CONTEST PRESENTATO  
ALLA RECENTE VERONA LEGEND CARS**

DI MASSIMO BRAMBILLA

# Amore tormentato

**SOGNO**  
A destra, Massimo Brambilla: ha partecipato al nostro *contest* in occasione della Fiera di Verona. La sua storia ci ha colpiti per la caparbia nel raggiungere il sogno di portare a casa la bellissima Ferrari BB.



**R**icordo ancora adesso il colpo di fulmine che ebbi quando la vidi per la prima volta: trent'anni giusti giusti, rossa come il fuoco e con certe forme da perderci la ragione. M'innamorai perdutamente. Per settimane non pensai ad altro. Non ci dormivo la notte ed ero pronto a fare una pazzia per portarmela a casa. C'era un solo problema: io stavo in Italia e lei in Germania. Quasi 700 km. Avevo un amico tedesco allora e gli chiesi di telefonare a Coblenza, per vedere se si poteva combinare l'affare. Rispose un tizio che quasi si scu-sava perché la macchina era ferma in garage da tempo e doveva revisionare i freni, ma bastavano un paio di giorni.

Una settimana dopo siamo a Coblenza, in tre. Casa del venditore è una specie di castello, con scuderie enormi piene di auto. In giardino c'è la 512 BB Iniezione, bella co-

me il sole. Usciamo a fare un giro e basta la voce rauca del suo dodici cilindri a convincermi che il matrimonio s'ha da fare. Mi fa vedere le carte. Sbircio il numero di telaio e vedo che è una delle prime, forse addirittura la prima 512 BB uscita da Maranello. Inoltre il primo proprietario è stato addirittura Charles Pozzi! Voglio la macchina a tutti i costi e non tiro sul prezzo. Anche se, dopo tanti anni ferma, dovrò mettere in ordine il motore, sostituire le cinghie, forse rifare la frizione. Telefono subito a un meccanico che mi dicono esperto di Ferrari e mi accordo per portargli la macchina. Pago la cifra pattuita e ci si stringiamo la mano.

## Dogana

Per portarla in Italia, mando su un tizio con il carro attrezzi, due giorni dopo. Ci mettiamo d'accordo e chiariamo bene i termini del

problema. Gli chiedo se passerà dalla Svizzera o dall'Austria e lui mi dice che preferisce la prima. Non sono convinto. C'è da passare la dogana e gli svizzeri potrebbero fare storie. Consultiamo un esperto che ci consiglia di preparare un documento, in italiano e in tedesco, da presentare ai doganieri di lassù per passare senza pagare dazio. Ci dice che al massimo potrebbero chiedere una cauzione. L'autista mi rassicura e parte.

Va via il mattino presto e alle quattro del pomeriggio il tedesco chiama per confermare di aver consegnato la Ferrari. Difficile che sia in Italia prima di notte. Chiamo il meccanico per avvisarlo che la riceverà tardi, mi dice che non c'è problema. La mattina dopo appena sveglio lo richiamo: mi risponde male, dice che è rimasto sveglio fino alle tre ma non si è fatto vedere nessuno.

Chiamo il trasportatore, sudando freddo. Mi



dice che la BB è in Svizzera, in un garage. Mi racconta che a Basilea non l'hanno fermato e lui ha tirato dritto senza dichiarare niente. Gli dico che è un asino, lo sapeva anche lui che non stava trasportando quattro stecche di sigarette e un pezzo di cioccolato al latte. Lui mi risponde serafico che, già che c'era, ha tirato dritto fino a Chiasso. E lì è capitato il pasticcio. Per prima cosa, erano le undici di sera e lui non poteva circolare con un mezzo pesante. Trecento franchi e rotti di multa. Poi gli hanno chiesto da dove arrivava e dove stava andando con quella Ferrari. Risponde che l'ha caricata a Basilea e la risposta ha un suo senso perché, se avesse detto la verità, l'avrebbero fermato per contrabbando e gli avrebbero pure sequestrato la macchina. Lo lasciano andare e lui dorme per strada. Poi, il mattino dopo, scarica la macchina in un garage nei paraggi. Così la mia BB è in

Svizzera e in mezzo c'è una dogana e della gente che non è per niente tenera quando ci sono di mezzo i quattrini.

Un amico pratico di questi casi mi conferma che la faccenda è complicata, c'è il rischio di pagare il dazio due volte: prima agli svizzeri e poi in Italia. Forse non bastano cinquanta-mila euro. Passo quindici giorni da manicomio. Poi qualcuno mi consiglia di rivolgermi a una persona fidata che sa come aggiustare queste cose. Lui mi ascolta con calma, si gratta tre o quattro volte il mento e mi dice sottovoce che una soluzione ci sarebbe, ma ci sarà da sudare...

Il guaio: la macchina non è targata. Il tedesco l'ha radiata e, senza una targa, la vettura non può circolare... Qualche giorno dopo partiamo per la Svizzera, come due clandestini. Passiamo il confine e in mezz'ora scarica siamo al garage. Il cuore mi batte in testa.

L'epilogo è da thrilling... Mi siedo in macchina e mi avvio lentamente verso la frontiera. Il cuore mi batte più veloce del motore della mia Ferrari. Il doganiere svizzero non mi guarda neanche di striscio. Quello italiano vede un tizio che viene avanti piano, al volante di una Ferrari rossa. È giovane e gentile. Mi fa un sorriso discreto e anche il saluto militare. Mi chiede se ho qualcosa da dichiarare. Io gli faccio il sorriso più innocente che riesco a pescare e, ovviamente, rispondo di no.

"Valuta? Merce?" "Neanche uno spillo!"

Un secondo dopo, la Rossa è in Italia.

La storia finisce qui, tralasciando i problemi del ripristino, un primo meccanico disonesto, un secondo che individua il problema nei regolatori di pressione della fase di riscaldamento, che fanno spegnere l'auto in continuazione, la ricerca del ricambio trova-



**UFFICIALI**

**L'abitacolo è in pelle Connolly, optional dell'epoca. la strumentazione è completa: c'è anche la radio Pioneer con equalizzatore, tutti optional ufficiali. Eccezionale il motore V12 a 180°. I lavori di manutenzione straordinaria sono stati impegnativi.**

to in America e il vaso di espansione dell'acqua crepato. Ma, alla fine, la Ferrari è mia e romba!

**L'ultima "vera" Ferrari**

Verso metà 1981 uscì da Maranello la prima 512 B.B. Iniezione. Le modifiche estetiche rispetto alla "carburotori" erano minime, ma la sostanza diversa. Con la 512 B.Bi si chiudeva un'epoca, come disse Scaglietti, che di quell'auto aveva plasmato la struttura, delle Ferrari fatte a mano. L'epoca delle 12 cilindri di Maranello costruite in quantità limitate. Ma un'auto non può diventare leggenda se le sue forme non sono quelle di un'opera d'arte. E la 512 BB un'opera d'arte lo è per davvero, disegnata da Pininfarina. La

carrozzeria sembra una lama affilata che taglia l'aria. Semplice e perfetta. E il suo ruggito ruvido e sibilante fa venire i brividi.

**Dai carburatori all'iniezione**

Il passaggio dai carburatori triplo corpo Weber 401F3C all'iniezione meccanica K-Jetronic Bosch fu una scelta quasi obbligata, per le esigenze antinquinamento. Le prime Ferrari di serie equipaggiate con la K-Jetronic erano state le 308 GTBi e GTSi, con una riduzione di potenza di circa 15 CV (da 229 a 214). Dicono che senza i carburatori Weber la BB perdesse parte della potenza e della brillantezza. Niente di più falso: le prestazioni erano quasi identiche. Le auto erano assemblate al ritmo, oggi im-

pensabile, di un solo esemplare al giorno. Numeri che evidenziano ancora di più la differenza con la Testarossa, prodotta in circa 10.000 esemplari dal 1985 al 1996 (quasi 1000 vetture/anno, cioè l'intera produzione di 512 B.Bi dal 1981 al 1984).

**Carrozzeria e telaio**

La 512 BB è una semi-monoscocca formata da una cellula e due telai ausiliari per trasmissione e sospensioni, misto di tubi tonde e quadrati rivestiti da pannelli in vetroresina. In vetroresina, combinata a sandwich con l'acciaio zincato, sono anche la carrozzeria e il pianale, dove è largamente impiegato anche l'alluminio. I cofani sono in alluminio il posteriore e acciaio l'anteriore, per

bilanciare il peso. La 512 BBi ha un assetto più basso della precedente, dovuto ai pneumatici Michelin più larghi e ribassati e i cerchi Cromodora in magnesio sono maggiorati. Oltre a essere di solito mono colore, la BB a iniezione ha la calandra con una griglia più stretta, per consentire l'alloggiamento dei fari di profondità (presenti anche sulla carburatori, ma nascosti dietro la griglia). Nel frontale sono stati ricavati degli alloggiamenti per le luci di posizione, assenti in questo esemplare uscito dalla fabbrica nel 1981 (telaiò #38619). Le sospensioni sono a ruote indipendenti, con quadrilateri; molle e ammortizzatori al posteriore sono sdoppiati, soluzione che fu adottata anche sulla Testarossa.

## Interni

Gli interni della 512 BBi sono il frutto della cooperazione di Ferrari con Ermenegildo Zegna. La vettura usciva dalla fabbrica con sedili che univano la pelle a un tessuto in lana traspirante, isolante e permeabile. Era tuttavia possibile, come optional, avere la pelle Connolly, modello Daytona, come quelli di questo esemplare.

## Il motore

Oggi pochi lo chiamano "boxer", trattandosi in effetti di V12 a 180°, in quanto le bielle di due cilindri adiacenti, appartenenti a ban-

cate opposte, non sono disposte ciascuna su un singolo supporto, ma accoppiate sullo stesso. Il concetto deriva dal motore concepito da Forghieri per la F1. Un gioiello, per l'epoca (anche quello di serie): blocco cilindri e basamento sono fusi in lega di alluminio e silicio, le canne in ghisa riportate; lubrificazione a carter secco, come sul motore da corsa e distribuzione comandata da cinghie.

## Sulla strada

La BB si guida in maniera fantastica. Si gira la chiave nel cruscotto e si ha in risposta un ruggito rabbioso. Manovrare la Berlinetta da fermo non è uno scherzo per via del peso e dell'assenza del servosterzo. All'inizio inoltre il cambio è piuttosto ruvido e richie-

de una buona dose di abilità e pazienza per non incorrere in qualche grattata. A caldo la 512 esprime il meglio di sé. Bastano cinque minuti di guida tranquilla per sentire tutta la potenza e l'elasticità V12, che è in grado di accelerare senza esitazione e vuoti di potenza anche in quinta da basso regime. In curva la macchina è incollata all'asfalto e lo sterzo è diretto e preciso. I freni rispondono sempre con prontezza e senza indecisioni, anche se sollecitati a fondo. Il condizionatore, di serie, è abbastanza efficace per fortuna, dato l'enorme parabrezza e il motore quasi nell'abitacolo. Cosa che però permette di apprezzare il suono fantastico, una specie di ruggito potente e ruvido.



# Scheda tecnica

## Ferrari 512 BBi (1981)

**Motore:** posteriore longitudinale, V12 a 180°, 4.943 cc, alesaggio e corsa 82x78 mm, potenza 340 CV a 6000 giri, coppia 45 kgm a 4200 giri, rapporto di compressione 9,2:1, doppio albero a camme in testa, 2 valvole per cilindro, iniezione meccanica, lubrificazione a carter secco, raffreddamento ad acqua **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione bidisco a secco, cambio a 5 marce + RM; pneumatici: anteriori 215/70 VR15, posteriori 240/55 VR15 **Corpo vettura:** telaio tubolare con pannelli di irrigidimento; sospensioni: anteriori e posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari sovrapposti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice; freni a disco sulle quattro ruote; sterzo pignone e cremagliera; capacità serbatoio benzina 120 litri **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.500, carreggiate ant/post 1.508/1.572, lunghezza 4.400, larghezza 1.830, altezza 1.120; peso a vuoto: 1.499 kg



# 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	gen-09
750 COUPE' ZAGATO (1958)	87	mag-13
850 RECORD MONZA (1960)	87	mag-13
OT 1000 SPIDER	57	mag-10
OTR 1000	106	apr-15
SIMCA 2000 GT	83	dic-12
T 140 (1967)	93	dic-13

## AC

COBRA	73	dic-11
-------	----	--------

## ALFA ROMEO

ABARTH 1000 GT COMPETIZIONE	90	ago-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
1750 BERLINA	24	feb-07
1750 GT PROTOTIPO GIUGIARO	14	feb-06
1900	62	nov-10
1900 SS TOURING CABRIO (1957)	69	lug-11
1900 SS TOURING I - II SERIE	15	mar-06
1900 SS Z #01845	89	lug-13
1900 SS ZAGATO	17	mag-06
2000 PRAHO	74	feb-12
2000 SPORTIVA (1954)	80	ago-12
2600 SPIDER	84	feb-13
2600 SPRINT	43	dic-08*
2600 SPRINT	105	mar-15
33 Q.V. / PERMANENT	87	mag-13
33 SPORT-33 STRADALE	8	feb-05
33/2 - /3 - TT 12 - SC 12 - Stradale	58	giu-10
6C 1500 GS "TESTA FISSA"	79	lug-12
6C 2300 B MM	66	apr-11
6C 2500	32	nov-07
6C 2500 SS VILLA D'ESTE	57	mag-10
8C 2300	54	feb-10
A MOTORE CENTRALE	33	gen-08
ALFA 6	40	ago-08

ALFA 75	51	ott-09
ALFA 75	105	mar-15
ALFA 75	108	giu-15
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	83	gen-13
ALFA 90	78	giu-12
ALFASUD	77	mag-12
ALFASUD	103	dic-14
ALFASUD 1.2 "VALENTINO" (1980)	97	mag-14
ALFASUD TI	75	mar-12
ALFETTA	37	mag-08
ALFETTA 1.8	33	gen-08
ALFETTA 1.8 GT	93	gen-14
ALFETTA GT 1.8-GTV 2.0-GTV6 2.5	2	gen-04
ALFETTA GTV 6 2.5	27	mag-07
ALFETTA GTV TURBODELTA	47	mag-09
ARNA	93	gen-14
DUETTO	29	lug-07
DUETTO E SPIDER 1966-1990	1	ago-03
GIULIA	7	dic-04
GIULIA 1600 S	52	nov-09
GIULIA GT 1600-1300		
JUNIOR-GTV 2000	1	ago-03
GIULIA GT JUNIOR	91	ott-13*
GIULIA GT "UNIFICATO"	99	lug-14
GIULIA GTA 1600 - 1300	10	giu-05
GIULIA SPIDER PROTOTIPO	18	giu-06
GIULIA SPIDER VELOCE 1600	48	giu-09
GIULIA SPORT SPECIAL	60	ago-10
GIULIA SUPER E GT JUNIOR	65	mar-11
GIULIA TI SUPER	71	ott-11
GIULIA TZ	11	ago-05
GIULIA TZ # 750006	66	apr-11
GIULIETTA	55	mar-10
GIULIETTA E 75	108	giu-15
GIULIETTA SPIDER	94	feb-14
GIULIETTA SPIDER MONOPOSTO	103	dic-14
GIULIETTA SPRINT-SPRINT VELOCE	3	apr-04
GIULIETTA SPRINT-SECIALE	106	apr-15
GIULIETTA SS	13	dic-05
GIULIETTA SZ (1961) - ES 30 (1989)	63	gen-11
GIULIETTA SZ CODA TONDA/TRONCA	20	ago-06
GIULIETTA TI	81	ott-12
GT "UNIFICATA"	99	lug-14
GT JUNIOR	74	feb-12

GT JUNIOR 1.3 "SCALINO"	5	ago-04
GTA - 155 DTM	56	apr-10
GTA JUNIOR	95	mar-14
GTV 1750	46	apr-09
JUNIOR Z	39	lug-08
JUNIOR Z	81	ott-12*
MONTREAL	42	nov-08
SPIDER	89	lug-13
SPIDER 2600 - 1300	59	lug-10
SPIDER JUNIOR 1300 (1968)	92	nov-13
SPIDER VELOCE 2.0	2	gen-04

## ALPINE RENAULT

A106	73	gen-12
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-07

## ASTON MARTIN

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

## ATTILA

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

## AUDI

PROTOTIPO "ASSO DI PICCHE"	82	nov-12*
BOL (1972)	34	feb-08
QUARTZ PININFARINA	86	apr-13
QUATTRO	34	feb-08
QUATTRO	104	feb-15
RS 2 AVANT	79	lug-12*

## AUSTIN HEALEY

100 E 3000	62	nov-10
COOPER S HATCHBACK (1964)	100	ago-14



### POCA FORTUNA?

Non ebbe il successo sperato da Karl Abarth, la stupenda 205A, nonostante l'impegno suo, di Vignale e Michelotti. Ma forse fu un bene per l'azienda, come abbiamo raccontato nel fascicolo di aprile 2014.



**VALUE FOR MONEY**  
 Le prime Ferrari Testarossa sono sempre più richieste. Tutti i consigli per l'acquisto nella nostra "guida" pubblicata sul fascicolo di dicembre 2010, che comprende anche 512 TR e "M".

SPRITE MKI	56	apr-10	<b>BRADLEY</b>			DYANE	29	lug-07
SPRITE MKI	91	ott-13	GT 1974	17	mag-06	DYANE 6	108	giu-15
<b>AUTOBIANCHI</b>			<b>BRISTOL</b>			GS	64	feb-11
A112 ABARTH	5	ago-04	409	63	gen-11	M35	69	lug-11
A112 ABARTH "TROFEO" (1977)	91	ott-13	<b>BUGATTI</b>			MEHARI	5	ago-04
A112 ABARTH MOCAUTO REPLICA	19	lug-06	23	74	feb-12	SM	3	apr-04
BIANCHINA PANORAMICA	82	nov-12	EB 110 - LA BUGATTI ITALIANA	60	ago-10	SM MASERATI	102	nov-14
BIANCHINA BERLINA	77	mag-12	STORY	48	giu-09	<b>COBRA</b>		
BIANCHINA CABRIOLET	29	lug-07	TYPE 35A	48	giu-09	289	82	nov-12
BIANCHINA FURGONCINO	104	feb-15	<b>BUICK</b>			<b>CONDOR</b>		
BIANCHINA PANORAMICA	57	mag-10	SUPER SERIES 50 RIVIERA	25	mar-07	AGUZZOLI	27	mag-07
BIANCHINA TRASFORMABILE	2	gen-04	<b>CADILLAC</b>			<b>DAF</b>		
BIANCHINA TRASFORMABILE	50	ago-09	62 SEDAN DE VILLE 1952	7	dic-04	SILURO	73	gen-12
PRIMULA	58	giu-10	COUPÉ DE VILLE 1957	28	giu-07	<b>DAGRADA</b>		
STELLINA	67	mag-11	COUPÉ DE VILLE 1958	3	apr-04	LANCIA F. JUNIOR	71	ott-11
Y10 - 25 ANNI	62	nov-10	ELDORADO / RIVA TRITONE SPECIAL 97	97	mag-14	<b>DAIMLER</b>		
Y10 MISSONI	97	mag-14	<b>CATERHAM</b>			2.5 LITRE V8 (1967)	61	ott-10
<b>AUTOBLEU</b>			7	77	mag-12	SP 250 C-SPEC	83	gen-13
750 MILLE MIGLIA	57	mag-10	<b>CEMSA</b>			<b>DATSUN</b>		
<b>B.S.A.</b>			F 11	41	ott-08	240Z	46	apr-09
SCOUT (1935)	78	giu-12	<b>CHEVROLET</b>			<b>DB</b>		
<b>BENTLEY</b>			BEL AIR 1953	30	ago-07	RACER 500	91	ott-13
4.5LITRE "BLOWER"	50	ago-09	BEL AIR 1957	19	lug-06	DE LUCA		
S-TYPE CONTINENTAL	50	ago-09	CAMARO	33	gen-08	FIAT LANCIA ARDEA 1000 SPORT	84	feb-13
T MKI	14	feb-06	CORVETTE C1 283 C.I.	1	ago-03	<b>DE TOMASO</b>		
T PRIMA SERIE	14	feb-06	CORVETTE C3	8	feb-05	DEAUVILLE	38	giu-08
<b>BERTONE</b>			CORVETTE STING RAY	13	dic-05	OSCA	95	mar-14
RACER TEAM (1969)	96	apr-14	FLEETLINE AEROSSEDAN (1947)	64	feb-11	PANTERA L	14	feb-06
<b>BIZZARRINI</b>			<b>CHEVRON</b>			<b>DEVIN</b>		
5300	31	ott-07	B42 - FERRARI F2	84	feb-13	MG SPECIAL	70	ago-11
<b>BMW</b>			<b>CHRYSLER</b>			<b>DUNE BUGGY</b>		
PROTOTIPO "ASSO DI QUADRI"	82	nov-12*	GLI ANNI D'ORO DEL GRUPPO	6	ott-04	DUNE BUGGY	80	ago-12
1602 TOURING, 2002 TARGA			<b>CISITALIA</b>			<b>ELDORADO</b>		
E 2002 TURBO	99	lug-14	ABARTH 204 A (1950)	79	lug-12	MASERATI 420M	40	ago-08
2000, 2000 ti, 2000 tilux, 2000 tii	55	mar-10	202 COUPÉ	14	feb-06	<b>ELVA</b>		
2002 GRUPPO 2	30	ago-07	202 SC #035 PININFARINA (1948)	92	nov-13	MK I B (1954)	86	apr-13
2002 tii	30	ago-07	360	94	feb-14	<b>FACEL</b>		
1602 TOURING, 2002 BAUR, TURBO	99	lug-14	D46	44	feb-09	VEGA	103	dic-14
3.0 CSL	44	feb-09	MOTORE 16 VALVOLE	54	feb-10	<b>FERRARI</b>		
3.0 CSL LE GARE	44	feb-09	<b>CITROËN</b>			166 INTER COUPE' TOURING	16	apr-06
320 E21 CABRIO BAUR	47	mag-09	2CV	41	ott-08	208 GTS	1	ago-03
3200 S	75	mar-12	2CV 6 SPECIAL	108	giu-15	208/308 GT4	20	ago-06
507 ROADSTER	96	apr-14	2CV UMAP	65	mar-11	208 TURBO GTS	98	giu-14*
700	78	giu-12	AX GTi	47	mag-09	212 EXPORT TOURING (1952)	107	mag-15
E3 2800/3000	73	gen-12	BX 14 RE	49	lug-09	225 S VIGNALE BERLINETTA	50	ago-09
M1	42	nov-08	C4 G ROADSTER	56	apr-10	250 GT # 1739	95	mar-14
M1 PROCAR	42	nov-08	CX 40 ANNI	95	mar-14	250 GT "TOUR DE FRANCE" (1958)	61	ott-10
M3	92	nov-13	CX ATHENA	64	feb-11	250 GT SWB	12	ott-05
SERIE 3 E21	12	ott-05	DS 19 LE CADDY CHAPRON	91	ott-13	250 GTE SQUADRA MOBILE	91	ott-13
SERIE 3 E21	101	ott-14	DS 19-20-21-23	13	dic-05	250 GTL	36	apr-08
Z1	82	nov-12	DS 21 PALLAS	38	giu-08	250 GTO	5	ago-04
<b>BORGWARD</b>			DS 23 i.e. (1973)	72	nov-11			
P100	45	mar-09						

275 GTB	89	lug-13*	124	54	feb-10	500-1500 S-1600 S CABRIO/COUPÉ	19	lug-06
275 GTB, GTS E GTB/4	6	ott-04	124 SPECIAL T 1600 RALLY REPLICA	15	mar-06	500 A-C BELVEDERE	85	mar-13
288 GT0	5	ago-04	124 SPIDER	84	feb-13	500 "TOPOLINO" B	23	gen-07
308 GTB GRUPPO 4	79	lug-12	124 SPORT SPIDER	29	lug-07	500 "TOPOLINO" SPORT	41	ott-08
308 GTB, GTS, GTB VETRORESINA	10	giu-05	124 SPORT COUPÉ	91	ott-13*	500 D (1960)	86	apr-13
312 B3 "SPAZZANEVE"	35	mar-08	125	26	apr-07	500 SPERANDEO	69	lug-11
312 P	54	feb-10	125	88	giu-13	500 TV L (1972) -		
312B	57	mag-10	127 GRUPPO 2	70	ago-11	126 GPA 800 (1974)	103	dic-14
330 GT 2+2	34	feb-08	127 SCIONERI	60	ago-10	500L	48	giu-09
333 SP	85	mar-13	127 SPORT 70/75 HP	56	apr-10	508 S SPORT SPIDER BALILLA	93	gen-14
340/375#0320AM	87	mag-13	128	27	mag-07	600 ANNIVERSARIO	106	apr-15
365 BB (1974) - 512 BB (1982)	76	apr-12	128	101	ott-14	600 RESTAURO - 1	107	mag-15
365 GTB/4	28	giu-07	128 COUPÉ GR. 2	97	mag-14	600 RESTAURO - 2	108	giu-15
365 GTC/4	99	lug-14	128 COUPÉ 1.3 S	30	ago-07	600 DALLA I SERIE ALLA D	1	ago-03
400	49	lug-09	128 GR.2	83	lug-13	600 MULTIPLA TAXI	99	lug-14
400 E 410 SUPERAMERICA	9	apr-05	128 RALLY	45	mar-09	600 SPIDER VIGNALE (1963)	76	apr-12
500 MONDIAL	65	mar-11	130 "MAREMMA"	76	apr-12	6C 1.5 CABRIOLET VIOTTI	25	mar-07
860 MONZA #0604	39	lug-08	130 2.8 BERLINA	41	ott-08	850 BERLINA	80	ago-12
BB 512-BB 512I	11	ago-05	130 BERLINA 1971	11	ago-05	850 COUPÉ E SPORT COUPÉ	18	giu-06
DINO 206-246 GT-GTS	7	dic-04	130 COUPÉ 3.2	1	ago-03	850 SPECIAL	75	mar-12
DINO 246 F.1	43	gen-09	1300 GIARDINETTA VIOTTI	68	giu-11	850 SPORT RACER TEAM BERTONE	38	giu-08
DINO 246 GT	94	feb-14	131	30	ago-07	850 SPORT SPIDER	1	ago-03
DINO 246 GTS	35	mar-08	131 2500 D	59	lug-10	8V GHIA SUPERSONIC	63	gen-11
F40	74	feb-12	131 ABARTH GR. 4 (1976-1981)	75	mar-12	900 A BERLINA 1954	22	nov-06
PININ	70	ago-11	131 RACING E VOLUM. ABARTH	61	ott-10	1100 CABRIOLET VIOTTI (1938)	76	apr-12
250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE	86	apr-13	131 SUPERMIRAFIORI TC 1.3	52	nov-09	1100	78	giu-12*
			132 1.6	14	feb-06	1100 D	104	feb-15
			4X4 CAMPAGNOLA DAKAR	84	feb-13	1100 R	107	mag-15
<b>FIAT</b>			500 CABRIOLET PININFARINA	92	nov-13	1100/103	4	giu-04
GIANNINI 128 NP GR. 2	83	gen-13	500-600 JOLLY "SPIAGGINE"	90	ago-13	1100/103 A	94	feb-14
"100" PROTOTIPO (1952)	84	feb-13	500 L (1964)	96	apr-14	1100/103 D	94	feb-14
"CAMPAGNOLA"	84	feb-13						

## Guida all'acquisto

	Numero	Mese-Anno			
<b>ALFA ROMEO 2000</b>	<b>31</b>	<b>ott-07</b>	<b>850 BERLINA</b>	<b>85</b>	<b>mar-13</b>
<b>ALFASUD SPRINT</b>	<b>4</b>	<b>giu-04</b>	<b>850 COUPÉ</b>	<b>77</b>	<b>mag-12</b>
<b>ALFETTA</b>	<b>75</b>	<b>mar-12</b>	<b>850 SPIDER-SPORT SPIDER</b>	<b>20</b>	<b>ago-06</b>
<b>GIULIA GT JUNIOR</b>	<b>36</b>	<b>apr-08</b>	<b>BALILLA</b>	<b>43</b>	<b>dic-08</b>
<b>GIULIETTA (GIULIA) SPRINT</b>	<b>83</b>	<b>dic-12</b>	<b>NUOVA 500</b>	<b>82</b>	<b>nov-12</b>
<b>GIULIETTA 1.6, 1.8, 2.0 TIPO 116</b>	<b>9</b>	<b>apr-05</b>	<b>RITMO 105 TC, 125 TC, 130 TC</b>	<b>34</b>	<b>feb-08</b>
<b>GIULIETTA TURBODELTA</b>	<b>21</b>	<b>ott-06</b>	<b>X1/9</b>	<b>46</b>	<b>apr-09</b>
<b>GTV/SPIDER</b>	<b>79</b>	<b>lug-12</b>	<b>INNOCENTI</b>		
<b>NUOVA SUPER</b>	<b>44</b>	<b>feb-09</b>	<b>MINI COOPER</b>	<b>35</b>	<b>mar-08</b>
<b>AUTOBIANCHI</b>			<b>JAGUAR</b>		
<b>A111</b>	<b>32</b>	<b>nov-07</b>	<b>XJ (1a, 2a, 3a serie 1968-1992)</b>	<b>45</b>	<b>mar-09</b>
<b>A112 ABARTH</b>	<b>40</b>	<b>set-08</b>	<b>XJ-S</b>	<b>68</b>	<b>giu-11</b>
<b>PRIMULA COUPÉ I E II SERIE</b>	<b>15</b>	<b>mar-06</b>	<b>LAMBORGHINI</b>		
<b>BENTLEY</b>			<b>DIABLO</b>	<b>97</b>	<b>mag-14</b>
<b>MULSANNE TURBO</b>	<b>76</b>	<b>apr-12</b>	<b>LANCIA</b>		
<b>BMW</b>			<b>APPIA</b>	<b>70</b>	<b>set-11</b>
<b>320 iS</b>	<b>49</b>	<b>lug-09</b>	<b>APRILIA BERLINA</b>	<b>107</b>	<b>mag-15</b>
<b>SERIE 6 E24</b>	<b>26</b>	<b>apr-07</b>	<b>BETA COUPÉ (TUTTE LE SERIE)</b>	<b>10</b>	<b>mag-05</b>
<b>Z3</b>	<b>88</b>	<b>giu-13</b>	<b>BETA HPE</b>	<b>100</b>	<b>ago-14</b>
<b>CITROËN</b>			<b>FULVIA</b>	<b>53</b>	<b>gen-10</b>
<b>AMI 6</b>	<b>24</b>	<b>feb-07</b>	<b>FULVIA COUPÉ 5M 1,3 S - 1,6 HF LUSO</b>	<b>73</b>	<b>gen-12</b>
<b>CX</b>	<b>8</b>	<b>feb-05</b>	<b>FULVIA II SERIE</b>	<b>105</b>	<b>mar-15</b>
<b>FERRARI</b>			<b>LAND ROVER</b>		
<b>208-308-328</b>	<b>52</b>	<b>nov-09</b>	<b>RANGE</b>	<b>56</b>	<b>apr-10</b>
<b>348</b>	<b>80</b>	<b>set-12</b>	<b>LOTUS</b>		
<b>TESTAROSSA - TR512 - F512M</b>	<b>63</b>	<b>dic-10</b>	<b>ELAN M100</b>	<b>101</b>	<b>ott-14</b>
<b>FIAT</b>			<b>MASERATI</b>		
<b>1100 /103</b>	<b>64</b>	<b>feb-11</b>	<b>BITURBO</b>	<b>6</b>	<b>ott-04</b>
<b>1100 B/E</b>	<b>93</b>	<b>dic-13</b>	<b>BITURBO 2.24 SPYDER RACING</b>	<b>38</b>	<b>giu-08</b>
<b>1100 R E 124</b>	<b>7</b>	<b>dic-04</b>	<b>MERCEDES-BENZ</b>		
<b>124 COUPÉ 1400, 1600, 1800</b>	<b>14</b>	<b>feb-06</b>	<b>CLASSE S W126</b>	<b>18</b>	<b>giu-06</b>
<b>124 SPECIAL</b>	<b>33</b>	<b>dic-07</b>	<b>G KLASSE</b>	<b>96</b>	<b>apr-14</b>
<b>126</b>	<b>25</b>	<b>mar-07</b>	<b>SEC W 126</b>	<b>106</b>	<b>apr-15</b>
<b>127 I E II SERIE</b>	<b>13</b>	<b>dic-05</b>	<b>SERIE 123 STATION-WAGON</b>	<b>5</b>	<b>ago-04</b>
<b>128 COUPÉ S-SL 1100-1300</b>	<b>16</b>	<b>apr-06</b>	<b>SL 107</b>	<b>67</b>	<b>mag-11</b>
<b>1300 E 1500</b>	<b>11</b>	<b>ago-05</b>	<b>SL SERIE 129</b>	<b>3</b>	<b>apr-04</b>
<b>132 I, II E III SERIE</b>	<b>12</b>	<b>ott-04</b>	<b>W111/W112 COUPÉ E CABRIOLET</b>	<b>78</b>	<b>giu-12</b>
<b>600</b>	<b>50</b>	<b>ago-09</b>	<b>W123 BERLINA</b>	<b>23</b>	<b>dic-06</b>
			<b>W124 CABRIO</b>	<b>22</b>	<b>nov-06</b>

1100/103 TV	47	mag-09	NUOVA 500 / 50 ANNI LE CORSE 58/78	28	giu-07
1100/103 TV PININ FARINA (1954)	105	mar-15	PANDA 30	36	apr-08
1500 GT GHIA	71	ott-11	RITMO	69	lug-11
1500L	96	apr-14	RITMO ABARTH 130 TC	15	mar-06
1200 GRANLUCE	100	ago-14	S 76 "300HP"	108	giu-15
1400	102	nov-14	SAVIO JUNGLA	94	feb-14
1500 SPORTINA SCIONERI (1966)	101	ott-14	UNO TURBO	81	ott-12*
2300	35	mar-08	UNO TURBO I.E.	53	gen-10
2300 S COUPÉ	1	ago-03	VIGNALE GAMINE 500	17	mag-06
2300 S COUPÉ	43	dic-08*	VIGNALE GAMINE E SAMANTHA X 1/9	94	feb-14
ABARTH 124 RALLY	4	giu-04		81	ott-12
ABARTH 131 RALLY	14	feb-06			
ABARTH FORMULA	55	mar-10			
ABARTH SED35	91	ott-13			
BARCHETTA	95	mar-10			
CAMPAGNOLA A 1964	19	lug-06			
COUPÉ	66	apr-11			
DINO COUPÉ	101	ott-14			
DINO 2.0 SPIDER	32	nov-07			
DINO SPIDER 2000-2400	6	ott-04			
GIANNINI 500 TV	28	giu-07			
MORETTI 850 COUPÉ	43	gen-09			
NUOVA 500 1957	8	feb-05			
NUOVA 500 SPORT	37	mag-08			

### FITIPALDI

F001 E F004	62	nov-10
-------------	----	--------

### FORD

ANGLIA	71	ott-11
CAPRI RS	107	mag-15
CONSUL MARK II DE LUXE	40	ago-08
ESCORT	68	giu-11
ESCORT 940	13	dic-05
ESCORT COSWORTH GR. A	86	apr-13
ESCORT MKII	84	feb-13
ESCORT RS	60	ago-10
ESCORT RS 2000 16v	67	mag-11



### MG

B SPIDER	47	mag-09
----------	----	--------

F/TF	90	ago-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	set-07
--------------	----	--------

SILVER SHADOW / CORNICHE I-II SERIE	42	nov-08
-------------------------------------	----	--------

### SAAB

900	92	nov-13
-----	----	--------

### TRIUMPH

TR4	72	nov-11
-----	----	--------

### VOLKSWAGEN

GOLF GTI I SERIE	2	dic-03
------------------	---	--------

VW-PORSCHE 914	51	ott-09
----------------	----	--------

### VOLVO

480 ES	25	mar-07
--------	----	--------

ESCORT RS GR. 2	60	ago-10
FAIRLANE 500 (1958)	17	mag-06
FIESTA MKI (1976-1983)	106	apr-15
GT/111	70	ago-11
MUSTANG (1964 - 1968)	5	ago-04
MUSTANG (1968 - 1971)	12	ott-05
MUSTANG 289 (1966)	14	feb-06
RS 200 GR. B	81	ott-12
TAUNUS 17M P5 - 12M P6 - TC1 GXL	92	nov-13
THUNDERBIRD (1954-1958)	23	gen-07

### FRAZER NASH

BMW 319/55 (1937)	106	apr-15
-------------------	-----	--------

### FRONTLINE

DEVELOPMENTS MG LE50	80	ago-12
----------------------	----	--------

### GIAUR

750 SPORT #BT-06	98	giu-14
------------------	----	--------

### GINETTA

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

### GLOCKLER - PORSCHE

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

### H.R.G.

1100 SPORTS	80	ago-12
-------------	----	--------

AERODYNAMIC	44	feb-09
-------------	----	--------

### HEALEY

SILVERSTONE	53	gen-10
-------------	----	--------

### HILLMAN

IMP 50 ANNI	94	feb-14
-------------	----	--------

### HONDA

NSX	61	ott-10
-----	----	--------

S 800 COUPÉ	1	ago-03
-------------	---	--------

Z 600	68	giu-11
-------	----	--------

### HOWMET

TX	53	gen-10
----	----	--------

### INNOCENTI

AUSTIN A 40/ A 40 S	103	dic-14
---------------------	-----	--------

IM3S	108	giu-15
------	-----	--------

MINI BERTONE	76	apr-12
--------------	----	--------

MINI DE TOMASO	23	gen-07
----------------	----	--------

MINI 90 SL	96	apr-14
------------	----	--------

### INTERMECCANICA

ITALIA	100	ago-14
--------	-----	--------

### ISO

GRIFO TARGA	45	mar-09
-------------	----	--------

RIVOLTA 300	97	mag-14
-------------	----	--------

RIVOLTA A3/C "SANCTION 2"	101	ott-14
---------------------------	-----	--------

RIVOLTA GT 300-340	2	gen-04
--------------------	---	--------

RIVOLTA LELE	22	nov-06
--------------	----	--------

### ISOTTA FRASCHINI

IM 1913	44	feb-09
---------	----	--------

### JAGUAR

E-TYPE LIGHTWEIGHT	72	nov-11
--------------------	----	--------

E-TYPE ROADSTER MKII	1	ago-03
----------------------	---	--------

E-TYPE V12 ROADSTER	63	gen-11
---------------------	----	--------

MK X	37	mag-08
------	----	--------

MKII 3.8	31	ott-07
----------	----	--------

SS 3,5 LITRE	90	ago-13
--------------	----	--------

XJ 220	65	mar-11
--------	----	--------

XJ6 MKI	1	ago-03
---------	---	--------

XJ-C 4.2	20	ago-06
----------	----	--------

XJ-C 4.2	17	mag-06
----------	----	--------

XJ-C 4.2	99	lug-14
----------	----	--------

XK 120	55	mar-10
--------	----	--------

### JEEP

WILLYS MB	72	nov-11
-----------	----	--------

### JENSEN

541	65	mar-11
-----	----	--------

### POLIGLOTTA

Una sportiva costruita a Torino da un ungherese, con un motore americano e lo stile un po' italiano e un po' inglese. Intermecanica Italia, sul fascicolo di agosto 2014.

## LE AUTO DELLA STORIA

### KARMANN GHIA

CABRIOLET	77	mag-12
-----------	----	--------

### KELLISON

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

### LAMBORGHINI

COUNTACH	72	nov-11
ESPADÀ	24	feb-07
ESPADÀ + NOTIN VILLULA	60	ago-10
JSLERO	5	ago-04
MIURA E COUNTACH	2	gen-04
MIURA P400, S, SV	21	ott-06
MIURA P400SV	85	mar-13
MIURA ROADSTER	43	gen-09
MIURA SV JOTA	26	apr-07
URRACO	19	lug-06
URRACO	25	mar-07

### LANCIA

LE STRATOS DI SANDRO MUNARI	53	gen-10
O37 RALLY	9	apr-05
2000 I.E. (1972)	16	apr-06
APPIA COUPÉ	49	lug-09
APPIA COUPÉ PININFARINA	91	ott-13
APPIA COUPÉ CONV. VIGNALE	91	ott-13
APPIA ZAGATO	6	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-08
BETA BERLINA	44	feb-09
BETA MONTECARLO	27	mag-07
BETA MONTECARLO	38	giu-08
DELTA	46	apr-09
DELTA 2.0 TURBO HF	96	apr-14
DELTA HF TURBO	54	feb-10
DELTA INTEGRALE EVO	95	mar-14
DELTA S4 GR.B	108	giu-15
DELTA TUTTE LE INTEGRALI	52	nov-09
ECV (1986)	63	gen-11
FLAMINIA	80	ago-12
FLAMINIA CONVERTIBILE	32	nov-07
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.5	18	giu-06
FLAMINIA GT TOURING	11	ago-05
FLAMINIA SPORT ZAGATO	30	ago-07
FLAVIA 1.8 CONVERTIBILE	81	ott-12
FLAVIA 1.8 COUPÉ HF	33	gen-08
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 COUPÉ RALLY 1.3 S	4	giu-04
FULVIA COUPÉ I SERIE "LEVA LUNGA"	35	mar-08
FULVIA HF 1.6 1970	51	ott-09
FULVIA SPORT ZAGATO	15	mar-06
FULVIA SPORT ZAGATO	41	ott-08
FULVIA SPORT ZAGATO 1,3 S	81	ott-12*
FULVIA SPORT ZAGATO COMP.	19	lug-06
FULVIA COUPÉ	91	ott-13*
GAMMA COUPÉ	58	giu-10
LC2	104	feb-15
STRATOS	2	gen-04
THEMA	65	mar-11
SPECIALE SILVER FLAG 2014	99	lug-14

### LAND ROVER

LAND ROVER	94	feb-14
------------	----	--------

### LOTUS

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

### MARCH

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

### MARCIANO

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

### MARCOS

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

### MARTINI

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

### MASERATI

250F	33	gen-08
3.500 GT TOURING "CORSA" 1961	58	giu-10
3500 GT TOURING	94	feb-14
A6G/2000 SPYDER	24	feb-07
A6G/54 2000 G.T. ALLEMANO	54	feb-10
A6G/54 SPIDER FRUA	40	ago-08
A6GCS, 150S, 200SI	59	lug-10
A6GCS/53	81	ott-12
BITURBO SPYDER	98	giu-14*
BORA	80	ago-12
GHIBLI SS SPIDER 4.9	87	mag-13
INDY	4	giu-04

KYALAMI	82	nov-12
MERAK	9	apr-05
MEXICO	8	feb-05
MISTRAL E SAN MARCO RUNABOUT	84	feb-13
QUATTROPORTE (1963-1987)	3	apr-04
SHAMAL	78	giu-12
TIPO 26B#35 (1929)	87	mag-13

### MATRA - SIMCA

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

### MCLAREN

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

### MECCANICA MANIERO

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

### MERCEDES - BENZ

C111	79	lug-12
190 SL	10	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	gen-04
300 ADENAUER	7	dic-04
300 SE CABRIOLET	3	apr-04
300 SL GULLWING	4	giu-04
300 SL ROADSTER	6	ott-04
300 SL ROADSTER	105	mar-15
300d CABRIOLET D (1958)	72	nov-11
450 SEL 1974	24	feb-07
500 SL W 107	2	gen-04
500 E - E500	79	lug-12*
600 LIMOUSINE E PULLMAN	9	apr-05
600 W100	77	mag-12
C107 SLC	36	apr-08
SE 280 W 108	41	ott-08
SL	90	ago-13
SL (W 194) 60 ANNI	76	apr-12

### MERCURY

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

### MG

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

### MINI

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

### MORETTI

750 ALGERI-LE CAP	21	ott-06
750 ALGERI-LE CAP	106	apr-15
750 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	97	mag-14
MORRIS MINOR	78	giu-12*

### CENERENTOLA

Fu vera Porsche? La risposta forse non si avrà mai. Ma la cenerentola di Zuffenhausen, da molti considerata un'Audi sportiva, ha le sue qualità. Quali? Ve lo diciamo su aprile 2013.



1000	66	apr-11	911	89	lug-13*	LAGO	74	feb-12
<b>MTM</b>			912	5	ago-04	<b>TATRA</b>		
AUDI S1 QUATTRO	61	ott-10	912 (1965)	98	giu-14*	TATRA T77-T87-T97-T600-T603	25	mar-07
<b>NASH</b>			917	46	apr-09	<b>TOJEIRO</b>		
METROPOLITAN	32	nov-07	924	75	mar-12	BRISTOL	34	feb-08
<b>NISSAN</b>			924, 924 TURBO, 924 CARRERA GT	4	giu-04	<b>TOYOTA</b>		
SUNNY GTI-R	63	gen-11	924 - 924 CARRERA GT	86	apr-13	CELICA GT 1600	35	mar-08
<b>NSU</b>			928 S	23	gen-07	RAV 4 (1994)	105	mar-15
PRINZ 1000 C - PRINZ 1000 TT	34	feb-08	935	71	ott-11	<b>TRABANT</b>		
PRINZ 30E	44	feb-09	<b>PUMA</b>			P60	54	feb-10
PRINZ 42	39	lug-08	GTV	58	giu-10	<b>TRIUMPH</b>		
RO 80	13	dic-05	<b>RENAULT</b>			DOLomite SPRINT	11	ago-05
<b>OGLE</b>			10 MAJOR	78	giu-12	GT6R REPLICA	21	ott-06
SX 1000	104	feb-15*	4 CV	22	nov-06	ITALIA	41	ott-08
<b>O.S.C.A.</b>			5 ALPINE	65	mar-11	SPITFIRE 1.5	9	apr-05
MT4 1500	80	ago-12	5 TURBO	17	mag-06	SPITFIRE (1962-1980)	9	apr-05
<b>OM</b>			8 GORDINI	54	feb-10	TR2 FRANCORCHAMPS	88	giu-13
665 TT (1928)	77	mag-12	DAUPHINE-ALFA ROMEO	45	mar-09	TR3 A	2	gen-04
<b>OPEL</b>			DAUPHINE-GORDINI	81	ott-12	TR3 A	18	giu-06
1900 GT	23	gen-07	FLORIDE / CARAVELLE	89	lug-13	TR5 P.I.	81	ott-12
ASCONA SR GR. 2	94	feb-14	R 16	68	giu-11	TR6	29	lug-07
KADETT B	52	nov-09	R4	31	ott-07	TR7	102	nov-14
MANTA 1.2 S	57	mag-10	SUPER5 GT TURBO	81	ott-12*	<b>TURBOT</b>		
OMEGA LOTUS	89	lug-13	<b>RILEY RMC</b>			SUPERTRACTION 2	29	lug-07
REKORD C COUPE'	102	nov-14	2 1/2 LITRE (1951)	94	feb-14	<b>VANDEN PLAS</b>		
REKORD P2 BERLINA E COUPE'	24	feb-07	SPRITE 1.5	105	mar-15	PRINCESS 1300	54	feb-10
<b>PANHARD</b>			<b>ROVER</b>			<b>VOLKSWAGEN</b>		
PL 17 E 24 CT	53	gen-10	2000 TC	36	apr-08	1500	62	nov-10
<b>PEUGEOT</b>			<b>SAAB</b>			G40/60	85	mar-13
106 RALLYE	100	ago-14	96 V4	85	mar-13*	GOLF GTI	82	nov-12
163 BR	27	mag-07	SONETT & FACETT	75	mar-12	GOLF GTI 1.6 (1981)	55	mar-10
203 SPIDER	39	lug-08	SONETT III	20	ago-06	GOLF GTI 1.6 (1982)	89	lug-13
204	77	mag-12	<b>SAFAF</b>			GOLF GTI 1.8 I SERIE	45	mar-09
204 CABRIOLET E 304 COUPE'	10	giu-05	6CV (1933)	73	gen-12	KARMANN GHIA	29	lug-07
205 1.9 GTI	81	ott-12*	<b>SANTANDREA</b>			MAGGIOLONE	107	mag-15
205 GTI E RALLYE	42	nov-08	FORMULA MONZA 875	66	apr-11	MAGGIOLINO	59	lug-10
205 TURBO 16	103	dic-14	<b>SERENISSIMA</b>			MAGGIOLINO 1200 TIPO 113 (1963)	93	gen-14
309	87	mag-13	V8 COMPETIZIONE	18	giu-06	MAGGIOLINO CABRIO 1500 (1956)	79	lug-12
402	88	giu-13	<b>SIATA</b>			SALZBURG RALLYE KÄFER (1973)	84	feb-13
402 DARL'MAT	79	lug-12	SPRING 850	21	ott-06	SAMBA BUS	6	ott-04
402 DARL'MAT DSE	12	ott-05	<b>SIMCA</b>			TL 1.6	28	giu-07
403	10	giu-05	80 ANNI	104	feb-15	VOLKSWAGEN-PORSCHE 914	3	apr-04
403 JAEGER	98	giu-14	8 SPORT REPLICA DEHO (1949)	100	ago-14	<b>VOLVO</b>		
404 DA RECORD	102	nov-14	1000	86	apr-13	122S "AMAZON"	85	mar-13*
504 CABRIO	70	ago-11	1000 COUPE'/1200 S COUPE'	22	nov-06	1800/1800 ES	21	ott-06
504 COUPE' 1972	22	nov-06	ABARTH 1150 CORSA	86	apr-13	244 GLE D6	34	feb-08
905	49	lug-09	RALLYE, RALLYE 1-2-3	10	giu-05	244 TURBO	66	apr-11
COUPE'	107	mag-15	<b>SINGER</b>			P 1800	74	feb-12
TIPO 3	30	ago-07	9 LE MANS	59	lug-10	PV 544	31	ott-07
<b>PONTIAC</b>			<b>ŠKODA</b>			<b>ZAZ</b>		
FIREBIRD TRANS/AM (1974)	2	gen-04	110 R (1976)	107	mag-15	968 A/M	39	lug-08
GTO (1966)	16	apr-06	<b>SPADA</b>			<b>VARIE</b>		
<b>PORSCHE</b>			ZANZARA (1967)	73	gen-12	AUTO A 2 TEMPI	26	apr-07
356 C	6	ott-04	<b>STANGUELLINI</b>			GP DI FRANCIA 1954	96	apr-14
356 TUTTI I MODELLI	67	mag-11	1100 SPORT INTERNAZIONALE	60	ago-10	MICROCAR	86	apr-13
356 SC COUPE'	2	gen-04	<b>STEYR PÜCH</b>			SPECIALE LANCIA		
356 SC (1953)	98	giu-14*	650	37	mag-08	VERNASCA SILVER FLAG 2014	99	lug-14
356/2 #004	34	feb-08	<b>STUDEBAKER</b>					
597	8	feb-05	SKYHAWK	37	mag-08			
906 CARRERA 6	24	feb-07	<b>SUNBEAM</b>					
911 2.0/2.2/2.4	32	nov-07	TIGER	46	apr-09			
911 S 2.0, RS CARRERA 2.7 E SC 3.0	1	ago-03	VENEZIA	104	feb-15			
911 CARRERA (1989)	107	mag-15	<b>SUZUKI</b>					
911 CARRERA RS 2.7	93	gen-14	4X4 LJ80 - SJ 413	64	feb-11			
911 T 2.2	8	feb-05	<b>TALBOT</b>					
911 T 2.2	100	ago-14	SUNBEAM LOTUS	45	mar-09			
911 T US-COUPE'	98	giu-14						
911 TARGA 2.4 T E 3.0 CARRERA	60	ago-10						
911 TURBO 3.3	12	ott-05						

Nota: \* confronto tra più modelli

## BIANCHINI DOMINA AL RALLY DELLA LANA



L'equipaggio Bianchini-Rossini (*in alto*) ha vinto su Lancia 037 (4° raggruppamento) la 5ª edizione del Rally Lana Storico, dopo due giorni di battaglia accanita con Negri-Coppa su Audi Quattro e Nicholas Montini-Belfiore su Porsche 911 RS.

La gara era iniziata con due abbandoni molto importanti, quello di Erik Comas (motore) e dopo la "Romanina" si ritirava anche Franco Uzzeni (*a destra*) tornato al volante di una Porsche 911 dopo trent'anni....

Per le vittorie di raggruppamento: nel 1° hanno vinto Rimoldi-Manto-

vani (Porsche 911S); nel 2° Montini-Belfiore, nel 3° Fioravanti-Torricelli. Nell'avvincente Trofeo A 112 la vittoria è arrisa ai campioni in carica Cochis-Manganone (*a sinistra*) dopo una strenua battaglia con Gallione-Morino mentre terza ha concluso la spumeggiante coppia femminile Meggiarin-Gallotti (*al centro*).

Nella sezione auto "classiche" (periodo J2), vittoria per Florio-Basile (Peugeot 205 GTI) davanti a Rizzato-Accaroli (Fiat Ritmo 130 TC) e Persini-Grosso (Peugeot 309 GTI).

### A FORTIN LA XXXII AOSTA-GRAN SAN BERNARDO

Pronostico ampiamente rispettato alla XXXII edizione dell'Aosta-Gran San Bernardo, gara di regolarità Asi per auto storiche organizzata dal Club Auto Moto d'Epoca Valle d'Aosta con il contributo del Lanificio Fratelli Tallia di Delfino. Hanno vinto infatti Pierluigi Fortin e la moglie Laura Pilè su Fiat 600 (*in foto*). In programma il 13 e 14 giugno, la gara si è articolata su due tappe per complessivi 180 km con 63 P.C. al centesimo di secondo, 7 C.O. al minuto primo e un controllo timbro. La partenza sabato 13 giugno dalla centralissima piazza Chanoux di Aosta, dove in mattinata si sono svolte anche le verifiche seguite dal pranzo alpino.

I 60 equipaggi iscritti hanno affrontato un percorso impegnativo e spettacolare con due salite ai 1077 metri di Cretallaz e ai 1383 metri di Les Cretes. La prima tappa si è conclusa nel pomeriggio avanzato a Saint Vincent con cena e pernottamento presso il Parc Hotel Billia. Domenica 14 le auto si sono dirette da Saint Vincent a Piazza Chanoux di Aosta e, dopo aver attraversato i Borghi di Gignod, Etroubles, Saint Oyen e Saint Rhemy en Bosses sono giunte ai 2470 metri del Colle del Gran San Bernardo, da sempre momento più atteso della competizione. Pioggia e nebbia non hanno intaccato l'impegno e l'umore dei contendenti. L'arrivo con pranzo, premiazione e qualche timido raggio di sole quest'anno è stato a Sarre. Al 2° posto hanno concluso Bragardo-Paglino (Lancia Fulvia) davanti a Rimondi-Fava (Mini Cooper), Pippo Rapisarda (Fiat 600 Moretti) e Fabio Colombo (Mini Cooper).



## ITALIANO VELOCITÀ: BATTAGLIA A MISANO IN UN PADDOCK RICCO DI AUSTRIACI

Nel week-end del 13 e 14 giugno a Misano Adriatico (RN) c'è stata una grande kermesse dedicata alle auto storiche. Oltre alla quarta gara del Campionato Italiano Velocità pista, l'organizzatore Peroni è riuscito a portare oltre 100 auto del campionato austriaco, a ruote scoperte e coperte. Questi piloti, che hanno un regolamento più permissivo rispetto a quello italiano, si sono distinti per la grande sportività e disciplina e per aver organizzato un paddock degno di altri tempi. Anche i piloti italiani hanno partecipato a questa serie di gare e segnaliamo la vittoria del forte Massimo Guerra sulla fida Porsche 930.

Per il campionato italiano 38 auto qualificate in prova con un format che ha purtroppo visto tutti i raggruppamenti partire insieme in unica gara. Senza storia la pole position nel 1° raggruppamento per la TVR 200 di Malaguti-Guerra che stacca di ben 4 secondi la Jaguar dei Raimondi, mentre nel secondo Tarabini su Porsche regola per pochi decimi l'analoga vettura di Mundi-Rosticci. Nel terzo raggruppamento Ronconi-Gulinelli stampano la pole assoluta con 1.45.9 davanti a Nori-Marsella sempre su Porsche 930. Nel 4° raggruppamento la Toyota Corolla di Crosa si aggiudica la pole così come, nel 5° (novità assoluta), l'esordiente Ford Sierra Cosworth di De Marco-Crespi.

La domenica la gara parte su gara pista parzialmente umida che si trasforma in bagnata dopo la prima mezz'ora. Ronconi-Gulinelli dominano senza grandi difficoltà assoluta e 3° raggruppamento davanti all'arrembante duo Nori-Marsella e a Massaglia, tutti su Porsche 930. Nel 2° raggruppamento grande battaglia tra Jelmini-Trebbi e la pattuglia di altre Porsche 911 capitanata da Mundi-Rosticci, Denti-Marzatico e Arnaldi. Sulla bandiera a scacchi Jelmini regola Arnaldi e Meloni, figlio del grande Walter, che ha corso come un funambolo con la rossa Ford Escort del padre recentemente scomparso. A differenza di quanto ci avevano abituato nelle prime tre gare, nel 1° raggruppamento la vittoria va alla TVR 400 di Truglia-Giovannini, che hanno sfruttato la mancanza di feeling di Malaguti con la TVR 200 sul bagnato per prendere un vantaggio che neppure uno scatenato Guerra è riuscito a colmare nel secondo turno di guida. Terzi Raimondi padre e figlio su Jaguar E Type, autori anche del miglior tempo in gara per il 1° raggruppamento. Prossima gara a fine luglio a Pergusa, con l'augurio che caldo e clima vacanziero possano far tornare il circuito siciliano agli antichi fasti.



## POLVERE DI RALLY

Il 2 e 3 maggio i padiglioni di Piacenza Expo hanno ospitato la mostra-scambio "Auto & Moto 2015". Una rassegna piccola ma curata, che ha registrato la presenza delle più interessanti realtà locali. Fra queste è la Scuderia Piacenza Corse Autostoriche, un'istituzione nel panorama rallistico piacentino. Molto ricco il suo stand di questo sodalizio, che per l'occasione ha schierato alcune vetture dei propri soci sportivi: Alpine Renault A110 Gr. 4, Lancia Rally 037 Gr. B, Lancia Delta Integrale Gr. A e persino la bellissima Ferrari 308 Carma Gr. 5 del 1980, esemplare realizzato da Carlo Facetti e Martino Finotto per partecipare alle gare IMSA.

La storia della Piacenza Corse risale ai tempi della Scuderia Falco, fondata nel 1969 per poi cambiare nome nel 1971. Nello stesso periodo, la Piacenza Corse debuttò anche come organizzatrice del mitico Rally delle Valli Piacentine. Una gara che nel 1978 ha segnato il record di 342 equipaggi al via. La seconda "era" della Scuderia è invece iniziata nel secondo millennio, con l'impegno pressoché totale nel mondo delle auto storiche.

Durante la fiera di Piacenza abbiamo avuto l'opportunità di scambiare qualche riflessione con il patron della Scuderia, Luciano Rastelli. Tema della discussione: l'attuale situazione dei rally storici italiani, soprattutto



dopo l'incidente di "Lucky" Battistolli e Fabrizia Pons al recente Sanremo.

«Credo sia un'assurdità ammettere le vetture costruite fino al 1990 -ha detto Rastelli in merito- perché il pilota veneto ha avuto l'incidente con una Lancia Delta Integrale- sono vetture molto potenti e già dotate di controlli elettronici. Tra il 1985 e il 1990 c'è stata un'evoluzione tecnologica incredibile e quando parliamo di rally storici bisogna tenerne conto, perché la cosa potrebbe diventare rischiosa».

Qual è la sua ricetta in tal senso?

«Credo sia più giusto incentivare l'uso delle auto più vecchie, magari con l'attribuzione dei coefficienti come avviene nelle gare di Regolarità classica. Bisognerebbe sostenere i Gruppi 1 e 3, nei quali l'Italia ha una forte tradizione, invece la Federazione li ha soppressi. Sulla specialità regna la burocrazia, stanno distruggendo i rally storici».

In che senso?

«I costi sono andati alle stelle. Da una parte sono stati messi limiti inutili sull'utilizzo di dodici gomme a gara, dall'altra le assistenze sono libere e ci sono furgoni carichi di benzina che vanno avanti e indietro all'impazzata per seguire le auto. Sarebbe meglio avere dei parchi assistenza delimitati, anche per attirare più pubblico».

(gastaldi)



## RALLY DEI CAMPIONI... DI NOME E DI FATTO

L'affetto per chi ha corso giorni e giorni per le strade d'Europa, che allora erano sterrate, per vincere le gare scassa macchine che erano i rally degli anni '70. La gioia di vedere quelle auto sensazionali che sono le Lancia Stratos, l'Alpine Renault A110, la Fiat 131 Abarth e la rarissima barchetta F.&M. di Munari alla Targa Florio e al Circuito del Mugello. La soddisfazione di vedere Campioni del volante che si radunano nelle zone Venete, chiamati da Don Piero -il Prete da rally- e dal giornalista "d'epoca" Fabrizio De Checchi, per fare passerella "d'epoca" e raccogliere fondi per i bambini colpiti da Ebola in Africa e aiutati dai medici del Cuamm. Tutto questo, e anche di più, è riassunto nell'autoraduno denominato "Rally dei Campioni" che si è svolto sabato 6 giugno da Noventa Padovana (PD) a Camponogara (VE), nella Parrocchia di Don Piero.

I nomi degli equipaggi alla partenza avrebbero fatto la gioia di qualsiasi organizzatore, di oggi e di ieri: da Sandro Munari ad Amilcare Ballestrieri, Simo Lampinen, Maurizio Verini, Luciano Trombotto, la mitica francesina "Biche". Poi ancora "Tony" Fassina (*sopra a destra*), "Lucky" Battistolli (*in alto a sinistra*), Federico Ormezzano, Tonino Tognana, Bruno Bentivogli e Arnaldo Cavallari. C'era anche Daniele Audetto, leggendario "diesse" Fiat e Ferrari. Tra i navigatori Piero Sodano (*in alto a destra, con Munari*), Arnaldo Bernacchini, Francesco Rossetti e Fabrizia Pons. Con il numero 1 c'era anche Flaviano Polato (*sopra a sinistra*), il più famoso interprete... della Fiat 126, con cui gareggiò in tutta Europa. Un vero museo rallystico viaggiante che è transitato lungo la Riviera del Brenta, senza correre, ma solo per farsi ammirare dal pubblico. (*biasioli*)

## TROFEO SCARFIOTTI: VIVALDA SULL'ACQUA REGOLA DI FULVIO

Sul percorso Sarnano-Sassotetto (MC) si è disputato il 31 maggio l'8° Trofeo Storico Lodovico Scarfiotti, valido come quarta prova dell'Italiano Montagna Autostoriche. L'Automobile Club Macerata e l'Associazione Sportiva dell'AC hanno accorpato in un unico evento il Tricolore (CIVM) e l'italiano autostoriche (CIVSA), presentando un programma intenso per tre giorni di full immersion con la cronoscalata ed i suoi migliori interpreti.

Dopo due salite di prova che avevano messo in luce il giovane abruzzese Simone Di Fulvio (Osella Pa9/90-BMW, *sotto*), la gara di domenica è stata condizionata dalla pioggia.

La miglior prestazione assoluta al termine è risultata quella del piemontese Guido Vivalda, che ha vinto l'assoluta su Porsche 911 Carrera RSR (*a fianco*) impiegando 5'10"27 sugli 8.877 metri del percorso, alla media di 103 kmh. Sul podio anche Ildebrando Motti (Porsche 911 Carrera RS, *sotto a destra*) e Simone Di Fulvio.



## MONTE PELLEGRINO HISTORIC: AUTO, UOMINI E DONNE SENSAZIONALI

Ci sono molte gare di velocità e regolarità per autostoriche in Sicilia, ma la Scuderia Monte Pellegrino ha sposato, dall'1 al 3 maggio scorsi la formula del concorso dinamico ed ha attirato nell'assolata Trinacria un lotto di auto da collezione ben assortito...

La manifestazione aveva assunto il nome "l'ultima vittoria di Nuvolari" per poi passare all'attuale nome inglesizzato anche perché l'evento si svolge su tre prove: all'autodromo di Pergusa (EN), sul circuito del Real Parco della Favorita e sulla salita del Monte a Palermo.

Si è offerta così la possibilità di rivivere la tradizione sportiva siciliana guidando all'interno del più grande parco urbano dove si è anche corsa la Targa Florio dal 1937 al 1940 e di affrontare i tornanti in pavè nella gara in salita creata da Vincenzo Florio sul promontorio che domina Palermo e la sua costa.

All'autodromo di Pergusa il sole ha salutato i concorrenti che venivano dal piovoso Nord e da lì il caldo ed il cielo blu non hanno più lasciato la carovana. Al sabato mattina un folto pubblico ha assistito alla parata sul circuito cittadino mentre al pomeriggio sulle ripide curve del Monte Pellegrino forse la gente era scappata al mare. La domenica mattina ulteriore scalata alla cima per poi concludere con il pranzo di gala al Castello di Uveggio e le premiazioni.

I protagonisti dell'edizione 2015: auto regina è stata la Porsche 910 del 1967 che Bernd Becker ha fatto arrivare dalla Germania, ma anche la Alfa Romeo 33/2 di Klaus Edel faceva impazzire con la sua linea allungata e il muso arretrante (al centro).

Tra le auto di inizio secolo c'erano tre 90enni: una magnifica Amilcar GC SS guidata dalla signora Tomasello (in alto) e una splendida FIAT 509 Corsa del 1926 condotta da Stefano Bartoletto, poi la prestigiosa Lancia Augusta del 1934 spesso usata per scarrozzare Ninni Vaccarella e altri ospiti prestigiosi (seconda dall'alto).

Saltando un bel po' di anni... tre bellissime Lancia Stratos, la bellissima Barchetta F&M del 1969, guidata da Sandro Munari e dal proprietario, noto collezionista biellese (seconda dal basso). La campionessa milanese Anna Cambiaghi si è beata della Lancia Stratos con cui correva trent'anni fa.

Sensazionale la presenza di una strapotente McLaren M1A Can-Am del 1970, al pari della presenza di Jean Guichet, vincitore di Le Mans 1964 proprio con Ninni Vaccarella con la Ferrari 275P, personaggio gentile e riservato che ha raccontato alcuni aneddoti sulla lunga corsa francese. Presenti anche Carlo Facetti e il gentleman driver fiorentino Carlo Steinhauslin che hanno dato sfogo alla passione e consigli a destra e a manca alle verifiche, mentre dall'Argentina Sergio Lugo ha portato la Cisitalia 202 Cabriolet Vignale super premiata a Villa d'Este nella passata stagione. E c'era anche una Ford T del 1914 (qui a lato). Fiduciosi nei continui miglioramenti che il trio di organizzatori, Manuli, Manzo e Spataro propongono ad ogni edizione, l'appuntamento è al 2016 per la 4ª, con la certezza di poter riassaporare quel "museo viaggiante" che sono le auto storiche in salita al Monte Pellegrino.

(biasioli)



**Grumello**  
**IN PRIMO PIANO**

La concessionaria con una marcia in più.

**MOTOR GALLERY**  
**PRESENTI ALLA FIERA**  
26-27 settembre 2015  
padiglione A

**AUTO D'EPOCA**  
FIERA DI PADOVA  
**PRESENTI ALLA FIERA**  
22-25 ottobre 2015  
padiglione 11

[www.silvauto.it](http://www.silvauto.it)

**SIMCA 8 SPORT DEHO BARCHETTA, 01/1949**, rarissima di elevato prestigio, restaurata totalmente di latorneria e meccanica, totalmente in alluminio.

**ISCRITTA ASI - C.R.S. ASI - ISCRITTA ASI - CSAI CON FICHE REGOLARITA' AUTO STORICHE PER VETTURE DI PRODUZIONE**

**Filo diretto 348 55 03 882**

**VENDITA ASSISTENZA**

24064 Grumello del Monte (BG)  
via Roma 158  
tel. 035 830800  
fax 035 8356648  
info@silvauto.it

**SHOW ROOM e VENDITA**

24126 Bergamo (BG)  
Via Luigi Luzzatti  
tel. 035 4243575  
fax 035 3840040  
info@silvauto.it

**SHOW ROOM e VENDITA**

10024 Moncalieri (TO)  
Strada Genova 299  
tel. 011 6470370  
fax 011 6470112  
info@silvauto.it

**NOVITÀ DA GIUGNO 2015**  
**Silvauto Car Outlet entra nel mondo delle moto storiche da collezione**



**«IL SORTEGGIO ALLA DAKAR ME LO CHIESERO I PILOTI»**

**«L'ECCELLENZA VA INDIVIDUATA, COLTIVATA E GESTITA»**

**«IN 50 ANNI È CAMBIATA SOPRATTUTTO LA VELOCITÀ,  
ANCHE DELLE COMUNICAZIONI»**

**«SENTO IL BISOGNO DI RESTITUIRE QUANTO HO AVUTO»**

**COSÌ PARLA, IN QUESTA INTERVISTA ESCLUSIVA, IL CAPO DELLA FIA**

**DI DANILO CASTELLARIN - FOTO MCKLEIN**

# Parole di Presidente

**D**a ragazzo gli piacciono Jim Clark e Dan Gurney. Jean Todt ha 16 anni nel 1962, quando Graham Hill vince il suo primo titolo mondiale su BRM. Suo padre è un professionista affermato, un medico della buona borghesia francese, e non digerisce l'idea che il figlio voglia fare di testa sua. Il pilota, poi, che idea balzana. Ma il piccoletto ha le idee chiare. È un ragazzo maledettamente determinato. E lo dimostra subito soffiando a papà la Mini Cooper e partecipando al primo rally della sua vita prima di diventare navigatore di Guy Casseuil, nel 1966, quando iniziano ad affiorare le sue doti di calcolatore, stratega e organizzatore. Talenti che gli permetteranno di far rinascere, sportivamente parlando, prima Peugeot e poi Ferrari, della quale diventerà prima direttore sportivo, poi general manager e infine amministratore delegato fino al 18 marzo 2008, restando poi nel Consiglio d'Amministrazione ancora per un anno. Posizioni prestigiose, meritate dal "rinascimento" del Cavallino, di cui è artefice a partire dall'estate del 1993, fin al ruolo di presidente della FIA. "L'automobilismo -ha detto rispondendo alle nostre domande- è uno sport molto egoista e sentivo di dover fare qualcosa per gli altri, per chi stava peggio, visto e considerato che avevo fatto abbastanza per me".

► Suo padre era medico. Mai pentito di non avere seguito le sue orme?

Io no, lui all'inizio sì. Più che pentito era deluso e un po' arrabbiato perché voleva fare di me un chirurgo di fama e non capiva la mia passione per le corse. Ma è andata così. La sua influenza non ha avuto nessun esito su di me.

Capitò la stessa cosa anche ad un altro francese, Henri Pescarolo. Anche suo padre voleva farne un medico, invece ne è uscito un campione.

► Lei è stato copilota di grandi campioni. Com'erano le corse vissute dal sedile del passeggero?

Sono due mondi diversi, per molti aspetti complementari. Qualcuno dice che fare il copilota è come guidare con la testa. Una bella immagine. Ma chi guida in realtà è il pilota. Il navigatore dice dove andare. E deve preoccuparsi di molte altre cose: prevedere, programmare, pianificare, organizzare, risolvere.

► Mai avuto un po' di paura?

Certo che sì. Uno che dice di non avere mai avuto paura o è un incosciente o è un bugiardo, non racconta la verità. Io quando ho avuto paura sono sempre finito fuori strada. Voleva dire che la mia sensibilità aveva capito in anticipo che stava per succedere qualcosa. Il guaio è quando questa sensazione di allarme era ineluttabile, incorreggibile. Così finivamo puntualmente fuori.

► La paura più grossa Jean Todt la prese...

Sono fortunato perché di incidente grave ne ho avuto uno soltanto. Capitò a un Rally del Portogallo, mi pare fosse il 1973, con Ove Andersson, correvamo su una Toyota. Subii lesioni alle vertebre. Ma poche settimane dopo eravamo all'East African Safari.

► Lei è stato direttore sportivo Peugeot dal 1981. Nel 1985 e 1986 Peugeot ha vinto due mondiali Rallye. Un sogno realizzato?

Confesso che il mio vero sogno era diventare pilota ma nella vita bisogna adattarsi e ad un certo punto della mia carriera capii che avevo conquistato una buona credibilità come copilota, o navigatore come dicono gli italiani. Non potevo però fare quel mestiere per tutta la vita. Così mi detti un altro traguardo: diventare direttore di un reparto corse entro i 35 anni. Oppure cercarmi un altro lavoro. Io sono nato il 25 febbraio 1946, dunque nel 1981 compivo 35 anni. E dopo aver vinto come copilota il Campionato del Mondo su Talbot Lotus, sono arrivato alla Peugeot, con l'incarico di creare il reparto corse.

► Che cosa ricorda della Paris-Dakar 1989 quando -per evitare conseguenze irreparabili- affidò al lancio di una moneta, testa o croce, la vittoria dei suoi piloti Ickx e Vatanen?

Ricordo molto bene quell'episodio. Fu una scelta necessaria perché il ritmo di gara cresceva e l'agonismo fra i nostri piloti poteva portare a conseguenze disastrose. Una sera Ickx ebbe una brutta uscita di strada. E dopo un quarto d'ora furono proprio loro, Vatanen e Ickx, a chiedermi di intervenire perché capivano che rischiavano entrambi di finire male.

► Chi è stato a chiederle quella decisione salomonica?

Entrambi. Vennero da me da soli. Non sapendo che l'altro aveva fatto la stessa cosa. Allora ho pensato che il mondo migliore era gettare una moneta e vedere che cosa usciva perché, in tutta sincerità, la differenza fra i due era

davvero molto piccola, quasi inesistente.

► E allora che cosa fece?

Li chiamai vicino a me e chiesi loro quale lato della moneta preferivano. Poi la lanciai. Punto. Vinse Vatanen. Ovvio che Ickx non ci rimase bene. Se ne andò un po' deluso. Ma avevamo deciso insieme quella soluzione ed ora dovevamo rispettarla. Cosa che avvenne puntualmente. Nei giorni successivi montarono molte polemiche. Evidentemente non comunicammo bene la nostra scelta.

► È difficile convincere i piloti che la vittoria della Casa è più importante della loro singola affermazione?

Certo che è difficile perché in questo sport c'è un acceso individualismo che sfocia sovente nell'egoismo. Ma il compito del capo è quello di far rispettare le decisioni della squadra.

► Nel 1992 e nel 1993 lei portò la Peugeot a vincere la mitica 24 Ore di Le Mans. Che cosa fece per conquistare quei successi?

Avevamo costruito una buona squadra, avevamo ottimi piloti, dunque la vittoria era il prodotto naturale di questi fattori. Diciamo che anche quella volta ci volle molto coraggio perché fu deciso di correre a Le Mans, una gara lunga più di cinquemila km, con un motore dieci cilindri derivato dalla F1. C'era molto scetticismo. Invece fu una scelta vincente.

► La Ferrari dovrebbe tornare a Le Mans?



**MONETA**  
In apertura, Jean Todt insieme a Jacky Ickx alla Parigi-Dakar 1989, decisa dalla moneta. In questa foto è con la moglie, Michelle Yeoh, nota per i film di 007.



Sarei felicissimo se la Ferrari decidesse di tornare. Ne sarei lieto come presidente della Fia, come cittadino francese e come appassionato pensando alla lunga serie di successi, nove se non sbaglio, conquistati dal Cavallino a Le Mans. Perché se è vero che la punta più alta dell'automobilismo sportivo è rappresentato dalla F1 è altrettanto vero che alcune gare, e Le Mans è fra queste, hanno una capacità aggregativa e globalizzante del tutto speciali.

► Come avvenne il primo contatto con Luca di Montezemolo?

Un giorno d'estate del 1992 Bernie Ecclestone mi avvicinò e mi disse "Devi telefonare alla Ferrari. Luca Cordero di Montezemolo ti vuole parlare".

► Dove e quando avvenne il primo incontro?

A Bologna, a casa di Montezemolo, nel mese di agosto del 1992.

► E quando firmò il contratto?

Sette mesi dopo, nel mese di marzo del 1993.

► Perché servì tanto tempo?

Perché non era una scelta facile. Né per me né per lui.

► Come trovò la Ferrari?

In una situazione molto critica. Bastava guardare i risultati.

#### **"NAVIGA" DA PROTOTIPO**

**Come i piloti dei suoi tempi, anche Jean Todt ha corso tanto e in varie categorie. Qui lo vediamo addirittura navigatore di Jean-Pierre Beltoise al Tour de France 1970, su... Matra MS 650! Todt si calava nell'angusto abitacolo nelle prove stradali.**

► Il suo primo anno a Maranello è stato il 1994...

La squadra Ferrari schierava Gerhard Berger e Jean Alesi. La 412 T si mise in luce per l'elevata potenza del motore e Berger vinse a Hockenheim dopo quasi quattro anni di digiuno. Riuscimmo anche a fare un bel secondo posto a Monza e più d'una volta la prima fila fu rosso Ferrari.

► Nel 1994 capitarono anche i gravi incidenti di Imola, che segnarono la morte di Ratzeberger e Senna. Che cosa ricorda di quei giorni? La prima cosa che ricordo è la sensazione di dolore e tragedia che si diffuse nell'ambiente della F1. Ricordo anche che per la prima volta quell'emozione non venne più affiancata all'ineluttabilità, ma si trasformò in spinta, in energia per migliorare la sicurezza. Direi con ottimi risultati, perché moltissimo è stato fatto sulle auto, le piste, gli equipaggiamenti. Anche se non credo sarà mai pos-

sibile fare del mestiere del pilota di F.1 un lavoro blindato.

► Per la Ferrari le cose non migliorarono granché nel 1995, quando la Scuderia portò a casa solo una vittoria, in Canada, con Alesi...

In Canada potevamo fare una doppietta con Berger che invece si dovette ritirare quando occupava la terza posizione dietro a Schumacher, che finì quinto per delle noie al cambio. In Belgio la prima fila fu tutta rossa. E un'altra delusione arrivò al GP d'Italia: Berger e Alesi erano primi e secondi e al 33° giro la telecamera di Alesi si staccò e tranciò di netto un braccio della sospensione anteriore di Berger. Non fu una stagione fortunata.

► Non mi dica che per questo ingaggiò Schumacher per il 1996...

Michael Schumacher aveva quello che mancava alla Ferrari. O meglio, vedevo in lui quello che poteva valorizzare il patrimonio tecnologico e la tradizione storica Ferrari. Per farla tornare ai vertici, come meritava.

► Quando convinse Schumacher a passare dalla Benetton alla Ferrari? Andai a trovarlo e gli parlai spiegandoli la differenza fra una squadra come quella dove correva lui e la Scuderia Ferrari. Firmò il contratto nel mese di luglio del 1995.

► Fu difficile portarlo via a Flavio Briatore?

Schumacher non era proprietà di Briatore. E poi aveva bisogno di un'altra sfida. E la sfida Ferrari gli piaceva, lo attirava. Inoltre era molto confortato dalla squadra che stavamo costruendo.

► Perché nella vita sono così rare le squadre fortunate e vincenti come quella composta da lei, Montezemolo, Schumacher, Brawn e Byrne? Perché l'eccellenza non è facile da individuare. Non è che la trovi al supermarket, in offerta speciale. Poi, dopo averla individuata, bisogna organizzarla, metterla insieme, fonderla, valorizzarla. Io ho impiegato tre anni per costruire quella squadra. E poi ho iniziato a raccogliere i frutti.

► Che cosa pensò nel suo cuore quando Schumacher, a Jerez, nel 1997, speronò volontariamente Jacques Villeneuve?

Pensai che aveva fatto una sciocchezza. Ma nel caldo dell'azione può capitare di compiere delle manovre che, in uno stato di normalità, non verrebbero mai compiute. Può succedere. Michael riconobbe l'errore. Fu una fragilità, indiscutibilmente. Credo sia umano commettere errori. Quello che davvero conta è farne tesoro e cercare di non ripeterli più.

► L'avvocato Agnelli vi telefonava quando le cose non andavano bene?

L'Avvocato ci telefonava anche quando le cose andavano bene. Era un uomo appassionato, positivo, presente e sensibile. Era molto legato alla Scuderia ed ai suoi uomini. Ovvio che contatti più frequenti li avesse con Montezemolo, ma spesso telefonava anche a me. E parlare con lui era sempre una grande piacere.

► Qual è il suo ricordo più bello?

Quando Michael vinse il GP del Giappone, a Suzuka, nel 2000, permettendo alla Scuderia di rivincere il titolo che inseguiva dal 1979. L'avversario era Hakkinen che in ga-

ra rimase davanti a Michael per parecchi giri. Poi scivolò dietro. E Schumi vinse la gara e il titolo mondiale.

► Nel 2016, lei compirà 70 anni, di cui 50 trascorsi nell'automobilismo sportivo. Qual è il cambiamento più rilevante avvenuto nel motorsport in questo mezzo secolo?

La velocità.

► Delle auto?

Non solo. Anche la velocità della comunicazione. Cinquant'anni fa i mezzi più veloci erano il telegramma o la telescrivente, quando c'era, perché le linee telefoniche spesso facevano cilecca. Poi sono arrivati i fax, i telefoni mobili, le e-mail, i WhatsApp. È stata una rivoluzione che ha accorciato i tempi dei nostri pensieri, delle nostre idee. Certo, qualcosa abbiamo perduto, ma molto abbiamo guadagnato. Succede sempre così. Fa parte della vita. Un'altra grande evoluzione ha riguardato la tutela della vita.

► C'è una stagione che vorrebbe rivivere?

Rivivere non è possibile. Si può solo ricordare qualche stagione più intensamente, nel bene e nel male. Io vivo sempre con grande passione le stagioni della mia esistenza. E questo mi fa andare avanti. Oggi le mie sfide sono diverse. Sono molto impegnato nella presidenza della Fia, ma sono anche presidente della fondazione che sostiene Aung San Suu Kyi, la leader non violenta birmana che ha meritato i premi Rafto, Sakharov e Nobel per la pace. E sono vicepresidente dell'Istituto mondiale per la ricerca sul cervello e il midollo spinale.

► Sentiva l'esigenza di un impegno sociale?

Francamente sì perché l'automobilismo è uno sport molto egoista. Sentivo di dover fare qualcosa per gli altri, per chi sta peggio.

► E nella FIA quali traguardi vorrebbe raggiungere?

Vorrei rendere l'automobilismo più avvicinabile dai giovani piloti e ridurre il numero di morti e feriti sulle strade del mondo. È inaccettabile che ogni giorno muoiano nel mondo 3500 persone per incidenti stradali.

## UNA VITA DI SUCCESSI

Jean Todt è nato il 25 febbraio 1946 a Pierrefort, un paesino del Sud, in Auvergne. In carriera è stato copilota di campioni come Jean-Pierre Nicolas, Rauno Aaltonen, Ove Andersson, Hannu Mikkola, Jean-Pierre Beltoise, Bernard Consten, Jean-François Piot, Achim Warmbold, Jean Guichet, Jean-Claude Lefèbvre, Timo Mäkinen e Guy Fréquelin. Nel 1981, arrivando secondo nel mondiale Rally da navigatore di Guy Fréquelin, contribuì alla vittoria della Talbot tra i Costruttori. Da lì parte la carriera di manager, che lo porta, tra le altre cose, a vincere il mondiale Rally 1985 e '86 con Peugeot; la Parigi-Dakar, sempre con Peugeot, quattro volte dal 1987 al 1990; sempre con la Casa del Leone un mondiale Sport-Prototipi (1992) e due 24 Ore di Le Mans (1992 e '93). Dal 1993 è in Ferrari, dove costruisce il team capace di ottenere una striscia di vittorie record: sette mondiali Costruttori e sei Conduttori tra il 1999 e il 2008 (con 106 vittorie in GP). Dal 23 ottobre 2009 è presidente della Federazione Internazionale dell'Automobile.



**SCENOGRAFICHE**

Non erano moltissime le Gr. C (iscritte 14 auto) ma molto scenografiche e di grande spessore. Hanno dato spettacolo, soprattutto in gara-1. Nella foto piccola, l'indicazione sul regime da tenere su una Taraschi di F. Junior.



# (Ri)partenza lanciata



**LA GARA MONZESE È TORNATA CON NUOVO SLANCIO:**

**C'È IL POTENZIALE PER CRESCERE MOLTO,**

**SERVE UNA COMUNICAZIONE ADEGUATA**

**GARE E AUTO BELLISSIME DEI CAMPIONATI FIA,**

**BUONA PARTECIPAZIONE DEI CLUB.**

**JOE RICCIARDO, PADRE DI DANIEL, CI HA RACCONTATO**

**LA SUA PASSIONE PER LE "STORICHE"**

**DI EUGENIO MOSCA - FOTO RICCARDO CARBONE, CESARE VICENTINI, MICHELE ROSETTA, MASSIMO CAMPI**



**D**omenica mattina, 21 giugno, sono circa le 9.30 quando arriviamo a metà del vialone che dalla Villa Reale porta a Vedano e la corsia di destra è praticamente bloccata per una lunga coda di veicoli, parecchi dei quali d'epoca, che procedono lentamente in direzione autodromo. Con un leggero tocco di manubrio deviamo verso sinistra, giriamo la manetta e via! Mentre ci scopriamo a sorridere. Non per scherno nei confronti degli automobilisti, ma perché questo "caos" significa che in autodromo ci sarà gente. Pubblico e appassionati (i dati ufficiali parlano di un'affluenza di 15.000 persone nei tre giorni), come merita un evento prestigioso come la Coppa Intereuropa, che la nuova gestione della Sias ha voluto rilanciare dopo un anno di stop, con l'ultima edizione disputata, nel 2013, decisamente sotto tono. Un evento che fa parte della storia dell'Autodromo di Monza: siamo a quota 62 edizioni (!), e per questo meritevole di essere valorizzato. Anche perché può effettivamente trasformarsi in una risorsa per l'impianto brianzolo. Così come avviene per gli eventi "storici" di Le Mans, Monaco, Nurburgring e Silverstone, per citare i più prestigiosi in Europa. Per non parlare di Goodwood, ormai assurto a centro mondiale dell'automobilismo storico e oggi meta di "pellegrinaggio" di tutte le Case automobilistiche che investono nell'heritage.

## Partenza lanciata

Il rilancio della Coppa Intereuropa sembra partito col piede giusto. Lo confermano la quantità e soprattutto la qualità delle oltre 200 auto presenti. A cominciare dal ritorno delle mitiche F. 1 anni 70/80, certo la calamita più potente per gli appassionati seguite a ruota dalle Sport Prototipo che molti ricordano protagoniste delle 1000 Km dei tempi d'oro. E il fatto di aver saputo coinvolgere ben tre campionati Fia, il "Masters Historic Formula One Championship" e il "Historic Masters Championship Sports Car" oltre al "Lurani Trophy" di F. Junior, è stato di per sé garanzia dell'alto livello di vetture e piloti ma anche la conferma che Monza e la Coppa Intereuropa meritano un posto di riguardo nei calendari internazionali, garantendo agli stessi promoter il gradimento dei piloti che accorrono in massa su un tracciato così carico di storia: 37 monoposto di F1, 34 Sport e ben 47 F. Junior! E non sono state da meno le 24 monoposto di F2, le 25 Alfa Romeo del "Tutto Alfa", le 23 GT-Turismo del "Gentlemen Drivers & Masters Pre-66 Touring Cars", con le sole Gr. C ad abbassare la media, sotto la ventina di presenze. E poi c'era il contorno: nel paddock oltre 450 auto esposte dai Club, grazie all'organizzazione di Romeo Racing e Grassano Racing. Molte di esse sono entrate in pista, nelle quattro parate organizzate tra sabato e domenica, che hanno dato la possibilità di girare anche sulle mitiche sopraelevate dell'anello di Alta Velocità. Non è mancata la presenza di espositori di ricambi e memorabilia, così da riempire per gli appassionati i pochi tempi morti lasciati dall'intensa attività in pista.



### IN MEMORIA DI GIANLUCA

È stato assegnato alla vettura più bella il "1° Trofeo Gianluca Valt". Gianluca era un grande appassionato e intenditore. È stato quasi un plebiscito per la Jaguar XJR14 di Christophe D'Ansembourg (in alto, foto Michele Rosetta); il pilota ha ricevuto sul podio lo speciale premio dalle mani di Simona Valt, sorella di Gianluca. In basso, il paddock (foto Rosetta).



### VITTORIO BRAMBILLA

In occasione del 30° della vittoria di Vittorio Brambilla nel GP d'Austria '75, la Beta ha organizzato un incontro tra appassionati per ricordare il campione monzese. Oltre al musetto incidentato della March (sopra, Brambilla dalla gioia alzò le mani al cielo e andò a sbattere dopo il traguardo, sotto la pioggia) erano esposte alcune belle memorabilia come licenze e pass (sotto; foto Massimo Campi).





**AUTOMOBILISMO D'EPOCA VINCENTE**  
In pista, nel trofeo "Tutto Alfa" (sopra, il vincitore Arnaldi, *foto Rosetta*) c'era anche la Giulietta Ti 1300 con i colori di *Automobilismo d'Epoca*, pilotata dall'autore dell'articolo e da Renato Benusiglio. Con tanto impegno (a destra, *foto Rigamonti*) e un pizzico di fortuna, hanno primeggiato nella classe 1300 Periodo E.





## Si può fare di più

A fronte di questo successo ci pare il caso di non mollare l'acceleratore e procedere invece con la "messa a punto" di tutta la macchina per ottenere sempre maggiori risultati. Visto che in anni passati ci sono state più volte "ricadute", speriamo che l'organizzatore creda con forza nelle potenzialità della Coppa Intereuropa. Il che significa impegnarsi fin d'ora per il 2016 nell'organizzare e promuovere, cercando sponsor e il coinvolgimento delle Case automobilistiche. E comunicando all'esterno la presenza di questa manifestazione, con operazioni dirette sul territorio orientate ad attrarre anche un pubblico più "generalista": eventi, raduni ed esposizione di vetture a Monza e Milano, nella settimana che precede l'evento.

Anche perché del pubblico presente in Autodromo, non pochi erano giovani e giovanissimi, segno che queste automobili dal sapore più o meno rétro incontrano i loro gusti. Bisogna saperne approfittare.

## Fia Masters Historic Formula One

Tyrrell in grande evidenza tra le F1, con il belga Loic Deman (Tyrrell 010 del 1980) che ha fatto bottino pieno aggiudicandosi entrambe le gare dopo aver segnato la pole davanti di oltre mezzo secondo a Paolo Barilla. Il parmense è stato poi sfortunato in gara 1 quando al penultimo giro ha dovuto prendere la via dei box per problemi al cambio della sua Williams FW07 del 1981. Barilla si è poi parzialmente rifatto in gara 2, dove con una bella rimonta è risalito dalla 15<sup>a</sup> posizione in griglia fino alla 5<sup>a</sup> sotto la bandiera a scacchi. A far sventolare il tricolore sul podio ci ha pensato Stefano Di Fulvio (Tyrrell 012 del 1983), che ha conquistato la piazza d'onore nel computo finale, con un 3° e un 2° posto nelle due gare, davanti a Andy Wolfe (Tyrrell 011 del 1983). Il resto della "pattuglia tricolore" ha chiuso rispettivamente all'8° posto con Cosimo Turizio (Hesketh 308E del 1977), 9° Jason Wright (Shadow DN8 del 1978) e 11° con Barilla, mentre Bruno Ferrari (Merzario F1A3) non è stato classificato.

► a pag 108



## MUSEO DELLA VELOCITÀ

Nella giornata di venerdì è stato inaugurato il nuovo Museo della Velocità (a sinistra, la Maserati "Eldorado", foto Camp). Curato da Ippolito Alfieri e Marco Donati, va oltre il concetto di esposizione statica di cimeli e memorabilia -nella speranza di avere in futuro mostre a tema- con un percorso che attraverso 14 aree tematiche offre un'esperienza "multisensoriale". C'è anche una "app" che consente di avere sempre il Museo a portata di mano, con un "cicerone" virtuale che porta il visitatore alla scoperta dei luoghi "sacri" dell'Autodromo, spesso inaccessibili. In basso, la Jaguar E Type di Gisella Ketvel.





#### LA BRIANZA DEI MOTORI

Dopo la passerella statica che ne aveva decretato il gradimento al Concorso di Eleganza di Villa d'Este lo scorso anno, sabato a Monza sono caduti i veli sul primo prototipo "attivo" della Effeffe Berlinetta, realizzata dai fratelli Leonardo e Massimo Frigerio, appassionati di auto sportive e d'epoca, in particolare Alfa Romeo. Non a caso la vettura, con le affascinanti linee delle berlinette anni '50 e carrozzeria in alluminio battuta a mano, ha la meccanica realizzata in buona parte su base Alfa Romeo, a partire dal classico bialbero 2.0 da 160 CV. La macchina era in mostra con e senza carrozzeria (a sinistra, *foto Campi*): quest'ultima era funzionante, autotelaio con due sedili, ha compiuto qualche giro dimostrativo.





#### CLUB E MERCATINO

Erano circa 450 le auto d'epoca schierate, tra sabato e domenica, nell'area riservata ai Club (sopra a sinistra). Oltre la metà di queste hanno percorso un giro di pista al seguito della pace-car. Tra sabato e domenica sono inoltre state effettuate quattro turni di prove per auto sportive, due per ruote coperte (tra cui spiccavano una 33/TT3 prototipo, una 75 lmsa, una AC Cobra), con un passaggio anche sull'Anello di Alta Velocità. Le venti monoposto riunite da Grassano Racing, tra cui F3, F. Monza, F. Fiat Abarth e Italia, invece, si sono limitate al circuito stradale. Non è mancata anche la zona mercato (foto Massimo Campi).



#### BRABHAM VS. DE TOMASO

Sopra, Pier Tonetti (#992, Brabham BT6) ha avuto la meglio in gara-1 sulla bella De Tomaso 63 di Westie Mitchell (#92), che si è rifatto in gara-2 grazie anche a una panne elettrica patita da Tonetti, che era di nuovo in testa. Ben 45 gli iscritti al Fia Lurani!



## I RICCIARDO, FAMIGLIA DA CORSA

Tra il gruppo di piloti che partecipano al trofeo "Tutto Alfa" c'è anche Giuseppe "Joe" Ricciardo (foto Campi), papà del pilota Daniel, della Red Bull F1. Joe, grande appassionato di automobili, era venuto in Italia per disputare la Mille Miglia con una Alfa Romeo 1900 della Scuderia del Portello, la passione ha avuto il sopravvento e dopo essere stato a Monte-Carlo nei giorni del GP per seguire il figlio non ha resistito all'invito dell'amico connazionale Ross Zampatti per correre anche la Coppa Intereuropa al volante di una GTV 2000 Gr. 2. Joe era già venuto diverse volte a Monza, ma senza mai metterci le... ruote sopra.

*«Seguo le gare fin da piccolo e venni qui una dozzina di anni fa proprio per assistere a una gara di auto storiche, perciò poter finalmente girare con un'auto da corsa sul circuito di Monza è davvero fantastico».*

► **Quindi la passione ha radici lontane?**

*«Ho cominciato a correre da giovane, con F. Ford e F. Atlantic. Ho ancora una F. Atlantic del 1980, che nel frattempo è diventata storica e con quella disputo alcune gare».*

► **Com'è l'ambiente delle storiche in Australia?**

*«C'è molta passione. Ci sono tre o quattro grosse manifestazioni all'anno, una a Melbourne la settimana prima del GP di F1, poi a Phillip Island che è un circuito fantastico c'è una bella manifestazione organizzata su tre giorni, un po' come la Coppa Intereuropa, con appassionati che vengono da America, Inghilterra, Giappone. Un bel week-end, ci corrono anche le F1 fino all'87».*

► **C'è più seguito per le monoposto o le Turismo?**

*«Io preferisco le monoposto, ma in Australia c'è molta passione per l'Alfa Romeo. Io stesso ho una Giulia GT 1600 del 1962 e una 2000 del 1972. Sono molto legato a queste auto, d'altronde sono nato in Australia ma i miei genitori sono siciliani».*

► **Perciò a Daniel ha trasferito sangue italiano e passione per i motori?**

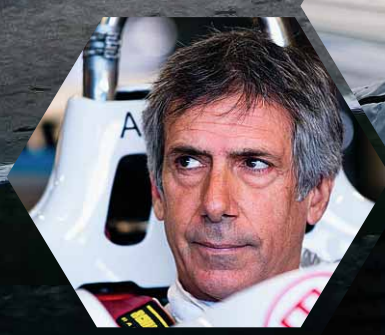


*«Quando Daniel era bambino veniva sempre in pista con noi. Ed era già molto appassionato, non si perdeva una gara in TV, di ogni categoria: F1, Nascar, F. Indy, V8 Touring, a lui piacevano tutte. Poi ha cominciato con il kart a 9 anni, ha fatto un po' di F. Ford e F. BMW in Asia e si è trasferito in Europa».*

► **Daniel ha mai provato qualche sua macchina?**

*«No, quando era in Australia era ancora troppo giovane. Di recente però ha provato l'Alfa Romeo 33/3 in Sicilia, sulle strade della Targa Florio, e si è detto entusiasta della vettura e del sound del motore. Mi ha confessato di aver capito perché mi piacciono tanto le macchine storiche. È rimasto molto colpito dal percorso e del fatto che corressero su quelle strade con le Sport. Gli è piaciuto tantissimo, anche perché ha conosciuto la terra dei nonni, che sente anche un po' sua».*





**BARILLA**

Numerosi i piloti italiani iscritti alle varie gare, "capitanati" da Paolo Barilla. Capaci di ottime prestazioni anche Stefano di Fulvio e Bruno Ferrari. In senso orario, da qui sopra.

**MARTINI**

Sempre in senso orario, da qui sopra: Arturo Merzario, immarcescibile cow-boy; Jason Wright, di origine inglese; Manfredo Rossi di Montelera, con le bellissime auto sponsorizzate Martini.



► da pag 106

## Fia Masters Historic Sports Car

Con due secondi posti all'attivo nelle due gare il britannico Martin O'Connell (Chevron B19 del 1971) ha beffato nel computo finale i due vincitori "parziali" Leo Voyatzides-Simon Hadfield (Lola T70 MK3B del 1968) e Jason Wright su identica vettura, 3° in gara-1. L'equipaggio greco-inglese, autore anche della pole, ha pagato il ritiro a tre giri dalla fine di gara-2 che avevano condotto fino a quel momento. Al terzo posto Paul Gibson, anch'egli su Lola T70.



## Fia Lurani Trophy

Bella vittoria in gara 1 del rientrante Pier Tonetti (Brabham BT6 del 1963), nonostante un problema alla guarnizione della testa, davanti a Michel Hibberd (Lotus 27 del 1963) che ha sopravanzato a metà gara il poleman Westie Mitchell (De Tomaso 63 del 1963). Quest'ultimo si è prontamente rifatto in gara-2 agevolato dall'uscita di scena di Tonetti al primo giro: l'italiano era di nuovo al comando ma ha avuto una panne elettrica. Alle sue spalle, a completare il podio inglese, Andrew Hibberd (Lotus 22 del 1962) e James Claridge (Lola MK5A del 1963).



## Group C/GTP Racing

Richard Eyre (Jaguar XJR16) e Tommy Dreelan (Porsche 962) si sono spartiti i successi nelle due gare, con Steve Tandy (Spice SE90GT) che si è imposto nel Gr. C1 conquistando un 2° e un 3° assoluto. Poca fortuna per la splendida Mercedes C11 (ex-Schumacher e Baldi) di Kriton Lendoudis-Rui Aguas, autori della pole position, andata parzialmente a fuoco in gara-2.

## Historic Formula 2 International Series

Martin O'Connell non finalizza la pole position e Matthew Watts (March 772) mette a segno una bella doppietta dominando entrambe le gare. Alle sue spalle, in gara 1, Mark Dwyer (March 742) e il sorprendente Robert Simac con la più anziana March 712, che sfiora il podio anche in gara 2, dove la piazza d'onore va a Philip Hall (March 752) davanti a Dwyer.

## Gentlemen Drivers & Pre-66 Touring Cars

Dopo un avvio incerto dalla pole position Rob Hall-Andy Willis (AC Cobra del 1963)

**PROFESSIONISTA**  
In alto, la Lola T212 di Robert Oldershaw alla variante Ascari. A sinistra, i suoi colleghi del Fia Masters Historic Sportscars: in primo piano la Chevron B16 di Emanuele Benedini. Sopra, la concentrazione di Rui Aguas, uno dei professionisti iscritti (sulla Mercedes C11 Gruppo C).





hanno conquistato la testa della corsa nelle fasi finali transitando sotto la bandiera a scacchi con una manciata di secondi, dopo 90' di gara, su Michael Gans-Andy Wolfe, al volante di una vettura simile, mentre ha terminato con un giro di distacco il solitario Jamie Boot con la TVR Griffith.

Buon 6° posto per Arturo Merzario in coppia con Gisella Ketvel su una Jaguar E-Type, mentre Enrico Spaggiari ha concluso al 2° posto tra le Mustang.

### Tutto Alfa

Al termine di due gare tra le più combattute del fine settimana la classifica generale, per somma di tempi, ha rispecchiato quella delle qualifiche e delle singole gare, con Roberto Arnaldi che ha preceduto Franco Monguzzi e Fabio Sordi, tutti al volante di AR 1750 GTAm. Il trofeo dedicato alla GTA per il 50° è andato a Michael Gans, mentre quello dedicato alla Giulietta è stato conquistato da Luigi Somaschini al volante della bellissima "Sebring".

Da segnalare che al trofeo "Tutto Alfa" hanno partecipato anche due ex-ufficiali del Biscione, Arturo Merzario 20° con la stupenda 1900 Coupé e Gian Luigi Picchi che ha diviso l'abitacolo di una 1750 GTAm con l'ex manager di Barrichello e pilota-collezionista Federico Della Noce, chiudendo all'11° posto assoluto. Meglio ha fatto Joe Ricciardo, papà di Daniel, che in coppia con Ross Zampatti ha portato la 2000 GTV al 9° posto.



### GRAHAM HILL

Nella foto grande, una delle numerose Tyrrell in gara tra le F1: c'erano una 001 del 1970; una 010 del 1980; una 011 e due 012 del 1983, tra cui una ex-Danny Sullivan e una ex-Michele Alboreto. L'elenco iscritti delle F1 era uno dei più ricchi: ben 37 monoposto. Una delle più belle era la Shadow DN1 del 1973 con i colori del Team Embassy-Hill del grande Graham. In alto, tra le più belle auto in assoluto c'era la Jaguar XJR-16 del campionato GTP-Imsa.



# Motori stellati

**ABBIAMO PARTECIPATO  
ALLA GARA FORSE PIÙ RICCA  
AL MONDO DI BIPOSTO SPORT  
FINO AGLI ANNI '60. UN PARTERRE  
DE ROI NEL QUALE NON HA  
SFIGURATO LA "NOSTRA" GRAYSON  
SPECIAL DEL '49**

DI LUCA GASTALDI - FOTO GASTALDI E PHOTO COLLECTION ITALY



## IN VETTA

Abbiamo conquistato il Passo dello Stelvio a bordo di una piccola vettura sport degli anni Quaranta, la Grayson Special di soli 1.100 cc. Insieme a noi una novantina di altre "barchetta" da togliere il fiato (nella foto piccola, il momento delle verifiche).





Vivere gli eventi da protagonisti è sempre una gran bella esperienza. Ti permette di cogliere l'essenza della manifestazione -che sia un semplice raduno o una gara titolata- e di riempire la valigia di emozioni. Il rovescio della medaglia è che si rimane troppo concentrati sulla propria vettura e sui ritmi dettati dallo svolgimento della manifestazione. Nel caso delle "Mitiche Sport a Bassano", che dal 19 al 21 giugno ha completato la 21<sup>a</sup> edizione, questo ha significato il gustarsi troppo poco un parco auto che faceva venire i brividi: una novantina di vetture molto importanti, accomunate dall'essere tutte in configurazione Sport, o "barchetta", e costruite entro il 1960. Un "parterre de roi" che ha pochi eguali in giro per il mondo e, come si suol dire, noi c'eravamo. Ospiti su una particolare Grayson Sport Special del 1949, piccola (piccolissima, anzi) vettura inglese portata in gara dal ferrarese Alessio De Angelis.

Che dire, ancora frastornati dal rumore assordante con il quale la Grayson ci ha deliziati per quasi 600 km...? Se la prima volta non si scorda mai, speriamo di tornarci ancora, alle "Mitiche", per rinnovare le sensazioni che solo alcuni motori sanno regalare. Cosa puoi fare, se non commuoverti, quando arrampicandoti sullo Stelvio ti sorpassano senza pietà una Ferrari 340 MM, una Maserati 300 S e una Jaguar D-Type che ti fanno tremare l'asfalto sotto le ruote?

Tre giornate di full-immersion in un contesto esclusivo ma amicale, trattati con i guanti da un'organizzazione attenta a ogni dettaglio, un percorso impegnativo ma affascinante. Verifiche e partenza da Romano d'Ezzelino, arrivo della prima tappa a Bolzano; tapponone dolomitico del sabato affrontando, tutti d'un fiato, i passi Mendola, Palade, Stelvio, Gavia e Tonale; gran finale da Trento a Bassano del Grappa e Marostica. Le "Mitiche Sport" entra di diritto nella "Hall of Fame" dei grandi eventi internazionali.

## Stelvio

Stefano Chiminelli, patron della gara in seno al Circolo Veneto Automoto d'Epoca, non può essere che soddisfatto. Stanco ma felice al termine di un evento che negli anni si è guadagnato le tre stelle come un ristorante Michelin: «*Mai come quest'anno abbiamo riscontrato positivi dai partecipanti*» -ha detto Chiminelli- e questo ci fa ancor più piacere se penso a quanto abbiamo rischiato proponendo un percorso dalle mille insidie. Prima fra tutte, la neve sullo Stelvio: alle sette del mattino era prevista una forte nevicata e fino alle undici della sera non avevamo deciso se passare o meno. Poi il tempo è migliorato, anche se un leggero nevischio ha fatto venire i brividi a tutti. Ma già da qualche anno, ormai, gli stranieri ci chiedevano questo passo e per rin-



### RUOTE GROSSE, MOTORE FINO

Nella pagina a sinistra, un passaggio della nostra Grayson durante la prima tappa verso la salita del Passo Manghen. Sopra, alla fine della prima giornata di gara si completano i controlli di routine. De Angelis "aggrappato" al volante all'interno dell'angusto abitacolo; la pigna che teneva aperto il cofano per evacuare l'aria calda (come testimonia il termometro dell'acqua). In basso, la Grayson: ruote grosse... motore fino.





**PASSO PASSO**

Sopra, da sinistra: il road-book della seconda tappa, che prevedeva ben 5 passi dolomitici: Mendola, Palade, Stelvio (al centro), Gavia (a destra) e Tonale. Qui sotto, a sinistra la Maserati A6GCS (1954) di Boglioli-Mancabitti in sorpasso sulla Bentley 4,5 litri (1928) degli inglesi Northam-Derrington; a destra l'Amilcar CGSS (1927) di Jolly-Guerreri; in basso, una Ferrari a 12 cilindri che seguiva la gara fuori classifica.





**BOLZANO**

A sinistra, il coreografico passaggio in piazza Walther a Bolzano (organizzato dal locale Veteran Car Team) con la Allard J2X (1952) di Bettati-Rossi. Qui sotto, le premiazioni finali a Marostica (Stefano Chiminelli al microfono) e i ricchi pacchi gara.



*novare un po' il percorso abbiamo deciso di inserirlo. Obbligandoci a passare anche il Gavia, un'altra brutta bestia! Anche qui era prevista neve, ma poi è uscito il sole e siamo riusciti a transitare indenni».*

Come Circolo Veneto vi siete trovati a gestire un'impresa nata e fatta crescere dai fratelli Danilo e Renato Calmonte: un passaggio del testimone che non vi ha colti impreparati.

*«Tre anni fa, con la morte dei Calmonte, abbiamo raccolto la sfida di proseguire il loro impegno. Era il 1995 quando, al termine della Mille Miglia, Danilo, Renato e altri soci del Circolo Veneto decisero di organizzare una manifestazione che fosse meno esasperata; una gara in cui fosse possibile socializzare e fare nuove amicizie in un contesto sempre piacevole. Il tutto dedicato alle sole vetture Sport. Sono ormai vent'anni di Miti- che Sport, la squadra che lavora è più o meno sempre la stessa, quindi ben allenata. Negli ultimi tre anni abbiamo cambiato qualcosa, ma sempre mantenendo lo spirito originario. È diventato un appuntamento più internazionale, nel quale prevale sempre il senso dell'amicizia e dell'informalità. Si sta insieme e si guidano le automobili».*

A proposito di automobili, quest'anno abbiamo assistito a una vera e propria parata di stelle.

*«Abbiamo avuto l'onore di vedere al via degli esemplari incredibili: dalle Ferrari dello spagnolo Juan Quintano (una 625 del 1953 e una 166 Touring che ha prestato all'amico José Fernandez, rimasto a piedi dopo aver rotto la sua 750 Monza durante le verifi-*

*che, ndr) alle tredici Bentley arrivate da Inghilterra, Svizzera, Germania e Italia. Dall'Inghilterra è arrivato anche il direttore del Royal Automobile Club, Peter Read, al volante di una Jaguar C-Type del 1952. Poi l'Alfa Romeo 2900 A Botticella vincitrice della Mille Miglia 1935, oggi dell'olandese Franz van Haren che per la prima volta ha partecipato alle Miti- che ma si è già segnato la data del prossimo anno. Da noi vengono perché sanno di non restare a piedi».*

Avete schierato una quantità impressionante di uomini e mezzi al seguito: quante persone?

*«Coordiniamo 42 persone, più i cronometristi e gli ufficiali di gara. Quattro meccanici seguono il percorso con tre carri attrezzati e una bisarca da sei posti. Quest'anno solo una vettura non è riuscita a completare il tragitto, le altre che hanno avuto dei problemi sono sempre ripartite».*

**Grayson, chi era costui?**

Arthur Grayson è un personaggio inglese pressoché sconosciuto in Italia, ma poco noto anche in patria. Si tratta di un tipico "garagista" d'Oltremania che alla fine degli anni '40 realizzò un paio di vetture "special" per confrontarsi in alcune competizioni locali, in particolare le popolari gare in salita (*hillclimb*, come le chiamano lassù) e gli spettacolari *trial*. Fatto sta che una delle realizzazioni firmate Grayson è in Italia da qualche anno, anche se molto raramente è uscita allo scoperto sulle nostre strade. Pochissimi gli eventi al suo attivo, ha sempre preferito rimanere a riposo in un accogliente

garage. Per questo la sua partecipazione alle Mitiche Sport dev'essere stata un vero shock: tre giorni su e giù per le Dolomiti, al caldo, al freddo, con sole pioggia e neve. Ed è stato un piccolo shock anche per noi...

La Grayson è una delle vetture più piccole sulle quali abbiamo mai avuto occasione di viaggiare. Se le dimensioni della parte anteriore rientrano ancora nella normalità, da metà macchina in poi il tutto è compresso ai minimi termini: abitacolo e coda sono praticamente una cosa sola. Per salire a bordo bisogna sedersi sul bordo della carrozzeria dietro al sedile, infilare le gambe e poi lasciarsi risucchiare all'interno: un'acrobazia cinematografica che fa impazzire i bambini, ma che è sconsigliabile ripetere più di quattro volte al giorno... Una volta seduti non è poi così male. Per lo meno finché si è da soli. In due le cose cambiano, bisogna trovare l'incastro giusto. La soluzione migliore (trovata dopo contorsioni varie) ci è sembrata questa: gomiti esterni di entrambi i passeggeri appoggiati sui parafanghi posteriori e braccio interno del navigatore intorno al busto del pilota. Quest'ultimo non ha certo vita facile alla guida della piccola inglese. Volante in bocca, leva del cambio che preme sulla coscia sinistra, piede sinistro che non riesce a trovare un suo spazio se non tra i pedali di freno e frizione (nella speranza di non dover attuare manovre d'emergenza). Il tutto, però, conferisce al viaggio sulla Grayson un carattere romantico e avventuroso. Una sfida uomo-macchina che ti fa sentire un eroe e che ti fa apprezzare la vera essenza dell'oggetto a quattro ruote.

Mister Grayson allestì la sua "Special" partendo dal telaio tubo-

lare della piccola Austin Seven e adattando il motore Ford Ten quattro cilindri a valvole in testa di soli 1100 cc. Unità derivata dal popolare modello Anglia e molto in voga sulle Formula Junior dell'epoca. Brillante e affidabile, accreditato di una sessantina di CV e abbinato a un cambio a tre rapporti. Freni a tamburo con comando meccanico (il pedale agisce solo su quelli anteriori, la leva a mano su quelli posteriori), sospensioni con balestra trasversale e ruote indipendenti sull'anteriore e balestra trasversale e ammortizzatori sull'asse posteriore. La carrozzeria in alluminio è essenziale, le forme ricordano le prime Lotus ma in questo caso spiccano le grandi ruote da 17" e gli sbalzi inesistenti (anzi al negativo: le ruote spuntano davanti e dietro).

**Metodo... pigna**

Nell'uso estremo sulle strade delle Mitiche Sport, la Grayson si è trovata sempre a proprio agio. L'inizio non è stato dei migliori, a causa di un violento acquazzone che ci ha colti un po' alla sprovvista in Valsugana facendoci temere il peggio vista la nostra totale esposizione alle intemperie. Sulla prima salita del Passo Manghen ecco poi la prima sorpresa: la temperatura dell'acqua sale, la Grayson borbotta e poi si spegne. È l'effetto "vapour-lock": la pompa della benzina si trova in prossimità dello scarico rovente, con le alte temperature il carburante vaporizza e addio combustione. La prima soluzione è quella di evitare il surriscaldamento facendo sfogare il più possibile il calore dal vano motore. Con l'ausilio di due pigne riusciamo a tenere sollevato il cofano nella parte posteriore e proviamo a ripartire così. È già qualcosa, ma

**REGOLARITÀ SOFT**

«Non vogliamo gli integralisti della Regolarità -ha spiegato Chiminelli- ma ci sembra positivo allestire qualche prova per stilare una classifica e per mettere un po' di pepe alla manifestazione». Ed ecco serviti 25 pressostati ben suddivisi nelle tre tappe di gara. Prove semplici e forse fin troppo lente ma che aiutavano a spezzare il ritmo di quello che altrimenti sarebbe stato un lungo viaggio senza soste. È vero, i maniaci del cronometro non c'erano, però qualcuno di molto bravo si.

Complimenti ai vincitori Osvaldo Peli e Nicola Donà che hanno portato a termine la sfida dei tubi con sole 134 penalità.

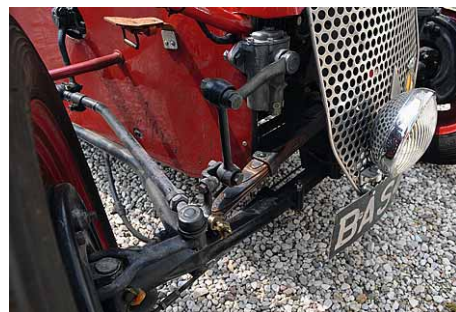
1. Peli-Donà	Fiat 508 S Coppa d'Oro (1934)	134,00 punti
2. Riboldi-Riboldi	Fiat 508 S Siata (1933)	163,59 "
3. Jolly-Jolly	Amilcar CGSS (1926)	289,56 "
4. Horst-Perbellini	Jaguar Biondetti (1950)	322,50 "
5. Piantelli-Montaldi	Bentley Speed Model (1926)	336,42 "
6. Piantelli-Piantelli	Aston Martin LM7 Int. (1931)	337,98 "
7. Giacoppo-Grillone	Fiat 508 S (1933)	436,24 "
8. Gandolfi-Brunori	Siata Daina GS (1952)	457,52 "
9. Olivini-Bettoni	Arnolt Bristol Bolide (1954)	511,28 "
10. Roma-Ilder	Riley 9HP Imp Sport (1935)	626,40 "





### VALVOLE IN TESTA

La Grayson Sport ha raggiunto il traguardo delle Mitiche Sport 2015 in onorevole 26ª posizione ma con migliaia di penalità in più rispetto ai vincitori Peli-Donà (a sinistra, nel box). Sopra, al posteriore ci sono il serbatoio benzina e un vano dietro i sedili. In basso, il 4 cilindri 1.100 cc di origine Ford Anglia; le sospensioni anteriori a ruote indipendenti; il carburatore verticale; la targhetta identificativa sulla plancia.



non basta. A fine tappa interveniamo per sostituire le pigne con un sistema più tecnologico per tenere aperto il cofano e soprattutto asportiamo una piccola paratia laterale che si trova proprio in prossimità del collettore di scarico. Soluzione che per il resto della gara ci tiene al riparo da ogni inconveniente.

Al di là dei soliti controlli di routine -livello olio in primis- non è necessario alcun intervento. La Grayson ha consumato il fisiologico mezzo chilo di lubrificante e 10 litri di carburante ogni 100 km. Solo i freni hanno faticato un po' nelle lunghe discese dello Stelvio e del Gavia, ma non potevamo pretendere di più.



**TROPPO SPESSO ASSOCIATO  
AL CUGINO GIANNI AGNELLI E RICORDATO  
PER ESSERE L'ULTIMO ITALIANO  
A VINCERE IL GP DI CASA IN F1,  
SCARFIOTTI AVEVA FIOR DI CURRICULUM  
BENE HANNO FATTO A RICORDARLO  
A POTENZA PICENA, DOVE ABITAVA**

DI LUCA GASTALDI - FOTO GASTALDI E ARCHIVIO ENZO ROMAGNOLI



**DINO**

A destra, Lodovico Scarfiotti portato in trionfo al termine del GP d'Italia 1966, da lui vinto su Ferrari. A sinistra, Andreas Mohringer ha portato alla manifestazione la sua bellissima Dino 206 S ex-Lualdi: con lui nella foto il nipote di Scarfiotti.

# Ciao Lulù!

**V**ogliamo ricordarlo così, portato in trionfo dopo la vittoria al Gran Premio d'Italia che si disputò a Monza il 4 settembre 1966. "Lulù" era il soprannome di Lodovico Scarfiotti, pilota di talento e ultimo italiano ad aver vinto il GP d'Italia di F1. Lulù è stato un campione vero, ha vinto su strada e in pista, con ogni tipo di vettura. Ma Lulù, troppo spesso, viene dimenticato dal grande pubblico. Chissà perché. Lodovico (con la "o") nacque a Torino il 18 ottobre 1933, ma ben

presto si trasferì con la sua famiglia nelle Marche, dove il padre avviò un cementificio a Porto Recanati. Gli Scarfiotti, però, decisero di abitare a Potenza Picena (MC) ed è proprio qui che Scarfiotti seppe conquistare tutti con la sua cortesia, il suo buonumore, i suoi modi raffinati e le sue vittorie. Ecco perché, a quasi cinquant'anni dalla morte, Potenza Picena ha dedicato al suo eroe una manifestazione commemorativa. Grazie all'iniziativa della Scuderia Scarfiotti e alla dedizione di due appassionati come Pa-





**FESTEGGIAMENTI**

Sopra, nella foto grande la Dino 206 S nella piazza principale di Potenza Picena. A destra, sopra i numerosi tagliandi delle verifiche effettuate alle manifestazioni in giro per l'Europa; in basso, la raccolta dei modellini di tutte le auto usate da Scarfiotti nella sua carriera: è di Enzo Romagnoli. Nell'altra pagina, Lodovico Scarfiotti è al centro della foto scattata durante i festeggiamenti che Potenza Picena organizzò per lui in seguito alla vittoria a Monza con la Ferrari. Nella foto piccola, una vista della mostra fotografica organizzata per la manifestazione.

olo Nardi e Gianluigi Bianchini, nel secondo weekend di giugno si è svolto il "1° Memorial Lodovico Scarfiotti". Un evento che ha coinvolto la bella cittadina marchigiana e le strade sulle quali il suo pilota era solito allenarsi. L'aspetto più importante, però, è che il Memorial Scarfiotti ha riacceso i riflettori su un uomo che meriterebbe un ricordo più vivo e intenso.

Molti gli ospiti che hanno contribuito ad evidenziarne le gesta, primi fra tutti il figlio Luigi e l'ingegnere modenese Gherardo Severi, amico del pilota e tecnico di spicco in quegli anni con esperienze in Maserati, Porsche e Alfa Romeo. E poi una vettura straordinaria che Scarfiotti portò alla vittoria in molte gare: la Ferrari Dino 206 SP del 1965 che oggi appartiene al collezionista austriaco Andreas Mohringer.

**Vizio di famiglia**

Non è certo un caso se Lodovico Scarfiotti si sia ritrovato a correre in automobile. Gli Scarfiotti hanno avuto sempre a che fare con il mondo dell'auto. Il nonno del pilota, Lodovico anche lui, fu tra i fondatori della Fiat e ne fu il primo presidente; il padre, Luigi, fu un valido pilota (partecipò a numerose Mille

Miglia tra il 1928 e il 1935) e trasmise la sua passione al figlio. Questi, infatti, a soli 8 anni si ritrovò a sciorazzare nel cementificio di famiglia al volante una mini-monoposto fatta costruire dal padre e dotata di motore Benelli 175 cc. A 19 anni la prima competizione con un'auto vera, una Fiat 500 C. A 21 anni la prima vittoria assoluta con un'Alfa Romeo 1900. A 24 il primo titolo italiano "velocità e montagna" nella categoria Gran Turismo. Da qui l'ingresso nel mondo dell'automobilismo sportivo di alto rango, un po' da pilota privato e un po' da ufficiale. Dalle Osca alle Ferrari, dalle gare in salita alla F1. Si laurea Campione Europeo della Montagna nel 1962 (Ferrari 196 SP) e nel 1965 (Ferrari Dino 206 SP). Vince corse memorabili quali la 12 Ore di Sebring (1963), la 24 Ore di Le Mans (1963), la 1000 Km del Nurburgring (1964 e 1965), la 1000 Km di Spa (1966) e il già citato GP d'Italia (1966).

Dopo aver lasciato la Ferrari fu chiamato alla Porsche per correre con le Sport. Morì a Rossfeld, in Germania, durante le prove di una corsa in salita valida per l'Europeo. Era l'8 giugno 1968, e un guasto meccanico alla sua Porsche 910 portò via per sempre il nostro campione.



## Fotografie

Sono state due belle giornate, quelle di Potenza Picena, per un tuffo nei ricordi legati a Scarfiotti. Il rombo della sua macchina, le foto più belle esposte in una mostra tematica allestita in un'antica chiesa consacrata insieme ad oltre cento modellini delle vetture guidate da Lulù, che Enzo Romagnoli ha messo a disposizione per il Memorial. «Passavamo le domeniche attaccati alle radio in attesa di notizie sul nostro pilota -ci ha raccontato Romagnoli-. Ricordo che quando vinse a Monza suonammo le campane di tutto il paese, fu una festa incredibile e Lodovico, subito dopo la gara, venne qui a festeggiare con tutti noi. È rimasto nel cuore di tutti, io mi sono appassionato alla sua storia e ho iniziato a raccogliere le sue fotografie: ne ho circa 700, ma per questa mostra ne ho selezionate 170. Sono miei anche i modellini, molti dei quali li ho fatti costruire apposta perché non esistevano sul mercato».



Ognuno, qui a Potenza Picena, ha dei ricordi legati all'eroe del paese. Luigi Scarfiotti, il figlio, aveva dieci anni quando il padre non tornò a casa: «Quando le gare lo permettevano, mio padre trascorreva dei periodi con me e mio fratello Edoardo. Me lo ricordo allegro, sorridente e disponibile anche se, l'ho scoperto solo dopo, la vita non era così semplice per lui. Voleva dimostrare a tutti che non era arrivato ai vertici dell'automobilismo per caso, ma solo grazie alla completa dedizione che metteva in questa attività. Le corse non erano solo una parentesi, ma erano la sua passione e anche il suo lavoro. Ha inseguito con tutte le forze il sogno di diventare pilota professionista, pur sapendo a quali rischi e a quali rinunce andava in contro. Per me è stata una positiva lezione di vita, ma continuo ad essere un po' amareggiato da come altri protagonisti della storia abbiano sempre tracciato un ri-



**ALLA MILLE MIGLIA**  
In questa immagine, il padre di Scarfiotti, Luigi, alla guida di un'Alfa Romeo in un'edizione della Mille Miglia. Sopra, Luigi Scarfiotti, figlio di Lodovico (a sinistra) e Gherardo Severi. Sotto, una via di Potenza Picena è stata intitolata all'illustre concittadino.

tratto di mio padre poco corrispondente alla realtà».

«Lulù è ancora qui con noi, ne sono sicuro -ha detto Gherardo Severi-. Per molti anni abbiamo condiviso i momenti liberi che il nostro lavoro ci concedeva: magari in qualche aeroporto, oppure nei box di qualche autodromo. Nei suoi occhi vedo la luce serena dell'amico, del gentiluomo, della persona semplice, leale e onesta. Non abbiamo mai lavorato insieme, ma so bene che Scarfiotti era un pilota veloce e competente».

Il Memorial Scarfiotti avrà sicuramente un seguito nel 2016: Lulù se lo merita.

## L'auto del nonno

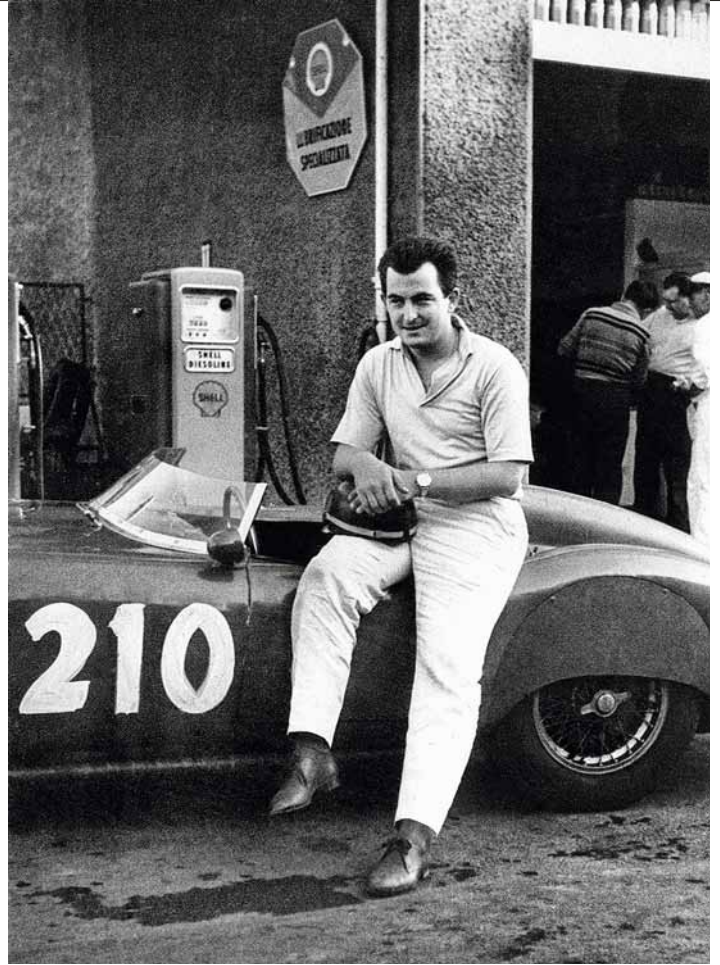
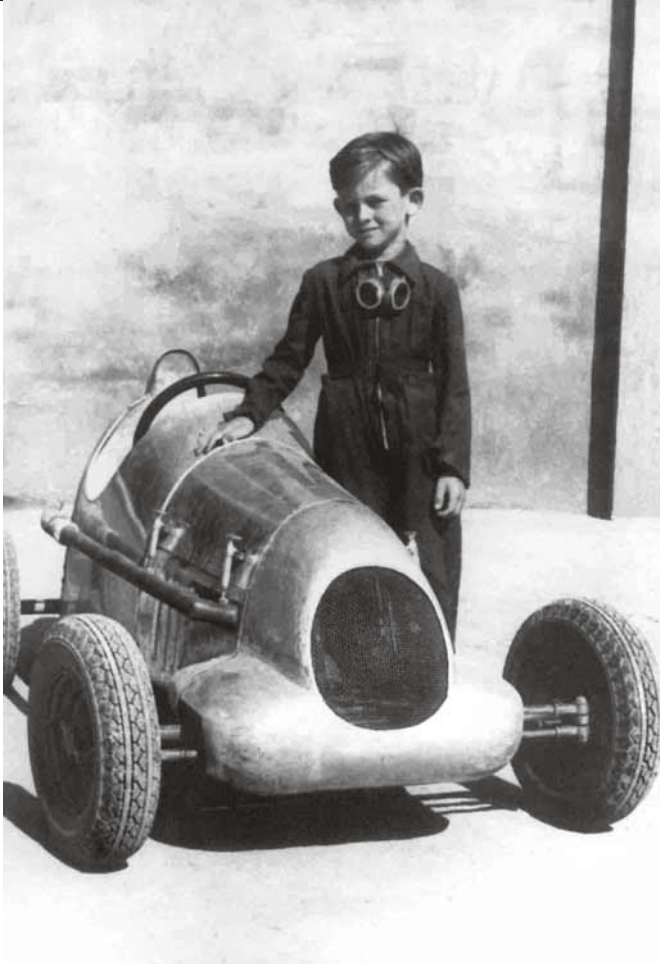
Si chiama Lodovico anche lui. Ha 15 anni e le auto non sono tra le sue primarie passioni, nonostante sia il nipote del Lodovico pilota. Però ha pronunciato la frase più bella e significativa di tutto l'evento marchigiano: «*Mi sembrava di essere in macchina con il nonno*». Lo ha detto quando Andreas Mohringer ha spento il motore della Dino 206 SP che nel 1965 Lulù portò al successo alla Trento-Bondone, alla Cesana-Sestriere, alla Ollon-Villars. E a bordo della rossa Dino, in quell'ultimo giro sulle strade di Lodovico Scarfiotti, c'è salito anche Lodovico "Junior" per provare l'ebbrezza di una vera auto da corsa. È rimasto impressionato dall'accelerazione, dal rumore, dalle vibrazioni, ma soprattutto dal fatto che suo nonno era in grado di vincere le corse con quel mostro meccanico tra le mani. Mohringer è abituato alle prestazioni del-

la sua vettura, ma questa volta ha vissuto senz'altro qualche emozione nuova.

La Dino 166/206 SP # 0834 è una delle più belle auto da competizione di tutti i tempi: curve sinuose, corpo vettura compatto e solido, motore 6 cilindri a V di 65° nato con cilindrata di 1.600 cc per equipaggiare la prima Dino 166. Apparsa per la prima volta nell'aprile 1965, la Dino 166 P in configurazione berlinetta venne presto dotata di motore 2 litri per competere nelle corse in salita e conquistare il titolo europeo al termine dello stesso anno.

L'esemplare di Mohringer ha concluso la sua carriera agonistica nel 1971, dopodiché è rimasta chiusa in un garage per quasi trent'anni prima di prendere la strada degli USA. Alla fine degli anni Novanta è tornata in Europa grazie all'interessamento del collezionista austriaco.





**BAMBINO IN MONOPOSTO**

In alto, a sinistra "Lulù" Scarfiotti bambino, nel 1945, con la piccola monoposto fatta costruire per lui dal padre, dotata di motore Benelli di 175 cc. A destra, in un momento di pausa di una gara nei primi anni della carriera: la Pontedecimo-Giovi del 1958, la macchina è una Osca 1500. Qui sopra, in un momento di relax con i due figli. A sinistra, una Fiat "Balilla" in azione durante la manifestazione che ha vissuto anche un momento radunistico.



# Motori pubblici

**IL CONTESTO MEDIEVALE ARRICCHISCE IL LATO EMOZIONALE PROPRIO DEL CIRCUITO CITTADINO, CHE PER NATURA PORTA LA GENTE A CONTATTO CON LE AUTOMOBILI. SEMPRE PIÙ STRANIERI, SOPRATTUTTO FRANCESI**

**DI EUGENIO MOSCA - FOTO MASSIMO CAMPI**



**S**e è vero che tre indizi fanno una prova possiamo senza dubbio archiviare la 10ª edizione del “Bergamo Historic Gran Prix”, tornato alla tradizionale ultima domenica di maggio, come un grande successo. Andiamo con ordine. Innanzitutto, le 70 prestigiose vetture selezionate, tra le molte richieste pervenute, sono garanzia di alto livello qualitativo. A cui si aggiungono le 30 moto da Gran Premio. E il pubblico che in gran numero, fin dalla mattina, ha stretto come in un abbraccio le vetture nel paddock distribuendosi poi lungo i 2.920 metri del “Circuito delle Mura”, oltre che fare da degna cornice ha decretato il proprio gradimento alla manifestazione. Infine, ma non certo da ultimo, va dato atto agli organizzatori di aver saputo concentrare in un unico evento le tre anime della passione storica: quella per le automobili da corsa, che indubbiamente incarnano il dna del Bergamo Historic Gran Prix, quella per le auto d'epoca più classiche da raduno o concorso, ottimamente rappresentata da Corrado Lopresto con la splendida Alfa Romeo 1750 GC Zagato/Aprile e dalla numerosa pattuglia Jaguar, per finire a quella delle due ruote, tradizionalmente più “ruspante e rumorosa”. Il tutto facendo anche del bene, devolvendo parte delle quote di iscrizione a favore della Onlus Spazio Autismo Bergamo.

**VARIANTE JUNIOR**

Sopra: la pattuglia delle Bugatti lascia il paddock, nella centralissima Piazza della Cittadella, per immettersi sul Circuito delle Mura e percorrere il giro di allineamento. In alto: il Tricolore sventolato dà il via all'imponente gruppo di automobili schierate tra due ali di folla nella zona di partenza e arrivo in Viale Colle Aperto. A lato: la Giulia Spider 1600 prototipo con i colori di *Automobilismo d'Epoca*.





## Tutti assieme appassionatamente

Tre anime, come detto, normalmente assai diverse tra loro per gusti e per il modo di sfogare la propria passione, ma che nella capitale orobica hanno dimostrato che possono tranquillamente convivere divertendosi e facendo divertire. D'altronde la formula è ormai collaudata, e vincente, tanto da far crescere ogni anno le richieste di partecipazione, molte delle quali provenienti dall'estero. Quest'anno con i francesi a fare la parte del leone.

Sei manche, di mezz'ora ciascuna, su un tracciato cittadino dal contesto affascinante e unico, nell'ambiente medioevale della Città Alta e il pubblico così vicino da toccare quasi con mano auto e moto sul percorso. E possono toccarle davvero, nel paddock in Piazza della Cittadella.

Ancora una volta numerose sono state le automobili degne di nota alla kermesse orobica. A cominciare dalle "Anteguerra", per

onorare al meglio l'80° anniversario della vittoria di Tazio Nuvolari nel 1935 al volante dell'Alfa Romeo P3. Tra queste, numerose Bugatti (37A, 51, 35B), una rarissima Alfa Romeo "Ala Spessa" Tipo 256 del 1939, Maserati 26B del 1928, Delahaye GP 1935, le giunoniche Lagonda 45 Le Mans del 1937 e Talbot Lago T26 Le Mans del 1948 e una particolare Lancia Aprilia Aerodinamica del 1939. Tra le "GTS" spiccavano le Ferrari 857 Sport del 1955 (ex-Gendebien, Hill, Trintignan, Collins), 340 MM del 1953 (ex Villorresi e Hawthorn), 750 Monza del 1954 e GT Lusso del 1964, Porsche 906 Carrera del 1966 e 356 Speedster del 1956, Ermini MM del 1956, AC Cobra del 1964.

Tra le vetture che hanno suscitato molto interesse e curiosità tra gli appassionati, anche l'Alfa Romeo Giulia Spider 1600 prototipo con i colori di Automobilismo d'Epoca. D'altronde, la vettura allestita dalla Scuderia del Portello per la Carrera Panameri-

## GIACOMELLI, PRIMA VOLTA SU GTA

Bruno Giacomelli, il pilota che ha corso in assoluto più GP (50) di F1 con Alfa Romeo è stato salutato con molto calore dal pubblico, che lui ha ripagato dando spettacolo al volante di una GTAm.

► **Ti sei divertito?**

«Erano anni che non guidavo una macchina da corsa e qui, anche se con alcuni limiti ovviamente, mi sono divertito. Non dico che mi è tornata la voglia ma ho provato piacere, anche se io rimango un amante del baricentro basso. Mi considero uno specialista delle monoposto, ma certo non disdegno le vetture Turismo come questa».

► **Come ti sei trovato su questo circuito?**

«Benissimo. Ci sono già stato due anni fa e l'ospitalità è sempre ottima. Si respira un'aria familiare e il percorso è particolare, direi bello tosto. Poi ci sono tante belle macchine».

► **Quali ti hanno colpito in modo particolare?**

«Beh, io ho le mie predilette. La Ferrari 750 Monza tra tutte, perché la identifico come la macchina della 1000 Miglia. Ma anche la Porsche Carrera 906, che mi ricorda quando da ragazzo andavo a vedere le corse in salita. E mi è piaciuta molto la GTAm che mi ha affidato Paolo Morigi».

► **Era la prima volta che guidavi un'Alfa Romeo a ruote coperte?**

«In passato avevo guidato l'Alfasud Trofeo, ma questa è un'altra

cosa. La GTAm mi ha entusiasmato perché avevo sentito molto parlare di queste vetture che hanno fatto la storia sportiva Alfa Romeo, perciò avevo sempre desiderato guidarne una. Peraltro una macchina davvero in ordine, sia di motore sia di assetto e freni».

Conoscendo la meticolosità del pilota bresciano, non abbiamo dubbi.





**ANTERIORE**  
Da sinistra: la rarissima e stupenda Alfa Romeo "Ala Spessa" Tipo 256 del 1939 condotta da Scarpellini; il presidente del comitato organizzatore, Simone Tacconi, ha pilotato la Ermini MM del 1956; la particolare Britnell 750 Sport del 1961 con motore bicilindrico anteriore; in secondo piano, una TVR Grantura del 1961.

cana 2002, dove Arturo Merzario l'ha portata alla vittoria di classe Sport-Minor e ad un sorprendente 6° posto assoluto, ha diverse particolarità.

A livello estetico balza subito agli occhi la parte superiore della gabbia di sicurezza, che va a rinforzare la scocca, e il parabrezza più bombato (prelevato dalla Giulietta SS) per migliorare la penetrazione aerodinamica, così come spiccano le ruote maggiorate da 15" con pneumatici 195/55. Parlando di meccanica, invece, è stato modificato il pianale posteriore per alloggiare il ponte De Dion con cambio a 5 rapporti e differenziale autobloccante.

## Per strada

Inoltre, per goderci la giornata fino in fondo, abbiamo scelto di partecipare alla manifestazione come si faceva una volta, affrontando i trasferimenti da e per il tracciato via strada. Con il piede di vellu-

to, dato lo scarico praticamente libero. Nel traffico, comunque, la Giulia Spider si è dimostrata docile, richiedendo solo uno sforzo aggiuntivo per azionare la frizione con molle rinforzate e lo sterzo nelle manovre. Sul "Circuito delle Mura", l'azione è diventata più fluida e abbiamo potuto apprezzare la taratura dell'assetto stradale/racing in grado di assorbire al meglio ogni avvallamento consentendo di disegnare traiettorie perfette sia nell'impegnativa curva di Sant'Agostino, veloce con compressione al centro, che nella "esse" di San Giacomo.

Sul Viale delle Cento Piante abbiamo potuto allentare la briglia ai 160 CV del bialbero 1.6 apprezzando un bell'allungo, con ulteriore godimento per la sonorità dello scarico libero, mentre i quattro freni a disco ci hanno trasmesso sicurezza nelle decise frenate al termine delle discese della Boccola e prima della curva Sant'Agostino. Insomma, ancora una volta il Biscione non ci ha deluso.

## TANTI CAMPIONI TRA I PREMIATI

I Trofei Special Guest 2015 sono stati assegnati al nove volte campione iridato moto Carlo Ubbiali, premiato dal Presidente Simone Tacconi; Bruno Giacomelli (Alfa Romeo GTAm), premiato dal sindaco di Bergamo Giorgio Gori; Piero Laverda (Moto Laverda); Riccardo Bacchiorri, pilota Turismo endurance; Trofeo ORIS: Federico Dubbini (Ferrari 250 GT Lusso del 1964); Trofeo Giulio Foresti, dedicato alle vetture GP Anteguerra: Corrado Lopresto (Alfa Romeo 1750 GS del 1931); Trofeo F1 1950-1975, dedicato a Clay Regazzoni che partecipò alle edizioni 2004 e 2005 del BHGP: Luigi Brandoli (Lancia Marino F1 del 1954); Trofeo GTS/Sport: Autorlando Sport (Porsche 911 Vaillant); Trofeo Sport Prototipi: Comelli/Piona (Ferrari 857 Sport del 1955); Trofeo F. Junior, dedicato a Edoardo Genuzzi: Pietro Tencioni (Stanguellini del 1959); Trofeo Moto Grand Prix anni '50-'70: Giulio Negri (Moto Guzzi 4VSS 500 del 1927); infine premio alla Indian Scout 2015, che segna il ritorno del marchio che vinse la salita Bergamo-San Vigilio 1923 con Dino Sestini.



**AMBULANZA**  
A lato: la bellissima Ferrari 857 Sport del 1955 di Comelli-Piona vanta un passato assai importante: è stata pilotata da campioni come Gendebien, Hill, Trintignant, Collins, De Portago. Sopra: ha destato molta simpatia questa 600 Multipla allestita come ambulanza, fortunatamente rimasta inattiva.



# **CICLISMO.it**

**NOVITÀ PRODOTTO,  
PROVE ESCLUSIVE,  
GARE, GRANFONDO,  
TRIATHLON,  
CAMPIONI, VIAGGI,  
ALLENAMENTO,  
SALUTE, STRADA,  
MOUNTAINBIKE,  
URBAN, E-BIKE. VIVI  
SEMPRE LA TUA  
PASSIONE CON NOI!**



seguci anche su





# Agenda D'EPOCA

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



# TUTTI GLI INDIRIZZI UTILI

## ITALIANE

### ALFA ROMEO

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

#### Afra - MI

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

#### Alfaricambi - CT

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

#### Autofficina ACR - CO

Telefono: 031 - 700 809

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

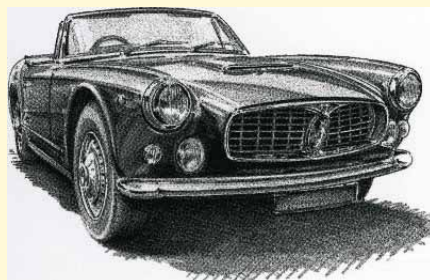
Telefono: 031 - 30 56 40  
www.autofficinamaspesdiego.it  
maspesdiego@libero.it  
Restauri di meccanica per Alfa Romeo d'epoca

#### Magnoli Auto - VA

Telefono: 0331 - 25 62 32  
Ricambi di meccanica e restauri di tutte le Alfa Romeo

#### Sagiar Corse - AL

Cell: 335 - 13 15 733



www.sagiarcorse.com  
Ricambi di meccanica, restauri e preparazioni per gare di tutte le vetture Alfa Romeo

### FIAT

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

#### Andronico - ME

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

#### Autofficina Tano - BO

Telefono: 051 - 32 43 58  
Cell: 339 - 43 29 938  
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

## PIANETA ASI: ATTESTATI, CERTIFICATI E CARTE D'IDENTITÀ

### Attestato di storicità (Certificato di iscrizione)

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

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

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

L'ottenimento di questo documento per le vetture intestate ai soci dell'ASI

costa 20 euro. Gratuito se richiesto contestualmente al Certificato d'Identità.

### Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica

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

- ai fini circolatori consente di avvalersi delle speciali disposizioni previste per i veicoli di 'interesse storico e collezionistico' (per esempio esenta dall'accensione dei fari durante il giorno).
- consente/impone la revisione periodica dei veicoli ante 1960 presso i centri provinciali del DTT ove si può procedere all'esame della frenata 'a vista' evitando il passaggio sui rulli.
- serve per la reimmatricolazione dei veicoli radiati o importati dall'estero.
- sempre più spesso è richiesto dalle assicurazioni invece dell'Attestato di Storicità e alcune regioni, come l'Emilia Romagna, lo richiedono, in contrasto con la legislazione nazionale, per concedere l'esenzione dalla tassa di possesso per i veicoli dai venti ai trent'anni.

È rilasciato con le stesse modalità dell'Attestato di Storicità e gli stessi

costi con due eccezioni: occorre una foto aggiuntiva della targhetta identificativa del veicolo (se presente) e richiede, qualora richiesto per la reimmatricolazione, un versamento di euro 105,00. Gratuito se richiesto insieme al Certificato d'Identità.

### Certificato d'Identità (Omologazione)

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

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

Al superamento dell'esame viene assegnata una classificazione in base al Regolamento Tecnico della F.I.V.A. e viene rilasciato il Certificato con la relativa Targa Oro. Questo Certificato viene con-

cesso 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.



## LE TASSE DI CIRCOLAZIONE

### REGIONE PER REGIONE

Ecco, regione per regione, le tariffe per il 2014 della tassa di possesso (il cosiddetto "bollo") per i mezzi da 20 a 30 anni di anzianità. Ricordiamo che ogni regione si muove autonomamente per stabilire le tariffe in base a quanto stabilito dalla legge 352/00 art. 63. Comunque, prima di effettuare il versamento è meglio verificare gli importi presso gli uffici postali o quelli dell'ACI. **Importante:** per poter pagare gli importi della tabella sotto è necessario che l'auto sia considerata di "particolare interesse storico" con idonea certificazione ASI.

### ULTRATRENTENNALI

Se non circolano, i veicoli costruiti o immatricolati da almeno 30 anni sono esentati dal pagamento della tassa di circolazione. Per stabilire l'anzianità del mezzo fa fede quella del certificato di immatricolazione o quella riportata su un documento ufficiale che ne certifichi la data di costruzione. Se invece si tratta di mezzi circolanti, sono tenuti al pagamento di una tassa forfettaria come riportato nella colonna a destra della tabella sottostante. **Importante:** sono esclusi dall'agevolazione (e quindi devono pagare il bollo "pieno") i mezzi impiegati per uso professionale.



Regione	20 - 30 anni	oltre 30
Abruzzo	31,24	31,24
Basilicata	25,82	25,82
Calabria	28,40	28,40
Campania	31,24	31,24
Emilia Romagna	25,82	25,82
Friuli Venezia Giulia	25,82	25,82
Lazio	28,40	28,40
Liguria	25,82	28,40
Lombardia	30,00	30,00*
Marche	27,88	27,88
Molise	28,00	28,00
Piemonte	30,00**	30,00
Provincia aut. BZ	variabile***	30,00
Provincia aut. TN	25,82	25,82
Puglia	30,00	30,00
Sardegna	25,82	25,82
Sicilia	25,82	25,82
Toscana	60,00	28,40
Umbria	25,82	25,82
Valle d'Aosta	25,82****	25,82
Veneto	28,40	28,40

\*Quota non dovuta se in regola con iscrizione ASI, club federati o registri di marca. \*\*Se in possesso di certificazione ASI o centri specializzati equivalenti. \*\*\*2,70 Euro/Kw fino a 100 Kw; 4,05 Euro/Kw per ogni Kw eccedente i 100.

\*\*\*\*Se in possesso di attestato di storicità ASI.

www.autoricambisassi.it

info@autoricambisassi.com

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

### Casa del Contachilometri - BO

Telefono: 051 - 55 22 74

Fax: 051 - 52 11 40

www.casadelcontachilometri.it

info@casadelcontachilometri.it

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

### Squerzanti Sauro - BO

Telefono: 051 - 87 26 17

Fax: 051 - 66 20 147

www.saurosquerzanti.it - info@saurosquerzanti.it

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

### LANCIA - AUTOBIANCHI

► *Destinato a scomparire dall'orizzonte del mercato moderno, il Marchio torinese resta ai piani alti del collezionismo e tra i preferiti al mondo, soprattutto per quanto riguarda le realizzazioni tecnicamente più raffinate uscite nei suoi cento anni di storia. Dal punto di vista della meccanica e dei suoi ricambi il restauro non pone problemi, mentre qualche preoccupazione può sorgere nell'acquisto di particolari interni o esterni di specifiche versioni. Da curare con particolare attenzione il restauro degli interni, dove il panno o la pelle conformi all'originale sono d'obbligo per uno dei marchi italiani più eleganti e raffinati.*

### Concinnitas - TS

Telefono: 040 - 30 77 10

www.concinnitas.it - info@concinnitas.it

Ricambi e restauri meccanici per Lancia Fulvia

### Mara - MI

Telefono: 02 - 33 11 747

Fax: 02 - 33 19 313

www.mara.it - mara@mara.it

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

### Rosso Corsa Italia - GE

Telefono: 010 - 78 56 846

Cellulare: 333 - 39 59 257

Ricambi nuovi, usati ed accessori racing per Lancia

Fulvia - www.ricambilancifulvia.it

info@rossocorsaitalia.it

### INNOCENTI

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

### Papurello - TO

Telefono: 011 - 80 00 149

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

info@innocentistore.com

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

## MISURAZIONE DI POTENZA E COPPIA: LE METODOLOGIE USATE

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

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

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

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

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

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

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



## MASERATI

► Nella produzione Maserati del dopoguerra possono essere distinti almeno due filoni, il primo costituito dalle grosse granturismo a otto cilindri presentate dagli anni '50 in poi e il secondo originato dalle più recenti sei cilindri della serie Merak poi proseguita con la 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  
Cell: 335 - 61 12 307



www.trallifranco.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: 0376 - 38 10 75  
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.giolittricambiautodepoca.com  
Capote in tessuto e tela gommata e PVC e altri ricambi per vetture italiane anni '50, '60 e '70

### Epocamania - FO

Telefono: 0541 - 62 51 95  
Fax: 0541 - 62 21 80  
www.epocamania.com - info@epocamania.com  
Lamierati, particolari di carrozzeria e interni e vetri per tutte le vetture nazionali dal dopoguerra a oggi.

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

### Igne Marco - PD

Telefono: 0434 - 76 430  
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  
lamadei@modenamotori.it  
Costruzioni e revisioni meccaniche Ferrari e Maserati

### Orlando Gregorio - ME

Telefono: 090 - 29 23 648  
Ricambi originali di meccanica per vetture nazionali costruite dagli anni '20 fino agli anni '70

## FRANCESI

### CITROËN

► Pur avendo prodotto numerosi modelli, le Citroën da collezione appartengono essenzialmente a poche serie, quali le B / BL Traction Avant, le ID / DS, la piccola 2 CV e, più di recente, le sportive SM e, in misura minore, le CX, Dyane e GS. Le bicilindriche raffredate 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 - franci@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

## ASSICURARE L'AUTO D'EPOCA

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

Le tariffe sono però interessanti: si parte da circa 150 euro per il primo veicolo, poi dipende dal tipo di convenzione. Alcune prevedono scaglioni di vetture assicurate (una, da due a cinque, da cinque a dieci, ecc.), altre hanno una tariffa di base fissa più una piccola quota aggiuntiva per ogni ulteriore veicolo, altre differenziano la tariffa tra vetture e motociclette. In generale, per le vetture più diffuse, si può pensare a una tariffa di base compresa tra 150 e 200 euro per una singola vettura e poco meno di 300 euro fino a cinque veicoli. Con una copertura standard sufficiente per tutelarsi dai rischi di legge. I nomi sono quelli più conosciuti: Toro e Augusta Assicurazioni, Helvetia, Reale Mutua, Sara Assicurazioni, Milano Assicurazioni, Royal & Sun Alliance. Tutte con condizioni simili: oltre ai requisiti ricordati sopra, normalmente viene richiesta un'età minima ai conducenti (21 o 25 anni) e spesso il divieto di circolare contemporaneamente con più veicoli coperti dalla medesima assicurazione. Talvolta è consentito addirittura un solo conducente: è ovvio che più i vincoli sono limitanti, minore sarà il costo della tariffa, mentre chi desidera la più ampia 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".



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.

### Palmerspeed Racing - RM

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

## VARIE INGLESI

### Anglo Parts - TV

Telefono: 0422 - 32 15 00  
Fax: 0422 - 32 14 70  
www.angloparts.com  
sales.treviso@angloparts.com  
Componenti di carrozzeria e interni

per vetture inglesi dagli anni '50 in poi

### Autofficina Il Barco - FI

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

### Autovigano - MI

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

### Borghi Automobili - MI

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

### British Classic Parts & Cars - RM

Telefono: 06 - 30 89 56 02  
Fax: 06 - 30 89 56 82  
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

Telefono: 06 - 45 42 77 16  
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

### Rob Motor - TO

Telefono: 011 - 40 31 502  
Ricambi originali di meccanica e di carrozzeria per vetture inglesi dagli anni '50 a oggi

## 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 nel*

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

### Autofficina Ballabeni - MN

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

### Officina Cocchiario - CE

Cell: 333 - 68 88 524  
Tel: 0823 - 81 01 07  
www.restaurioporsche.com  
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 auto da corsa in genere.

## Colpani Enrico - BS

Telefono: 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 - MI

Cell: 334 - 62 28 678

Tel: 039 - 24 50 887  
 www.bugbus.it - info@bugbus.it  
 Ricambi di meccanica e di carrozzeria per tutti i modelli di Maggiolino e derivati commerciali

## Volks' House - AO

Fax: 0165 - 18 45 158  
 info@volkshouse.com - www.volkshouse.com  
 Accessori e ricambi per tutti i modelli delle serie Maggiolino, Karmann Ghia, Pescaccia e Typ 2

## 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  
 Fax: 0323 - 55 32 66  
 www.vuottotech.com - topfuel@tiscali.it  
 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.centrolarianodefufuoristrada.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  
 Volanti d'epoca, documentazione, libri e riviste

### Autorettifiche Fumagalli - MI

Telefono: 0363 - 64 479  
 Rettifiche motori di ogni epoca

### Brandoli Egidio - MO

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

### Carrozzeria Gran Torino - TO

Telefono: 011 - 98 09 498  
 www.carrozzeriagratorino.com  
 Riparazioni e restauri completi

### Carrozzeria K2000 - BI

Telefono: 015 - 75 61 76  
 dalupato@tin.it  
 Restauri conservativi e integrali

### Casa del Freno - TN

Telefono: 0461 - 82 24 25  
 www.casadelfreno.it  
 Revisione e ricostruzione impianti frenanti di qualsiasi tipo

### Co.Mesrl - MB

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

### Cromatura Elia - LO

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

### Cromatura Petranzan - PD

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

## PNEUMATICI: TABELLA DI CONVERSIONE

MISURE VECCHIE - MISURE ATTUALI

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

*Cromatura di tutti i metalli, scromatura elettrolitica*

#### **Emilio Galbiati Automobili - LC**

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

#### **Franco Rodighiero - VI**

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

#### **G.A. Restauri - MO**

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

#### **Galvanica Cromatura - CR**

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 6023  
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: 034 - 65 12 389  
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**

www.modenaclassicworks.it  
*Restauri*

#### **Nonsologas - PV**

Telefono: 0381 - 34 56 04 / 02 - 98 23 26 74  
www.nonsologas.it  
*Impianti di alimentazione metano e GPL, ganci traino*

#### **Officina F.lli Moriggi - MI**

Telefono 02 - 66 50 08 43  
www.saldaturalaser.com  
*Saldatura degli stampi e riparazione di particolari meccanici*

#### **ORAM Sospensioni - MI**

Telefono: 02 - 49 89 884  
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*

#### **P.D.G. Systems - PG**

Telefono: 075 - 82 84 95  
*Fornitura e ricostruzione impianti di scarico*

#### **Prina Ingranaggi - BI**

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

#### **Soram / Imasaf - PD**

Telefono: 049 - 59 71 666  
www.imasaf.it  
*Fornitura e riparazione impianti di scarico*

#### **WWT - TV**

Cell: 331 - 53 27 042  
www.wwtsrl.it - info@wwtsrl.it  
*Interventi idrodinamici*

### **TAPPEZZIERI**

#### **Interni Auto Maieli - MN**

Telefono: 0376 - 69 51 05  
www.interniautomaieli.com  
maieli@inwind.com  
*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: 0173-283587  
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: 345 - 29 42 435  
www.cuttica.com  
*Spedizione via mare veicoli e assistenza all'importazione*

#### **Del Corona & Scardigli - MI**

Telefono: 02 - 75 60 914  
*Trasporto e importazione veicoli*

#### **Gilena - BS**

Telefono: 030 - 37 76 786  
www.gilena.it  
*Libri auto e moto, edizioni internazionali*

#### **Turatello - PD**

Telefono: 049 - 90 70 126  
www.turatello.it  
*Produzione e vendita di carrelli per trasporto veicoli*

### **CONSULENZE E PERIZIE**

#### **Giuseppe Cagnani**

Cell. 335 - 61 36 734  
beppebenz@libero.it  
*Perito esperto auto d'epoca, specializzato in infortunistica stradale; perizie valutative post restauro, conservative per auto d'epoca. Iscritto all'albo del Tribunale di Milano n. 11913.*

#### **Giancarlo Catarsi**

Cell. 328 - 73 25 699  
giancarlocatarsi@live.it  
*Consulente Tecnico del Tribunale di Pisa, Perito della CCIAA di Pisa iscritto al Ruolo al n. 235. Disponibile per perizie su vetture di interesse storico e collezionistico ad uso assicurativo, giudiziale, ereditario.*

#### **Vittorio Falzoni Gallerani**

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

#### **Sergio Puttini**

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

## FUORISTRADA

Franco Grosso con il suo Azummer, una 2CV resa simile a un grosso fuoristrada. La meccanica non è di un'Hummer come si potrebbe pensare, bensì Land Rover.





# VITA A 2 CAVALLI

**LA DEFINIZIONE DI APPASSIONATO  
NON RENDE L'IDEA: LO SPECIALISTA  
CUNEESE È MOLTO DI PIÙ  
MECCANICO-PROGETTISTA-RESTAURATORE-  
COLLEZIONISTA-RICAMBISTA  
DA UNA 2CV HA COSTRUITO ANCHE  
UNA SPORT-PROTOTIPO E UNA MOTO...**

TESTO E FOTO DI LUCA GASTALDI

Sarà la vicinanza con la Francia, sarà il suo carattere che molto ha in comune con quello delle simpatiche Citroën 2CV, fatto sta che il cuneese Franco Grosso ha dedicato e continua a dedicare la sua vita alle piccole vetture del Double Chevron. Franco è uno di quelli che ha iniziato a lavorare da giovanissimo, un po' perché di studiare non ne aveva voglia, un po' perché chi ha le mani d'oro sente subito l'istinto di usarle. L'Autocarrozzeria Grosso è a Beinette, un piccolo comune alle porte di Cuneo, ed è davvero il paradiso delle 2CV. C'è l'officina, c'è lo show-room e c'è un ampio locale dove sono stipati i ricambi in quantità a dir poco imbarazzanti. Stiamo parlando, solo per fare un esempio, di scaffali pieni di motori interi, cambi e gruppi di sospensioni.

Ma come, quando e perché è venuta l'idea di dedicarsi esclusivamente alle 2CV e derivate?

«Intanto perché sono quasi nato in Citroën. Nel 1967, infatti, ho iniziato a lavorare in una concessionaria del marchio francese. La mia prima macchina, poi, è stata una Dyane e da lì è nato l'amore. Ma solo a partire dal 1991 mi sono dedicato esclusivamente alle 2CV e alle sue derivate. Sono specializzato nei lavori di carrozzeria, ma dopo aver lavorato per molti anni in concessio-



### C'È ANCHE IL CLUB

Nel 1991, Franco Grosso ed altri appassionati hanno fondato il Club Citroën 2CV & Derivate ([www.2cvclubitalia.com](http://www.2cvclubitalia.com)). Sin dalla sua nascita, il sodalizio si è fatto promotore di molte attività: raduni, esposizioni, mercatini e persino raid. Realizza e distribuisce agli oltre 1500 soci un piacevole giornalino che si chiama "Lumaca di latta".

narria a stretto contatto con i meccanici sono riuscito a rubare qualche segreto anche sui motori. Ovviamente sulle 2CV faccio ormai di tutto, conosco questi modelli bullo- ne per bullo».

Di cosa vi occupate qui a Beinette?

«Prendiamo le vetture, quelle ferme da molto tempo che però non mi piace definire rottami, ed eseguiamo dei restauri totali. Le smontiamo completamente per riportarle a nuova vita. Le difficoltà maggiori che riscontriamo oggi non sono tanto nel reperire i ricambi, quanto piuttosto nel trovarli di qualità. Siamo diventati concessionari autorizzati per i ricambi olandesi della Burton, che sono tra i migliori in circolazione. Tutti gli altri durano pochissimo e sono difficili da montare perché imprecisi o difettosi».

Nell'officina di Franco Grosso ci sono sempre vetture in lavorazione, praticamente a ciclo continuo. Se non sono quelle dei clien-

ti sono quelle che Franco restaura per rivendere o per la sua collezione. Questa è schierata nell'esposizione attigua, dove ci sono le sue 2CV predilette.

### Gamma colori

L'esemplare più bizzarro ha soltanto... due ruote. Si tratta, infatti, di una motocicletta realizzata da Grosso utilizzando i pezzi della 2CV: dal motore alle sospensioni, dai parafranghi alle ruote. «Faccio prima a dire cosa non è della 2CV: il sellino di un trattore, il serbatoio di una moto e il manubrio. L'ha guidata anche Giacomo Agostini».

Proseguendo, troviamo la 2CV 9. «Il nove arriva dalla targhetta identificativa della 2CV 6 semplicemente girata al contrario. È stata la mia prima pazzia, venuta alla luce dopo quattro anni di lavoro a tempo perso. Ha il motore 1.200 cc quattro cilindri della Citroën GS e le sospensioni idropneumatiche, come la DS. Con questa sono anda-

to sulla pista Michelin a Clermont Ferrand. Quest'altra, invece, l'ho battezzata Picasso. L'ho verniciata con tutti i colori e tutte le referenze delle tinte nelle quali è stata commercializzata negli anni la 2CV. Sulle porte sono anche disegnate le serie speciali come la Spot, la 007, la Charleston, le Dolly... Un lavoro immenso ma che mi ha dato una grandissima soddisfazione». È una vettura tutta a strisce: decine di colori diversi ma accostati in maniera molto gradevole. Persino la capote si presenta con tutti i colori. Ancora più avanti, ecco ciò che sembra in



### MOTO-2CV

Qui sopra, a sinistra il deposito dove Grosso custodisce una quantità di 2CV e derivate; a destra l'incredibile sport-prototipo realizzato sulla base della mitica utilitaria francese. Sotto, a sinistra una scocca completamente denudata e, a destra, una vista dell'officina. Nella pagina a sinistra, la parte espositiva sembra quella di una concessionaria; sullo sfondo si vedono una minicar e la... moto-2CV!



tutto e per tutto una vettura sport prototipo da competizione. «L'ho finita in tempo per il raduno internazionale Eurocitra 2014 che si è svolto la scorsa estate a Le Mans: per la parte anteriore della carrozzeria in lamiera ho utilizzato i pezzi recuperati da una vecchia 2CV, mentre al posteriore è in fibra di vetro».

La visita guidata non è ancora finita. «Questa è la mia preferita -dice Grosso accarezzando il parafrangente di un esemplare superaccessoriato-. È la 2CV Primavera, che i miei amici hanno soprannominato "barotta" per via di tutti gli optional e le mostrine che ho montato. La uso per i raduni, ci sono molto affezionato».

### Il "cubo"

Dulcis in fundo, Grosso vuole chiudere la carrellata con un simbolo, quasi un monumento. «Più che altro un monito, rivolto a tutti quelli che in passato hanno usufrui-

to delle campagne di rottamazione». È, infatti, il classico "cubo" nel quale viene trasformata un'auto spedita alla demolizione. Quello di Grosso è un cubo di 2CV, naturalmente. «È la vettura che mi è costata meno di tutte -scherza il cuneese-. Con meno di venti euro ho fatto tutto. Con questo voglio dire di non rottamare le 2CV, come qualsiasi altro modello, perché poi non ci saranno più».

Nel livello inferiore allo show-room c'è quello che Grosso definisce il "caveau". «Dove tengo il vino buono e quello da invecchiare», scherza Franco. Eccole qui, le tante derivate. «Sono quelle che volevano sopprimere la 2CV ma non ci sono mai riuscite. Sono la Dyane, la Ami 8, la furgonetta Azu, la Mehari. Con la 2CV hanno in comune tutta la meccanica e cambiano solo il vestito. Anche queste le ho praticamente tutte».

C'è ancora qualcosa che le manca?

«Per ora direi di no. Ho cercato per molti anni la Mehari 4x4 e finalmente qualche mese fa ne ho trovata una. Adesso mi fermo qui».

Quando si tratta di 2CV, Franco Grosso non si ferma di fronte a nulla. A proposito, sempre per la serie «non mi fermo di fronte a nulla», Grosso ha davvero esagerato con l'Azummer... «Effettivamente con questo vado dappertutto: è un ibrido, metà Azu con la carrozzeria della furgonetta, e metà Hummer. Ma solo per le dimensioni, perché la meccanica (telai, sospensioni e motore) sono di un fuoristrada Land Rover».

### CONTATTI

#### Autocarrozzeria Grosso

Via Vecchia di Cuneo, 4  
12081 - Beinette (CN)

Telefono e fax: 0171-384145

E-mail: franci@assistenza2cv.it

Sito web: www.assistenza2cv.it



**DOPO AVER SISTEMATO IL FONDO SCOCCA,  
È GIÀ ORA DI RIMONTARE LE SOSPENSIONI  
CHE NEL FRATTEMPO AVREMO FATTO  
SABBIARE E VERNICIARE**

DI JONNY PORCU

# Rimontiamo le sospensioni posteriori



1

Prima di tutto bisogna disporre di tutte le componenti metalliche quali trapezi, braccetti, flange portaganascia, supporti, ricondizionate a mezzo di sabbatura e verniciatura a polvere (1-2). Tutti i particolari per il fissaggio come viti, bulloni, rondelle, tiranti freno a mano, blocca bulloni e blocca dadi sono stati lavati, spazzolati, messi su filo di ferro e portati a zincare nel classico "zinc bianco" (3) tipico delle Fiat prima del 1970 (dopo diventerà giallo oro).



2



3



4

Si estracono le vecchie boccole dei trapezi posteriori dopo aver eliminato la parte in gomma forzandola fuori con due chiavi a bussola (4).



5

Si infila la lama del seghetto ad archetto dentro la parte esterna della boccola (5) e la si incide (6) in modo da liberarla dal trapezio e poi battendola con un scalpellino la si estrae dalla sede.



6



7



8

Si reinfila la nuova boccola non prima di averla ingrassata insieme alla sua sede nel trapezio. La tecnica per infilarla è semplice: con una barra di tondino filettato da 10 mm si chiudono la boccola e il trapezio tra due chiavi a bussola (una 25 e una 27) e stringendo i dadi alle estremità la boccola (indicata, 7) viene infilata nella sua sede (8).



9



10



11

Adesso ci dedichiamo ai piatti portaganasce (9): si montano la tiranteria del freno a mano in quelli posteriori (10) e i cilindretti freno (nuovi o revisionati) in quelli anteriori (11). Qui va prestata attenzione alla posizione dei tiranti e non va dimenticato di mettere la guarnizione parapolvere in gomma (lavata e lucidata) nella parte posteriore.



12



13

Rimontiamo il complessivo dei cuscinetti sul mozzo portacuscini posteriore. Prima va riempito di grasso per cuscinetti (12), poi inseriti i cuscinetti a rullo, la boccola centrale infine i paraolio che impediscono al grasso di fuoriuscire (13). Ce ne vanno due per mozzo.



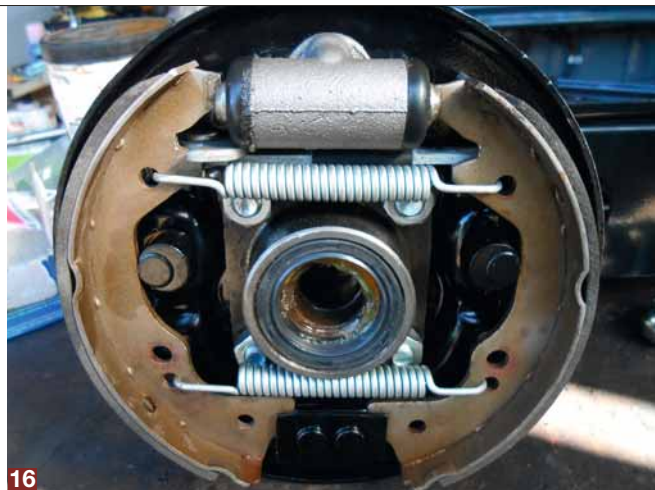
14



15

Il portamozzo viene infilato dal lato ganasce (14) e tiene in posizione con i suoi bulloni anche il piatto portaganasce. Nella parte posteriore, lato giunto elastico (15), si infilano i bulloni e i relativi fermi blocca bulloni.





16



17

Procediamo poi a montare le ganasce (16-17) sia sul gruppo posteriore sia su quello anteriore. Assicuriamoci di fare tutto a regola d'arte sistemando le molle di contrasto e antioscillazione (quelle piccole che bloccano lateralmente la ganascia al piatto).



18



19



20

Infiliamo il mozzo portaruota dentro i cuscinetti e dall'altro lato calettiamo il giunto parastrappi (18). Attenzione perché ha un senso: la parte più sporgente del millerighe del giunto va infilata lato mozzo, mentre la parte concava verso il dado di bloccaggio (19). Montiamo il dado e il rondellone che funge da fermo anti-fuoriuscita del giunto (20). Sistemiamo la coppia che blocca il tutto.



21



22

È ora di inserire il tamburo, montare la molla di ritorno della corda del freno a mano (21) e il raccordo in tubo rigido del freno dal cilindretto al flessibile freno. Poi avvitiamo il nuovo flessibile in gomma e lo assicuriamo al trapezio con il suo bloccadado (22).



23

Prepariamo i supporti di fissaggio del trapezio con relativi dadi e bulloni (23). Avvitiamo i supporti nel sottoscocca (24) e prelevando gli spessori di convergenza montiamo il trapezio sospensione (25) posizionandoli secondo l'ordine che avevamo annotato in fase di smontaggio (26).



24



25



26



27



28

Procuriamo molle e ammortizzatori (27), installandoli con processo inverso allo smontaggio, infine assicuriamo il flessibile freno alla carrozzeria con dado e bloccadado (28).

CAR OUTLET

SILVAUTO  
WWW.SILVAUTO.IT

VENDETTA ASSISTENZA  
24064 Grumello del Monte (BG)  
via Roma 158  
tel. 035 830800  
fax 035 8356648  
info@silvauto.it

SHOW ROOM e VENDITA  
24126 Bergamo (BG)  
Via Luigi Luzzatti  
tel. 035 4243575  
fax 035 3840040  
infobg@silvauto.it

SHOW ROOM e VENDITA  
10024 Moncalieri (TO)  
Strada Genova 299  
tel. 011 6470370  
fax 011 6470112  
infoto@silvauto.it

FILO DIRETTO 348.5503882

MOTOR GALLERY 26-27 settembre 2015  
padiglione A  
PRESENTI IN FIERA  
22-25 ottobre 2015  
padiglione 11  
AUTO D'EPOCA  
FIERA DI PADOVA

ACQUISTIAMO IN CONTANTI AUTO USATE, SUPERCAR, D'EPOCA, DI PRESTIGIO E INTERE COLLEZIONI, PAGAMENTO E PASSAGGIO IMMEDIATI



**ALFA ROMEO 1900 SPRINT COUPE TOURING SUPERLEGGERA 1^SERIE, 07/1953**, interni in panno lana grigio viola blu, ruote a raggi BÖRRANI in alluminio, iscritta F.I.V.A., Matching Numbers, totalmente restaurata in modo maniacale. CAMBIO AL VOLANTE

ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - ISCRIVIBILE MILLE MIGLIA



**FERRARI 308 GTS CARBURATORI TIPO F 106 AS, 01/1978** aria condiz., autoradio a cassette Panasonic 477 dell'epoca, interni e pannelli in pelle beige, tagliando di meccanica completo con cinghia di distribuzione, pompa acqua e cuscinetti tendicinghia.

MATCHING NUMBERS - CONSERVATA



**FERRARI 308 GTS TIPO F 106 AS, 06/1981**, alzacristalli elettrici, aria condizionata, interni in pelle nera, totalmente originale, libretto uso e manut. e organizzaz. di vendita e assistenza originali dell'epoca.

MATCHING NUMBERS - PERFETTA



**MERCEDES BENZ 250 SL 'PAGODA' W113, 06/1967**, aria condizionata, autoradio con antenna elettrica, capote in tela blu, interni e pannelli in M.B. tex blu, moquette bouclé grigia, doppie chiavi - disponibile book completo - disponibili fatture dei lavori eseguiti presso concessionario ufficiale Mercedes Benz.

PRODOTTE SOLO 5.196 UNITA' HARD TOP ORIGINALE DELL'EPOCA



**JAGUAR E-TYPE 4.2 COUPE' 1^A SERIE, 12/1965**, autoradio Blaupunkt Frankfurt, cinture di sicurezza Jaguar dell'epoca, int. in pelle conolly bordeaux, cerchi a raggi a gallettone, restauro totale ed altam. profess., mecc. complet. revisionata. Doppie chiavi, libretto uso e manutent. orig. dell'epoca.

ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI VETTURA EUROPEA DA SEMPRE



**BMW 2002 TURBO, 02/1975**, autoradio GRUNDIG originali dell'epoca, Interni e pannelli in SKY nero, targhe (CR 19...) originali, doppie chiavi, disponibile foglio complementare annullato a valore storico.

OMOLOGATA ASI MASSIMI LIVELLI MATCHING NUMBERS - CONSERVATA



**ALFA ROMEO MONTREAL TIPO 105.64, 07/1973**, autoradio originale dell'epoca, cerchi in lega millerighe Campagnolo Alfa Romeo, interni in pelle beige/avana restaurata totalmente, targhe (TN 17...) e doc. originali, doppie chiavi, libretto uso e manutenzione.

MATCHING NUMBERS



**SIATA AMICA 49 TUBOLARE SPIDER, 07/1949**, interni in cuoio brown, capote in tela marrone, targhe (BG 03...) e documenti originali dell'epoca, doppie chiavi, restaurata totalmente di meccanica e carrozzeria, italiana da sempre

ISCRIVIBILE MILLE MIGLIA - MATCHING NUMBERS - TELAIO TUBOLARE - ISCRITTA A.V.V.S. - PRODOTTI SOLO 50 ESEMPLARI



**FERRARI 456GT, 01/1994**, climatizzatore, Autoradio + caricatore 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettrici, interni in tutta pelle grigio Charcoal. Moquette nera.

RESTAURATA IN MODO MANIACALE



**MG TD, 10/1952**, Autoradio e antenna, Portapacchi cromato, Totalmente originale, Matching Numbers.

RESTAURO TOTALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE



**FIAT 1500 CABRIOLET PININFARINA, 07/1963**, Capote in tela nera, irtermi in sky rosso, Targhe (PV) e documenti originali dell'epoca, libretto uso e manutenzione, e catalogo parti di ricambio, disponibile foglio complementare annullato a valore storico

ISCRITTA ASI - DUE SOLI PROPRIETARI - RESTAURATA TOTALMENTE - Km 1.710 DA FINE RESTAURO



**VOLKSWAGEN MAGGIOLINO 1300 VETRO PIATTO 42 CV, 04/1966**, interni in sky bordeaux e tessuto beige restauro totale e maniacale, chiavi, targhe (BS 18...) e doc. orig. dell'epoca, libretto uso e manutenzione con custodia originale dell'epoca disponibili motore VW 1.600cc tipo AS e motore originale vettura 1.285cc. 1.000 Km

DAL RESTAURO A VEDERE - PERFETTA - ECCELSA



**ROLLS-ROYCE SILVER SPIRIT, 01/1987**, interni in pelle verde piping magnolia, autoradio cd, climatizzatore, doppie chiavi, sales & service 1986/87, handbook supplement e service tot. timbrato in Rolls Royce orig. dell'epoca e perfett. consultabili.

ISCRITTA ASI-CONSERVATA



**LANCIA FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO COUPE', 10/1971**, targhe (VC 20) e documenti originali, disponibile foglio complementare annullato a valore storico.

CONSERVATA - SUPERPREZZO



**RENAULT 4 CV R1062, 1951. 6 BAFFI 3 MARCE 6 VOLT TETTO APRIBILE, 03/1951**, versione 6 baffi SPORT, fari fendinebbia a luce bianca, Conservata in modo maniacale, motore e freni totalmente revisionati.

F.I.V.A. - ISCRITTA ASI - C.R.S. ASI PARTECIPATO A MILLE MIGLIA



**ALFA ROMEO GIULIETTA 2.0 TURBO AUTODELTA, 05/1984**, alzacristalli elettrici, fendinebbia, interni in panno AMARANTO, turbina ALFA AVIO, targhe (AP 33...) e documenti originali, totalmente originale.

ISCRITTA ASI PRODOTTI 361 ESEMPLARI



**ALFA ROMEO ALFETTA 2.0 CARBURATORI 3^A SERIE, 02/1982**, Autoradio, cerchi in lega, interno in tessuto fioncato grigio, Conservata in modo maniacale, Targhe (GE 85...) e documenti originali dell'epoca, doppie chiavi originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI



**FIAT RITMO SUPER 75, 05/1982**, interni in velluto blu, autoradio Autovox KANGURO 732 a cassetta originale dell'epoca, targhe (PA 65...) documenti e doppie chiavi originali, disponibile book Fiat, meccanica completamente revisionata.

MATCHING NUMBERS - SOLO Km 8.476 DA NUOVO - UNICO PROPRIETARIO



**MERCEDES BENZ 200 TE W124, 08/1992**, ABS, airbag, interni e pannelli in tessuto verde, autoradio BLAUPUNKT MELBOURNE a cassette, cerchi in lega a 8 fori, targhe (BG B4...) e documento originali dell'epoca, libretto service e uso e manutenzione originali.

ISCRITTA ASI - C.R.S. ASI



**PORSCHE 911 E COUPE' 2200 MY1970, 06/1970**, autoradio Blaupunkt Punto Blu Frankfurt, interni in similpelle nera e velluto a coste, disponibile certificato di costruzione e produzione attestante l'originalità della vettura.

RESTAURATA IN MODO MANIACALE MATCHING NUMBERS



**MERCEDES BENZ 200 CE W 124, 05/1993**, interni in pelle nera, tetto apribile elettrico, cerchi in lega. Targhe e documenti originali (RE 69...) Book, doppie chiavi, uso e manutenzione, rete vendita MB e catalogo accessori originali.

SUPERPREZZO ISCRITTA ASI. PERFETTA. COME NUOVA



**AUTOBIANCHI BIANCHINA JOLLY SPIAGGIANNA MARE, 10/1964**, cerchi a raggi Borrani, volante Lombardi a 2 razze, sedili in vimini, restaurata totalmente di lattoneria e carrozzeria, targhe (LT 03...) e documenti originali dell'epoca.

MATCHING NUMBERS - ISCRITTA ASI - MECCANICA REVISIONATA



IN EVIDENZA

**FERRARI DINO 246 GTS, 09/1974**, restaurata totalmente, Matching Numbers, targhe quadrate nere, sedili tipo Daytona pelle beige. 1.000 Km DAL RESTAURO

DA VEDERE - PERFETTA - ECCELSA

ACQUISTIAMO, MASSIME VALUTAZIONI. LANCIA AURELIA GT B20.B24 CONVERTIBILE/SPIDER ALFA ROMEO, FERRARI e PORSCHE sino agli anni '80/'90

# 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**

nuova, tutto originale-tel 333-2982002  
**128 berlina**-1975, bronzo metallizzato interni beige scuro, 49.000 km originali, unico proprietario, conservata, ASI targa oro-tel 347-9674755

**Fiat 509 A "Torpedo"**-1928, pelle originale in grigioverde, un'automobile molto speciale e ancora intatta, proveniente da un museo che ne è stato proprietario per molti anni, certificato di proprietà originale disponibile, IVA deducibile, Euro 34.500, -Tel. 0049-40-4503430 /www.thiesen-automobile.com



## VENDO AUTO

### ALFA ROMEO

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

**Alfetta 2000 Quadrifoglio Oro**-1984, prima vernice, 23.000 km da nuova, ancora con gomme originali, unica, disponibile per ogni prova e verifica-tel

368-3392600 / goliagt@libero.it

**Duetto 2000**-1991, nero, conservato in ottime condizioni, permutato con Giulietta sprint o spyder da restauro-tel 336-259241

**GT 2000**-1971, blu, ottime condizioni, permutato con Giulietta sprint o spyder da restauro-tel 336-259241

**GT Junior 1300**-1971, bianca interni sky neri, restauro completo conservativo da base sana, motore 4.000 km, targhe nere originali, omologata ASI, Euro 15.000-tel 388-1936066

### AUTOBIANCHI

**A112 Abarth 58 HP**-1982, 70 hp, bianca, targhe nere, ASI CsaI, fari profondità,

restaurata originale, Euro 7.500-tel 346-7296850

**A112 Abarth 70 HP**-1982, bianca, restaurata, tutta originale, targhe originali TO, ASI, fiche CSAI, fari profondità, tutta originale, Euro 7.500-tel 346-7296850

### FIAT

**124 Sport**-1971, molto bella, gommata



**Fiat 521 Tourenwagen**-1928, proveniente da un museo che ne è stato proprietario per molti anni, carta d'identità FIVA dell' Allgemeiner Schnauffer-Club e.V., in ottimo stato e ancora intatta, Euro 79.000-Tel. 0049-40-4503430 /www.thiesen-automobile.com



### INNOCENTI

**Mini Cooper**-1971, MK3, blu panna, tutta originale, restaurata, targhe ori-

*il primo, il vero e l'unico prodotto originale*



CICLO ANTICORROSIONE PER LA BONIFICA DI SERBATOI ARRUZZINATI 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

... dal 1937 **PAPURELLO**

www.innocentistore.com



**RICAMBI PER INNOCENTI**



... dal 1960 al 2000

Tutti i tipi di Mini: mini 90 - 120 - DE TOMASO  
 3 cilindri - 990 - small - TURBO - DIESEL

VIA TRENTO 4 - SETTIMO TORINESE - TEL 011.800.01.49



INTERNI AUTO MAIELI

VERA PASSIONE, PER APPASSIONATI VERI



INTERNI AUTO MAIELI

MANTOVA ITALY

TEL 0376 695105

FAX + 39 0376 695300

www.interniautomaieli.com

maieli@inwind.it

**WWT**  
 water works technology

SEDE OPERATIVA: Via del Mescolino 4 Z.I  
 31016 Cordignano (TV)  
 cell. +39 331 5327042 - cell. +39 348 3368917  
 www.wwt srl.it - mail: info@wwt srl.it

**INTERVENTI IDRODINAMICI**

PRIMA



DOPO



ginali, ASI, cerchi in lega, codolini, Euro 12.000-tel 346-7296850

**Turbo De Tomaso**-1984, I serie, rossa, uniproprietario, targhe nere, ASI targa oro, come nuova in tutto, molti ricambi di carrozzeria, meccanica, gomme, Euro 8.500-tel 329-9622579

### JAGUAR

**XJ6 3.0 V6**-2004, blu metallizzato, auto perfetta, 143.000 km, automatica, gancio traino, CD, radio, TV, impeccabile, come nuova-tel 339-2638336

### LANCIA

**Beta Spider 1.6**-1975, auto in condizioni eccellenti, pronta all'uso-tel 339-1700501 / michele.chianucci@hotmail.com

**Delta integrale 16v turbo**-1990, bianca con livrea Martini 5, tetto apribile, ABS, ASI, restauro totale documentato, Euro 24.000 trattabili-tel 0524-572418 ore ufficio

**Fulvia Sport 1,3 S Zagato**-1972, bianca interni sky neri, conservata, sterzo personal originale, cerchi cromodora originali, ASI, registro Lancia e Zagato, euro 15.000-tel 388-1936066

### LAND ROVER

**Range Classic**-1987, cilindrata 3.5, 5 porte benzina, cambio manuale e gancio



traino, conservata, ASI targa oro, uniproprietario, targa originale, meccanica e motore nuovi con 2.000 km (originali 145.000), visibile a Milano, Euro 10.000 (compresi 4 cerchi nuovi gommati)-tel 3358105969

### MERCEDES-BENZ

**250 CE**-1970, Bronzo metallizzato interni belli e originali, targhe nere, documenti in regola, ASI, visibile a Pescara, Euro 3.700-tel 338-8889076

### MG

**A spider 1600**-1960, rossa interni neri, restauro totale nel 2014 con documentazione fotografica e fatture, cerchi a raggi, tetto rigido, portapacchi cromato, radio originale, ASI, due proprietari, qualsiasi prova, visibile Milano nord-tel 338-7258514 / gio760@gmail.com

### PORSCHE

**2.4 T Coupè**-1972, completa ma da restaurare, ASI, ferma da anni, Euro 26.000 o permuta con auto d'epoca pronta da usare-tel 377-2275377

### SAAB

**900 Turbo**-1984, funzionante, frizione nuova, collaudata, trapasso Euro 250, assicurazione Euro 100, facile restauro-tel 035-400466 dopo le 21:30

### TECNO

**K 250 Formula 4**-1968, restauro professionale, originale, solo 230 esemplari costruiti, pronto pista, valuto permuta con auto o moto-tel 338-2634301 / supreme@rimini.com

### VOLVO

**460 i.e.**-metallizzata, benzina, ben tenuta, funzionante, unico intestatario, bollata,

assicurata, circolante, prossima agevolazione bolle e assicurazione, prezzo da convenirsi-tel 333-2676232

## VENDO MOTO

### HONDA

**500 CB Four**-1977, azzurro nero, targa e libretto originali, paramotore, ASI targa oro, ottime condizioni, Euro 4.500-tel 388-1936066

### SIMONINI

**125 Long Range S7**-1977, uniproprietario, libretto foglio complementare e targa di prima immatricolazione, ASI, conservata, Euro 3.000 non trattabili-tel 388-1936066

## VENDO VARIE

### per ALFA ROMEO

**1550 V6 DTM-ITC**-1993-95, ricambi Alfa Corse, cambi semiautomatici Abarth e X-trac 6 marce sequenziale, gruppo differenziale anteriore incompleto-tel 339-6086969

**Alfa 2000**-1978-83, camicie in buone condizioni, Euro 100-tel 333-3204135-

**Alfa 2000**-1978-83, teste in buone condizioni, Euro 250-tel 333-3204135-

**Alfetta II serie e derivate**-parabrezza, fondo magazzino, Euro 120-tel 333-3204135

**Giulia**-componenti motore 1750, 00548, controllati e garantiti, testata completa, monoblocco, carter, radiatore revisionato, cilindri, pistoni-tel 339-3205230 / salumicorsi@libero.it

**Giulia 1.6 Super derivate**-1970, 4 cerchi lega 51x15 con gomme, 4 cerchi

## ORAM

s.n.c. di Paolo e Andrea Pezzotta

Dal 1951...

- specializzati in revisioni di impianti frenanti, tamburi, ganasce, cilindretti, pompe, dischi, pastiglie, tubi
- revisione, ricostruzione e costruzione di ammortizzatori anche a campione
- revisione gruppi frizione dischi frizione, cuscinetti
- ammortizzatori regolabili per uso competizione per auto e moto, nazionali ed estere

**ORAM s.n.c. Via Rasori, 2 - 20145 Milano**  
Tel. 02.4989884 Fax 02.48003052

www.oramitalia.com

e-mail: moto@oramospensioni.it  
info@oramitalia.com

54x14 lega cromodora con gomme, testa completa di carburatore weber, 4 dischi freni anteriori e posteriori nuovi, pompa acqua, 8 tromboncini con piastre, vari ricambi, vendo in blocco o separatamente-tel 346-8824137

**Giulia, Giulietta, Giulia GT**-1950-70, motori, ponti, testate complete di valvole e canne volanti, altri pezzi-tel 338-2340826-**motori Alfa 2000**-1975-83, pompa olio, usata, Euro 80-tel 333-3204135-

**Vari modelli**-scudetto anteriore usato tipo Giulia super 1972, Euro 40-tel 388-1936066

**Vari modelli**-iniezione meccanica usata spica per Alfa Romeo motore 1750 2000 e spider coupè berlina anni dal 1975 all'81, Euro 600-tel 333-3204135

### per FIAT

**600 D**-cambio 5 marce, V 25 km/h più lunga della IV, montaggio senza modifiche, ottimo su motori Abarth, a richiesta anche rapporti ravvicinati, prezzo accessibile-tel 340-2830841

LA SCELTA DI QUALITÀ CHE FA LA DIFFERENZA. SEMPRE.



Tel. 0438 470354

www.sintoflon.com - info@sintoflon.com



### Protector

Rivestimento anti attrito: protezione del motore contro l'usura



### Leadex

Soluzione multifunzionale per il trattamento della benzina nei veicoli storici



### RadiatorClean

Pulitore del circuito di raffreddamento: scioglie sporco, lacche, melme migliorando il raffreddamento

**Grumello**  
**IN PRIMO PIANO**

**MOTOR GALLERY**

**PRESENTI ALLA FIERA**  
26-27 settembre 2015  
padiglione A

**www.silvauto.it**

**AUTO D'EPOCA**  
FIERA DI PADOVA

**PRESENTI ALLA FIERA**  
22-25 ottobre 2015  
padiglione 11

**LANCIA AURELIA B24 S SPIDER AMERICA**,  
04/1955, conservata in modo maniacale, italiana da sempre, appartenuta per 40 anni a un unico proprietario, targhe e documenti originali.  
**OMOLOGATA ASI 3^ GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI RARISSIMA**

**Filo diretto 348 55 03 882**

### VENDITA ASSISTENZA

24064 Grumello del Monte (BG)  
via Roma 158  
tel. 035 830800  
fax 035 8356648  
info@silvauto.it

### SHOW ROOM e VENDITA

24126 Bergamo (BG)  
Via Luigi Luzzatti  
tel. 035 4243575  
fax 035 3840040  
info@silvauto.it

### SHOW ROOM e VENDITA

10024 Moncalieri (TO)  
Strada Genova 299  
tel. 011 6470370  
fax 011 6470112  
info@silvauto.it

**NOVITÀ DA GIUGNO 2015**  
Silvauto Car Outlet entra nel mondo delle moto storiche da collezione



**126**-vendo ricambi o scambio con modelli auto scala 1:43 -tel 329-1332341  
**600 fino al 1957**-manuale officina 200 pagine, Euro 25 -tel 338-3391744  
**850 e derivate**-cambio 5 marce, V 26 km/h più lunga della IV, montaggio senza

modifiche alla vettura, garantito, prezzo accessibile-tel 340-2830841



**per LANCIA**  
**Fulvia**-testa 818140HF 1,3litro per Fulvia, ottima e pronta all'uso-tel 339-1700501 / michele.chianucci@hotmail.com

**Fulvia Sport Zagato**-rara brochure pieghevole, grande formato con foto e caratteristiche 1300, stampato n. 8799386 Lancia Pubblicità e Promozione, Officine Grafiche Calderini, Euro 260-tel 388-1936066  
**Stratos**-marmitta (scarico) per Stratos stradale, Euro 1.300-tel 339-4070270 / flavio.chiesa@alice.it  
**Distintivo Lancia Club**-per giacca, nuovo in confezione, Euro 19-tel 388-1936066

**per FIAT**  
**124 coupé**-tachimetro, contagiri, porta radio sul tunnel con 3 strumenti, visibile a Bologna-tel 333-6467893

**126**-1980, due sportelli integri, contaghiometri revisionato, paraurti anteriore acciaio nuovo, targhette nuove, accessori vari, tutto Euro 2.000-tel 0584-914459-  
**1500 6c "Musone"**-1938-54, parafranghi, portiere, cofani, vetri, cambio, radiatore nuovo, altri pezzi-tel 338-2340826

**per JAGUAR**  
**Statuina**-completa di viti cromate, per dare un segno di distinzione alla tua Jaguar vecchia o nuova che sia-tel 333-6934881-

**VARIE**  
**Auto a pedali**-triciclo, bicicletino, slittino anni 60-70, marca Giordani-tel 335-5315434  
**4 Cerchi BBS**-per auto anni 80, 8x16 a raggi, ottimo stato, posso spedire-tel 338-3391744

**4 Cerchi O.Z.**-da 14 pollici, 5 razze, ottimo stato, posso spedire, Euro 100-tel 338-3391744

**Libretti uso e manutenzione**-originali, in blocco o singolarmente, vendo o scambio con modelli auto scala 1/43-tel 329-1332341

**Riviste**-Ruoteclassiche dal 1987 al 2013 (anche annate singole) Autosprint 1964/2013, Rombo 1981/2001, Auto Italiana 1954/1969, Quattroruote 1956/2013, Auto d'Epoca, La Manovella 1975/2013 e altre-tel 333-2493694

**CERCO VARIE**

**Automodelli**-anni 60-90, Dinky, Mini-champs, BBR, Mebetoys, Kit, Obsoleti, Die Cast, cerco sempre intere collezioni tel 02-2367505/enrico.sardini@gmail.com

**Automodelli**-Dinky Toys, Corgi Toys, Mercury, Schuco e altri, vecchi treninini elettrici Marklin e Rivarossi, giocattoli in latta di ogni tipo e periodo tel 346-6800367 / mariosala62@libero.it

**Riviste**-Automobilismo d'Epoca dal 2003, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, Tam di Quattroruote e Speciali Domus. Libri, riviste e annuali sulla Ferrari, vecchi libri e riviste sulle auto ante e dopo guerra tel 347-2303761

**Riviste**-di auto d'epoca anni 1984-1987 in blocco o singolarmente tel 329-1332341

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

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

L'hai sognata?  
 Ora puoi guidarla

**CLASSYCAR RENTALS**

Piazza Martiri della Libertà 4,  
 56025 Pontedera (PI) Italy  
 Tel. +39.0587.55014  
**booking@classycar.rentals**  
**www.classycar.rentals**

Italy • France • Monaco • Spain • Switzerland • Austria • Germany

**Range Rover del 1987**

cilindrata 3.5 Classic/5 porte • benzina, cambio manuale e gancio traino • conservata ASI TARGA ORO uniproprietario/targa originale meccanica e motore nuovi con 2.000 km (originali 145.000)  
 Prezzo: 10.000 euro, compresi 4 cerchioni nuovi gommati

**Visionabile a Milano:**  
**Renato cell. 3358105969**

# LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

In queste pagine Automobilismo d'Epoca presenta il listino delle automobili più significative vendute in Europa dal dopoguerra fino agli anni '80. Le quotazioni sono state messe a punto da un gruppo di esperti e consulenti che hanno fatto riferimento, modello per modello, agli effettivi valori di acquisto e di vendita registrati nel corso degli ultimi 12 mesi. Per corrispondere al valore indicato, la vettura deve essere marciante, in possesso di targa e documenti originali e in condizioni di conformità sia meccanica, sia di carrozzeria e interni, rispetto al modello d'origine. In caso di difformità da quanto sopra indicato o di necessità di interventi impegnativi e costosi la quotazione può scendere fino a valori prossimi a zero, mentre per esemplari in condizioni di particolare conservazione il valore può aumentare anche del 50%.

## LEGENDA

PER OGNI MODELLO SONO INDICATI:

- ✓ **Periodo di produzione**
- ✓ **Cilindrata e potenza**
- ✓ **Valore di mercato**
- ✓ **Interesse tecnico:** indica il valore del modello e la sua importanza relativamente all'introduzione o al miglioramento di specifiche caratteristiche tecniche, all'avanguardia nel periodo di produzione
- ✓ **Interesse storico:** indica l'importanza che lo specifico modello ha rivestito nel costume dell'epoca e la sua maggiore o minore appetibilità oggi sul mercato dei veicoli da collezione
- ✓ **Tendenza:** ovvero stima dell'andamento delle quotazioni per i prossimi 6 - 12 mesi

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€
<b>ABARTH (Italia)</b>						
<b>MONOMILLE</b>						
Monomille Scorpione	1961/62	982/60	38.000	***	**	=
Monomille GT	1962/65	982/60	40.000	***	**	=
<b>DERIVATE FIAT 500</b>						
500 derivazione Abarth	1957/63	479/22	18.000	***	***	+
595 D/F/L	1963/71	594/27	18.000	***	**	+
595 D/F/L SS	1964/71	594/32	20.000	***	***	+
595 F/L Competizione	1969/71	594/27	22.000	***	**	+
595 F/L SS Competizione	1969/71	594/32	24.000	***	***	+
695 D/F	1964/66	689/30	20.000	***	**	+
695 D/F/L SS	1964/71	689/38	22.000	***	***	+
695 F/L SS Competizione	1969/71	689/38	24.000	***	***	+
695 F/SS Assetto Corsa	1965/71	689/38	26.000	***	***	+
500 coupé Zagato	1957/59	479/23	34.000	***	**	+
<b>DERIVATE FIAT 600</b>						
600 derivazione Abarth	1956/60	747/41	24.000	***	***	+
850 TC	1960/66	847/52	32.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring	1962/66	847/55	36.000	***	***	+
850 TC Nürnbergring Corsa	1962/66	847/57	38.000	***	***	+
1000 TC	1962/66	982/60	40.000	***	***	+
1000 TC Corsa	1962/66	982/68	42.000	***	***	+
750 coupé/spider Zagato	1956/62	747/44	48.000	***	**	+
<b>DERIVATE FIAT 850</b>						
OT 850	1964/68	847/52	14.000	***	**	+
OT 1000	1964/68	982/60	16.000	***	**	+
OT 850 coupé	1965/68	847/52	16.000	***	**	+
OT 1000 coupé/spider	1965/71	982/60	22.000	***	**	+
OTR 1000 coupé	1965/71	982/74	24.000	***	***	+
OTS 1000 coupé	1966/71	982/80	30.000	***	***	+
OTSS 1000 coupé	1966/71	982/90	30.000	***	***	+
OT 1300 coupé	1966/71	1290/75	30.000	***	***	+
<b>DERIVATE SIMCA</b>						
Simca 1300	1961/66	1288/125	90.000	**	**	=
Simca 2000	1964/66	1946/185	120.000	**	**	=
<b>AC (Regno Unito)</b>						
<b>2-LITRE</b>						
2-Litre 2p/4p	1947/58	1991/75	26.000	*	*	=
2-Litre coupé	1947/58	1991/75	32.000	*	*	=
<b>ACE E DERIVATE</b>						
Ace/Aceca	1953/56	1991/90	40.000	*	**	=
Ace/Aceca 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	75.000	*	**	=
Ace/Aceca 2.6 Ford	1961/64	2553/170	50.000	*	**	=
Greyhound 2.0 Bristol	1956/61	1971/120	40.000	*	**	=
Greyhound 2.6 Ford	1961/64	2553/170	42.000	*	**	=
<b>COBRA E DERIVATE</b>						
Cobra 260	1962/63	4261/265	325.000	***	***	+
Cobra 289	1963/68	4727/270	570.000	***	***	+
Cobra 427	1964/65	6984/425	490.000	***	***	+
Cobra 427 s/c	1964/65	6984/480	250.000	***	**	=
Cobra 428	1965/66	6997/390	250.000	***	**	=
427 coupé/convertibile	1965/67	6997/350	50.000	***	***	=
428 coupé/convertibile	1967/73	7016/345	60.000	***	**	=
<b>ACMA (Francia)</b>						
Vespa 400	1958/64	393/12	7.000	**	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€
<b>ALFA ROMEO (Italia)</b>						
<b>1900 E DERIVATE</b>						
1900	1951/54	1884/80	20.000	**	**	+
1900 TI	1952/54	1884/90	24.000	**	**	+
1900 Super	1954/59	1975/90	22.000	**	**	+
1900 TI Super	1954/59	1975/115	26.000	**	**	+
1900 Sprint 1a/2a serie	1952/54	1884/90	90.000	***	***	+
1900 Super Sprint 2a/3a serie	1954/56	1975/115	100.000	***	***	+
1900 M AR/51/AR/52 Matta	1951/59	1884/65	15.000	**	**	+
<b>GIULIETTA E DERIVATE</b>						
Giulietta	1955/59	1290/50	12.000	**	**	=
Giulietta TI	1957/59	1290/65	13.500	**	**	=
Giulietta 2a serie	1959/61	1290/53	11.000	**	**	=
Giulietta TI 2a serie	1959/61	1290/65	12.500	**	**	=
Giulietta 3a serie	1961/65	1290/62	10.000	**	**	=
Giulietta TI 3a serie	1961/65	1290/74	11.500	**	**	=
Giulietta Sprint	1954/59	1290/65	32.000	***	***	+
Giulietta Sprint Veloce	1956/59	1290/80	36.000	***	***	+
Giulietta Sprint 2a serie	1959/62	1290/79	30.000	***	***	+
Giulietta Sprint Veloce 2a serie	1959/62	1290/96	34.000	***	***	+
1300 Sprint	1964/65	1290/79	28.000	**	**	+
Giulia Sprint	1962/65	1570/91	32.000	***	**	+
Giulietta Spider	1956/59	1290/65	42.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce	1956/59	1290/80	46.000	***	***	+
Giulietta Spider 2a serie	1959/61	1290/79	40.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce 2a serie	1959/61	1290/96	44.000	***	***	+
Giulietta Spider 3a serie	1961/62	1290/79	38.000	***	***	+
Giulietta Spider Veloce 3a serie	1961/62	1290/96	42.000	***	***	+
Giulia Spider	1962/64	1570/90	36.000	***	**	+
Giulia Spider Veloce	1964/65	1570/112	48.000	***	***	+
Giulietta SS	1958/62	1290/100	100.000	***	***	+
Giulietta SZ	1960/61	1290/100	180.000	***	***	+
Giulietta SZ coda tronca	1961/63	1290/100	220.000	***	***	+
Giulia SS	1962/65	1570/112	100.000	***	**	+
<b>2000 / 2600 E DERIVATE</b>						
2000 berlina	1957/62	1975/105	10.000	**	*	=
2000 Sprint	1959/62	1975/115	23.000	**	**	+
2000 Spider	1957/62	1975/115	44.000	**	**	+
2600 berlina	1962/68	2584/130	12.500	**	*	=
2600 Sprint	1962/66	2584/145	32.000	**	**	+
2600 Spider	1962/66	2584/145	55.000	**	**	+
2600 SZ	1963/66	2584/145	125.000	***	***	+
<b>GIULIA BERLINA E DERIVATE</b>						
Giulia TI	1962/66	1570/90	12.000	**	**	+
Giulia 1600 TI	1966/68	1570/90	10.000	***	**	+
Giulia Super	1965/72	1570/96	12.000	***	**	+
Giulia 1600 S	1968/70	1570/96	10.000	***	**	+
Giulia TI Super	1963/64	1570/112	34.000	***	***	+
Giulia 1300	1964/72	1290/80	7.500	**	*	=
Giulia 1300 TI	1966/72	1290/85	8.000	***	**	+
Giulia 1300 Super	1970/72	1290/88	8.500	***	**	+
Giulia Super 1.3	1972/74	1290/88	7.000	**	**	+
Giulia Super 1.6	1972/74	1570/104	7.500	**	**	+
Nuova Super 1.3	1974/77	1290/88	5.500	**	*	=
Nuova Super 1.6	1974/77	1570/104	6.000	**	*	=
Nuova Super Diesel	1976/78	1760/50	3.500	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✕	🏆	€
<b>GIULIA TI giardinetta Colli</b>						
1750	1968/74	1779/114	7.000	**	**	+
2000	1971/74	1962/131	9.000	**	**	+
2000 2a serie	1974/76	1962/128	8.000	**	**	+
<b>DERIVATE GIULIA</b>						
Giulia Sprint GT	1963/66	1570/106	20.000	**	**	+
Giulia Sprint GT Veloce	1965/68	1570/110	21.500	**	**	+
Giulia Sprint GTA	1965/67	1570/115	120.000	***	***	+
GTA 1300 Junior	1968/75	1290/96	100.000	***	***	+
Giulia GTC	1965/66	1570/106	34.000	**	**	+
Giulia GT 1300 Junior	1966/71	1290/88	12.000	**	**	=
1750 GT Veloce	1967/69	1779/114	20.000	**	**	+
1750 GT Veloce 2a serie	1969/71	1779/114	18.500	**	**	+
GT 1300 Junior	1971/74	1290/88	10.000	**	**	=
GT 1600 Junior	1971/74	1570/109	11.000	**	**	=
GT 1300 Junior unificato	1974/76	1290/88	9.000	**	**	=
GT 1600 Junior unificato	1974/76	1570/109	9.500	**	**	=
2000 GTV	1971/76	1962/132	22.000	***	**	+
Giulia TZ	1963/65	1570/113	350.000	***	***	+
Giulia T22	1965/67	1570/113	800.000	***	***	+
Montreal	1970/77	2983/197	32.000	***	**	+
<b>DUETTO E DERIVATE</b>						
Duetto	1966/69	1570/110	18.000	**	**	=
1300 Spider Junior	1968/69	1290/88	15.000	**	**	=
1750 Spider Veloce	1967/69	1779/114	18.500	**	**	=
1300 Spider Junior coda tronca	1969/77	1290/88	10.000	**	**	=
1600 Spider Junior coda tronca	1972/77	1570/109	11.000	**	**	=
1750 Spider Veloce coda tronca	1969/73	1779/114	14.000	**	**	=
2000 Spider Veloce coda tronca	1971/77	1962/131	15.000	**	**	=
1600 Spider Veloce unificato	1977/82	1570/104	10.000	**	**	=
2000 Spider Veloce unificato	1977/82	1962/128	12.000	**	**	=
Spider 1.6 aerodinamica	1982/86	1570/104	6.500	*	**	=
Spider 2.0 aerodinamica	1982/86	1962/128	7.500	*	**	=
Spider 1.6 aerodinamica 2a serie	1986/89	1570/104	7.000	**	**	=
Spider 2.0 aerodinamica 2a serie	1986/89	1962/128	8.000	**	**	=
Spider 2.0 Quadrifoglio Verde	1986/89	1962/128	8.500	**	**	=
Spider 1.6 IV serie	1989/93	1570/109	8.500	**	**	=
Spider 2.0 IV serie	1989/93	1962/128	10.000	**	**	=
Spider 2.0 IE IV serie	1989/95	1962/128	10.000	**	**	=
Junior 2	1969/76	1290/88	16.500	**	**	=
1600 Z	1972/76	1570/109	20.000	**	**	=
<b>ALFASUD BERLINA</b>						
Alfasud	1971/75	1186/63	3.500	**	**	=
Alfasud ti	1973/76	1186/68	5.000	**	**	=
Alfasud N/L/L5m	1975/80	1186/63	1.500	**	**	=
Alfasud ti 1.3	1978/78	1286/76	5.000	**	**	=
Alfasud Super 1.2	1978/80	1186/68	1.500	*	*	=
Alfasud Super 1.3	1978/79	1286/76	1.500	*	*	=
Alfasud Super 1.3 1350 cc	1979/80	1351/79	1.500	*	*	=
Alfasud Super 1.5	1979/80	1490/85	1.500	*	*	=
Alfasud ti 1.3	1978/80	1351/79	3.500	**	**	=

# LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
Alfasud 1.2 Valentino	1980/82	1186 / 68	1.200	*	*	=
Alfasud 1.3 rst	1980/82	1351 / 79	1.300	*	*	=
Alfasud 1.5 rst	1980/82	1490 / 85	1.300	*	*	=
Alfasud ti 1.3 rst	1980/81	1351 / 86	3.200	**	**	=
Alfasud ti 1.5 rst	1980/81	1490 / 95	3.500	**	**	=
Alfasud 1.2 5m rst 3p	1981/82	1186 / 68	1.200	*	*	=
Alfasud 1.3 rst 3p	1981/82	1351 / 79	1.300	*	*	=
Alfasud 1.5 rst 3p	1981/82	1490 / 85	1.300	*	*	=
Alfasud ti 1.3 rst 3p	1981/82	1351 / 86	3.200	**	**	=
Alfasud ti 1.5 rst 3p	1981/82	1490 / 95	3.500	**	**	=
Alfasud 1.2 4p	1982/84	1186 / 63	1.200	*	*	=
Alfasud 1.2 Junior 4p	1982/84	1186 / 68	1.200	*	*	=
Alfasud 1.2 S / SC 3p / 5p	1982/84	1186 / 68	1.300	*	*	=
Alfasud 1.3 SC 3p / 5p	1982/84	1351 / 79	1.300	*	*	=
Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro 5p	1982/84	1490 / 95	1.500	*	*	=
Alfasud 1.3 ti 3p	1982/84	1351 / 86	4.000	**	**	=
Alfasud ti Quadrifoglio Verde 3p	1982/84	1490 / 105	5.000	**	**	=
<b>ALFASUD SPRINT</b>						
Alfasud Sprint	1976/78	1286 / 76	3.500	**	**	=
Alfasud Sprint 1.3	1978/80	1351 / 79	3.500	**	**	=
Alfasud Sprint 1.5	1978/80	1490 / 84	4.000	**	**	=
Alfasud Sprint Veloce 1.3	1980/82	1351 / 86	4.000	**	**	=
Alfasud Sprint Veloce 1.5	1980/82	1490 / 95	4.500	**	**	=
Alfasud Sprint V. 1.5 Trofeo / Plus	1980/82	1490 / 95	4.500	**	**	=
Sprint 1.3	1982/87	1351 / 86	3.000	*	*	=
Sprint 1.5	1982/87	1490 / 95	3.000	*	*	=
Sprint 1.5 Quadrifoglio Verde	1982/87	1490 / 105	3.500	*	*	=
Sprint 1.7 Quadrifoglio Verde	1987/89	1712 / 114	3.500	*	*	=
<b>ALFETTA</b>						
Alfetta	1972/75	1779 / 122	8.500	***	***	=
Alfetta 1.6	1975/77	1570 / 109	6.000	**	**	=
Alfetta 1.8	1975/77	1779 / 118	6.500	**	**	=
Alfetta 1.6 unificata	1977/82	1570 / 109	5.000	**	**	=
Alfetta 1.8 unificata	1977/82	1779 / 122	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0	1977/78	1962 / 122	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0 L	1978/82	1962 / 130	6.500	**	**	=
Alfetta 2.0 LI America	1981/82	1962 / 128	5.000	**	**	=
Alfetta 2.0 OEM	1981/82	1962 / 128	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0 Turbo D	1979/82	1995 / 82	3.500	*	*	=
Alfetta 1.6 rst	1982/84	1570 / 109	3.500	*	*	=
Alfetta 1.8 rst	1982/84	1779 / 118	3.500	*	*	=
Alfetta 2.0 iniezione rst	1982/84	1962 / 130	5.000	**	**	=
Alfetta 2.0 OEM rst	1982/84	1962 / 128	5.000	**	**	=
Alfetta 2.0 iniezione Quad. Oro	1982/84	1962 / 130	6.000	**	**	=
Alfetta 2.0 turbodiesel rst	1982/84	1995 / 82	3.500	*	*	=
Alfetta 2.4 turbodiesel rst	1982/84	2393 / 110	3.500	*	*	=
<b>ALFETTA GT</b>						
Alfetta Gt 122 Cv	1974/75	1779 / 122	6.500	***	***	=
Alfetta Gt 118 Cv	1975/77	1779 / 118	6.000	**	**	=
Alfetta Gt 1.6	1976/80	1570 / 109	4.500	*	*	=
Alfetta Gtv 2.0	1976/78	1962 / 122	6.500	**	**	=
Alfetta Gtv 2.0 L	1978/80	1962 / 130	7.000	**	**	=
Alfetta Gtv Turbodelta	1979/80	1962 / 150	14.000	***	***	+
Gtv 2.0	1980/83	1962 / 130	5.000	*	*	=
Gtv 2.0 Grand Prix	1981/83	1962 / 130	5.000	*	*	=
Gtv 6 2.5	1980/83	2492 / 158	6.500	**	**	=
Gtv 2.0 rst	1983/87	1962 / 130	5.500	*	*	=
Gtv 6 2.5 rst	1983/87	2492 / 160	7.000	**	**	=
<b>ALFA 6</b>						
Alfa 6	1979/83	2492 / 158	6.500	***	***	=
Alfa 6 2.0	1983/87	1996 / 135	5.000	**	**	=
Alfa 6 Quadrifoglio Oro	1983/87	2492 / 158	6.000	***	***	=
Alfa 6 turbodiesel 5	1983/87	2494 / 105	3.000	*	*	=
<b>NUOVA GIULIETTA</b>						
Giulietta 1.3	1978/83	1357 / 95	2.000	*	*	=
Giulietta 1.6	1978/83	1570 / 109	2.500	**	**	=
Giulietta 1.8	1979/83	1779 / 122	3.000	**	**	=
Giulietta 2.0 Super	1980/81	1962 / 130	3.500	**	**	=
Giulietta 2.0 Ti	1981/83	1962 / 130	3.800	**	**	=
Giulietta 1.6 2a serie	1983/86	1570 / 109	2.000	*	*	=
Giulietta 1.8 2a serie	1983/86	1779 / 122	2.500	**	**	=
Giulietta 2.0 2a serie	1983/86	1962 / 130	3.500	**	**	=
Giulietta 2.0 Turbo Autodelta	1983/84	1962 / 170	12.500	***	***	=
Giulietta 2.0 Turbo D	1983/86	1995 / 82	1.500	*	*	=
<b>ARNA</b>						
Arna 1.2 L / SL 3p / 5p	1983/87	1186 / 68	1.000	*	*	=
Arna ti	1984/87	1351 / 86	1.500	*	*	=
<b>ALFA 33 BERLINA</b>						
Alfa 33 1.3	1983/86	1351 / 79	1.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
Alfa 33 1.3 S	1984/86	1351 / 86	1.000	**	**	=
Alfa 33 Quadrifoglio Oro	1983/86	1490 / 95	1.000	**	**	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde	1984/86	1490 / 105	2.000	**	**	=
Alfa 33 1.5 4x4	1984/86	1490 / 95	1.500	**	**	=
Alfa 33 1.3 rst	1986/90	1351 / 79	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.3 S rst	1986/90	1351 / 86	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.5 TI rst	1986/90	1490 / 105	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.7 IE	1988/90	1712 / 110	1.500	*	*	=
Alfa 33 Quadrifoglio Verde rst	1986/90	1712 / 118	2.500	**	**	=
Alfa 33 1.5 4x4 rst	1986/90	1490 / 105	1.500	**	**	=
Alfa 33 1.8 TD rst	1986/90	1779 / 74	1.000	*	*	=
<b>ALFA 33 GIARDINETTA / SPORT WAGON</b>						
Alfa 33 1.5 Giardinetta	1984/86	1490 / 95	1.000	**	**	=
Alfa 33 1.5 4x4 Giardinetta	1984/86	1490 / 95	1.500	***	***	=
Alfa 33 1.3 S Giardinetta rst	1988/90	1351 / 86	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.5 Giardinetta rst	1986/90	1490 / 105	1.000	*	*	=
Alfa 33 1.5 4x4 Giardinetta rst	1986/90	1490 / 105	1.500	**	**	=
Alfa 33 1.7 Q. Verde Giardinetta rst	1988/90	1712 / 118	2.000	**	**	=
Alfa 33 1.8 TD Giardinetta rst	1986/90	1779 / 74	1.000	*	*	=
<b>ALFA 75 E DERIVATE</b>						
Alfa 75 1.6	1985/88	1570 / 110	2.500	**	**	=
Alfa 75 1.8	1985/88	1779 / 120	2.500	**	**	=
Alfa 75 2.0	1985/88	1962 / 128	3.000	**	**	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark	1987/88	1962 / 146	5.000	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo America	1986/88	1779 / 155	7.500	***	***	=
Alfa 75 1.8 turbo Evoluzione	1987/88	1782 / 155	12.500	***	***	=
Alfa 75 2.5 V6 Quadrifoglio Verde	1985/88	2492 / 156	10.000	***	***	=
Alfa 75 3.0 V6 America	1987/88	2959 / 186	12.000	***	***	=
Alfa 75 2.0 TD	1985/88	1995 / 95	1.500	*	*	=
Alfa 75 1.6 rst	1988/92	1570 / 110	2.500	**	**	=
Alfa 75 1.6 IE rst	1989/93	1570 / 107	3.000	**	**	=
Alfa 75 1.8 IE rst	1988/92	1779 / 122	3.000	**	**	=
Alfa 75 2.0 Twin Spark rst	1988/92	1962 / 148	3.500	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo rst	1988/90	1779 / 155	7.500	**	**	=
Alfa 75 1.8 turbo Q. V. rst	1990/92	1779 / 165	8.000	**	**	=
Alfa 75 3.0 V6 rst	1988/90	2959 / 186	12.000	***	***	+
Alfa 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde rst	1990/92	2959 / 192	12.500	***	***	+
Alfa 75 2.0 TD	1988/92	1995 / 95	1.500	*	*	=
Alfa 75 2.4 TD rst	1988/92	2393 / 112	1.500	*	*	=
Alfa 75 2.4 TD Super	1989/94	2959 / 192	36.000	***	***	=
SZ	1991/94	2959 / 192	40.000	***	***	=
RZ						
<b>ALFA 90</b>						
Alfa 90 1.8	1984/86	1779 / 120	1.500	*	*	=
Alfa 90 2.0	1984/86	1962 / 128	1.500	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione	1984/86	1962 / 128	1.800	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione	1985/86	1996 / 132	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Quadrifoglio Oro	1984/86	2492 / 158	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.4 TD	1984/86	2393 / 110	2.000	*	*	=
Alfa 90 1.8 Super	1986/88	1779 / 120	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0 iniezione Super	1986/88	1962 / 128	2.000	*	*	=
Alfa 90 2.0 V6 iniezione Super	1986/88	1996 / 132	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.5 V6 Super	1986/88	2492 / 158	2.500	*	*	=
Alfa 90 2.4 TD Super	1986/88	2393 / 110	1.500	*	*	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Dauphine	1960/64	845 / 27	2.500	*	*	=
33 stradale	1967/69	1995 / 240	1.000.000	***	***	=
<b>ALPINE RENAULT (Francia)</b>						
<b>A106</b>						
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	**	**	=
<b>A110</b>						
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	***	***	=
<b>A310</b>						
A310 1.6	1971/77	1605 / 125	10.000	**	**	=
A310 V6	1977/84	2664 / 150	12.000	**	**	=
<b>ASA (Italia)</b>						
<b>1000</b>						
1000 GT	1963/67	1032 / 97	85.000	***	***	=
1000 spider	1963/67	1032 / 97	100.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
<b>ASTON MARTIN (Regno Unito)</b>						
<b>DB1</b>						
DB1	1948/50	1970 / 90	150.000	**	**	=
<b>DB2</b>						
DB2 coupé / drophead	1950/53	2580 / 105	100.000	**	**	=
DB2 Vantage coupé	1951/53	2580 / 125	120.000	**	**	=
DB2 / 4 coupé / drophead	1953/55	2580 / 125	100.000	**	**	=
DB2 / 4 2.9 coupé / drophead	1954/55	2922 / 140	110.000	**	**	=
DB2 / 4 MkII coupé / drophead	1955/57	2922 / 160	120.000	**	**	=
DB MkIII coupé / drophead	1957/59	2922 / 160	120.000	**	**	=
DB MkIII Weber coupé / drophead	1958/59	2922 / 195	140.000	**	**	=
<b>DB4</b>						
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 / 285	240.000	***	***	=
DB4 GT	1959/63	3670 / 300	260.000	***	***	=
DB4 GT Zagato	1960/63	3670 / 310	750.000	***	***	=
<b>DB5</b>						
DB5 coupé / convertibile	1963/65	3996 / 280	150.000	**	**	=
DB5 Vantage	1963/65	3996 / 310	200.000	**	**	=
<b>DB6</b>						
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	**	**	=
<b>DBS</b>						
DBS	1967/70	3996 / 280	30.000	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
80 1.8 GTE / GTE quattro	1984/86	1781 / 112	1.500	••	••	=
<b>80 B3</b>						
80 1.6	1986/89	1585 / 75	1.000	•	•	=
80 1.8 E / 1.8 E quattro	1986/91	1781 / 112	1.200	•	•	=
80 2.0 E / 2.0 E quattro	1989/91	1984 / 113	1.000	•	•	=
80 2.0 E 16v / 2.0 E 16v quattro	1989/91	1984 / 140	1.000	•	•	=
<b>90 B2</b>						
90 2.0	1984/87	1994 / 113	1.000	•	•	=
90 2.2 / 2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	1.200	•	•	=
<b>90 B3</b>						
90 1.8 E	1989/91	1781 / 112	1.000	•	•	=
90 2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1987/91	1994 / 160	1.200	•	•	=
90 2.3 E 20v / 2.3 E 20v quattro	1987/91	2309 / 170	1.000	•	•	=
<b>COUPE B2</b>						
GT	1980/87	1781 / 90	1.000	•	•	=
GT SS	1980/87	1921 / 115	1.200	•	•	=
GT SE	1980/87	1994 / 115	1.500	•	•	=
2.2 quattro	1984/87	2226 / 136	2.500	••	••	=
<b>COUPE B3</b>						
1.8 E	1988/92	1781 / 112	1.000	•	•	=
2.0 E / 2.0 E quattro	1988/92	1984 / 115	1.200	•	•	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1988/92	1994 / 160	1.200	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1988/92	2309 / 136	1.200	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1990/92	2598 / 150	1.500	•	•	=
2.0	1992/96	1984 / 115	1.000	•	•	=
2.0 16v	1992/96	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 200 Cv	1993/96	2226 / 230	3.500	••	••	=
<b>CABRIOLET B3</b>						
1.8 E	1991/92	1781 / 112	1.500	•	•	=
2.0 E / 2.0 E quattro	1991/92	1984 / 115	2.000	•	•	=
2.0 E 20v / 2.0 E 20v quattro	1991/92	1994 / 160	2.000	•	•	=
2.3 E / 2.3 E quattro	1991/92	2309 / 136	2.000	•	•	=
2.6 E / 2.6 E quattro	1991/92	2598 / 150	2.500	•	•	=
2.0	1992/96	1984 / 115	1.500	•	•	=
2.0 16v	1992/96	1984 / 140	1.500	•	•	=
2.8 V6 / 2.8 V6 quattro	1992/96	2771 / 174	2.500	•	•	=
<b>100 C1 E DERIVATE</b>						
100 1.8	1968/71	1760 / 80	1.000	•	•	=
100 GL	1971/76	1871 / 112	1.000	••	•	=
100 coupé S	1971/72	1871 / 115	1.500	••	••	=
100 coupé S 112 Cv	1972/75	1871 / 112	1.500	••	••	=
<b>100 C2 E DERIVATE</b>						
100 LS	1976/81	1585 / 85	1.000	•	•	=
100 GL 5E / CD 5E	1977/81	2144 / 136	1.200	•	•	=
100 GL 5D / CD 5D	1978/81	1994 / 70	1.000	•	•	=
100 LS Avant	1977/79	1585 / 85	1.200	•	•	=
100 GL 5E / CD 5E Avant	1977/81	2144 / 136	1.500	•	•	=
100 GL 5D / CD 5D Avant	1978/81	1994 / 70	1.200	•	•	=
200	1979/81	2144 / 170	1.500	•	•	=
200 Avant	1979/81	2144 / 170	2.000	•	•	=
<b>100 C3 E DERIVATE</b>						
100 1.8 CC	1981/88	1781 / 90	1.000	•	•	=
100 2.1 CD / 2.1 quattro CD	1981/88	2144 / 136	1.000	•	•	=
100 2.2 CD / 2.2 quattro CS	1988/89	2226 / 165	1.000	•	•	=
100 1.8 CC Avant	1983/88	1781 / 90	1.000	•	•	=
100 2.1 CD / 2.1 quattro CD Avant	1983/88	2144 / 136	1.200	•	•	=
100 2.2 CD / 2.2 quattro CS Avant	1988/89	2226 / 165	1.500	•	•	=
200 / 200 quattro	1981/88	2144 / 182	1.500	•	•	=
200 quattro Avant	1983/88	2144 / 182	1.800	•	•	=
200 2.2 quattro	1988/89	2226 / 200	1.500	•	•	=
200 2.2 quattro Avant	1988/89	2226 / 200	1.800	•	•	=
200 2.2 cat quattro	1989/90	2226 / 220	1.500	•	•	=
200 2.2 cat quattro Avant	1989/90	2226 / 220	1.800	•	•	=
V8 3.6 quattro	1988/92	3562 / 250	2.000	•	•	=
V8 4.2 quattro	1992/94	4172 / 280	2.400	•	•	=
<b>QUATTRO E DERIVATE</b>						
quattro 2.1	1980/88	2144 / 200	22.000	•••	•••	+
quattro 2.2	1988/89	2226 / 200	24.000	•••	•••	+
quattro 2.2 20v	1989/91	2226 / 220	26.000	•••	•••	+
quattro 2000	1984/86	2133 / 306	100.000	•••	•••	+
<b>AUSTIN (Regno Unito)</b>						
<b>SEVEN / MINI E DERIVATE</b>						
Seven / De Luxe	1959/62	848 / 34	3.500	••	••	=
Mini / De Luxe	1962/67	848 / 34	3.200	••	••	=
Mini MkII / De Luxe	1967/69	848 / 34	3.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	3.400	••	••	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.000	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Mini MkII Cooper S 1.0	1966/69	998 / 65	16.000	•••	•••	+
Mini MkII Cooper S 1.3	1966/69	1275 / 76	17.500	•••	•••	+
Seven / De Luxe Countryman	1960/62	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini / De Luxe Countryman	1962/67	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini MkII / De Luxe Countryman	1967/69	848 / 34	4.000	••	••	=
Mini MkII Super De Luxe Countrym.	1967/69	998 / 38	4.500	••	••	=
Mini Moke	1964/67	848 / 34	3.500	••	••	=
<b>MAXI</b>						
Maxi 1500	1969/79	1485 / 75	1.000	•	•	=
Maxi 1750 HL	1973/81	1748 / 85	1.200	•	•	=
Maxi 1750 HLS	1973/81	1748 / 90	1.200	•	•	=
<b>1100 / 1300</b>						
1100 4p	1963/67	1098 / 48	1.000	•	•	=
1100 MkII 2p / 4p	1967/71	1098 / 48	1.000	•	•	=
1100 MkII Countryman	1967/71	1098 / 48	1.600	•	•	=
1300 MkII 2p / 4p	1967/71	1275 / 66	1.200	•	•	=
1300 MkII GT 4p	1969/71	1275 / 70	1.500	••	••	=
1300 MkII Countryman	1967/71	1275 / 66	2.000	•	•	=
1100 MkIII 2p / 4p	1971/74	1098 / 50	1.000	•	•	=
1100 MkIII Countryman	1971/74	1098 / 50	1.600	•	•	=
1300 MkIII 2p / 4p	1971/74	1275 / 66	1.200	•	•	=
1300 MkIII GT 4p	1971/74	1275 / 70	1.500	••	••	=
1300 MkIII Countryman	1971/74	1275 / 66	2.000	•	•	=
<b>1800 / 2200 / 3 LITRE</b>						
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	1275 / 125	2.000	•••	•••	=
<b>18-22 SERIES</b>						
1800 / HL	1975/76	1798 / 85	1.200	•	•	=
2200 HL	1975/76	2227 / 110	1.500	•	•	=
Princess 1.8 / 1.8 HL	1976/78	1798 / 85	1.200	•	•	=
Princess 2.2 HL / 2.2 HLS	1976/78	1275 / 110	1.500	•	•	=
Princess II 1.7 L / 1.7 HL / 1.7 HLS	1979/82	1695 / 83	1.200	•	•	=
Princess II 2.0 HL	1979/82	1993 / 92	1.500	•	•	=
Princess II 2.2 HL / 2.2 HLS	1979/82	1993 / 110	1.500	•	•	=
Ambassador 1.7 L / 1.7 HL	1982/84	1695 / 83	1.500	•	•	=
Ambassador 2.0 HL / 2.0 HLS	1982/84	1993 / 92	1.800	•	•	=
Ambassador Vanden Plas	1982/84	1993 / 100	2.000	•	•	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
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	•	•	=
<b>AUSTIN HEALEY (Regno Unito)</b>						
<b>100</b>						
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	••	•••	+
<b>3000</b>						
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	•••	•••	+
<b>SPRITE</b>						
Sprite AN5 MkII Frog Eye	1958/61	948 / 43	14.000	••	••	=
Sprite AN6 MkII	1961/64	948 / 43	12.000	••	••	=
Sprite AN7 MkII	1961/64	1098 / 46	12.000	••	••	=
Sprite AN8 MkII	1964/66	1098 / 59	10.000	••	••	=
Sprite AN9 MkIV	1966/69	1275 / 65	8.500	••	••	=
Sprite AN10 MkV	1969/71	1275 / 65	8.500	••	••	=
<b>AUTOBIANCHI (Italia)</b>						
<b>BIANCHINA</b>						
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 Trasn. Special 3a serie	1960/62	499 / 21	8.500	••	•	+
Bianchina cabriolet	1960/62	499 / 21	12.000	••	••	+
Bianchina cabriolet 2a serie	1962/65	499 / 21	11.500	••	••	+
Bianchina cabriolet 3a serie	1965/69	499 / 21	11.000	••	••	+
Bianchina Panoramica	1960/62	499 / 18	4.500	••	•	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Bianchina Panoramica 2a serie	1962/65	499 / 18	4.000	••	•	+
Bianchina Panoramica 3a serie	1965/69	499 / 18	3.500	••	•	+
<b>PRIMULA</b>						
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	•••	••	=
<b>A111</b>						
A111	1969/72	1438 / 70	1.000	•	•	=
A111 2a serie	1972/74	1438 / 70	1.000	•	•	=
<b>A112</b>						
A112	1969/73	903 / 44	1.500	•	••	=
A112 Elegant	1971/73	903 / 44	2.000	•	••	=
A112 Abarth	1971/73	982 / 58	7.000	•••	••	=
A112 / Elegant 2a serie	1973/75	903 / 47	1.500	••	••	=
A112 Abarth 2a serie	1973/75	982 / 58	6.500	•••	••	=
A112 / Elegant 3a serie	1975/77	903 / 47	1.500	••	••	=
A112 Abarth 58 HP 3a serie	1975/77	982 / 58	6.500	•••	••	=
A112 Abarth 70 HP 3a serie	1975/77	1049 / 70	6.000	•••	••	=
A112 4a serie	1977/79					

# LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
<b>Europa</b>						
<b>BMW (Germania)</b>						
<b>SERIE 500</b>						
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	•	•	=
<b>DERIVATE SERIE 500</b>						
503 coupé / roadster	1954/59	3168 / 140	60.000	•	•	+
507 roadster	1956/60	3168 / 150	350.000	•	•	+
<b>ISETTA</b>						
Isetta 250	1955/56	247 / 12	8.500	•	•	+
Isetta 300	1956/60	298 / 14	6.500	•	•	+
Isetta 600	1960/62	582 / 20	5.000	•	•	+
<b>SERIE 700 E DERIVATE</b>						
700 / 700 LS	1959/65	697 / 30	2.500	•	•	=
700 C	1959/64	697 / 32	3.500	•	•	=
700 CS	1963/64	697 / 40	5.000	•	•	=
700 LS coupé	1964/65	697 / 40	7.500	•	•	=
700 cabriolet	1961/64	697 / 40	10.000	•	•	=
700 RS	1961/62	697 / 70	18.000	•	•	=
<b>SERIE 02</b>						
1600	1966/69	1573 / 85	5.000	•	•	+
1600 TI	1967/69	1573 / 105	6.000	•	•	+
1502	1974/77	1573 / 75	4.500	•	•	+
1602	1969/75	1573 / 85	5.000	•	•	+
1802	1971/75	1766 / 90	5.500	•	•	+
2002 / L	1969/75	1990 / 100	6.500	•	•	+
2002 TI	1969/71	1990 / 120	7.500	•	•	+
2002 TI	1971/75	1990 / 130	8.500	•	•	+
2002 turbo	1973/75	1990 / 170	24.000	•	•	+
1802 Touring	1971/72	1573 / 85	6.000	•	•	+
1802 Touring	1972/74	1766 / 90	6.500	•	•	+
2002 Touring	1971/74	1990 / 100	7.500	•	•	+
2002 TI Touring	1971/74	1990 / 130	9.000	•	•	+
1600 cabriolet	1967/69	1573 / 85	12.000	•	•	+
2002 cabriolet	1969/77	1990 / 100	14.500	•	•	+
<b>NEUE KLASSE</b>						
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	•	•	=
<b>E3 BERLINE</b>						
2500	1968/77	2494 / 150	3.000	•	•	=
2800	1969/75	2788 / 170	3.500	•	•	=
3.0 S	1971/77	2965 / 180	4.000	•	•	=
3.0 Si	1971/77	2965 / 200	4.500	•	•	=
2.8 L	1975/77	2788 / 170	3.500	•	•	=
3.0 L	1975/77	2965 / 180	3.500	•	•	=
3.3 L	1974/77	3299 / 190	3.500	•	•	=
3.3 Li	1974/77	3188 / 200	5.000	•	•	=
<b>E9 COUPÉ</b>						
2500 CS	1974/75	2494 / 150	7.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
2800 CS	1968/71	2788 / 170	8.500	•	•	=
3.0 CS	1971/75	2965 / 180	10.000	•	•	=
3.0 CSI	1971/75	2965 / 200	12.500	•	•	=
3.0 CSL	1971/72	2965 / 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	•	•	=
<b>SERIE 3 E21</b>						
315	1981/84	1573 / 75	2.500	•	•	=
316	1975/80	1573 / 90	3.000	•	•	=
316 1.8	1980/82	1766 / 90	3.500	•	•	=
318	1975/80	1766 / 98	3.500	•	•	=
318i	1980/82	1766 / 105	3.500	•	•	=
320	1975/77	1990 / 109	4.000	•	•	=
320i	1975/77	1990 / 125	4.000	•	•	=
320 M60	1977/82	1990 / 122	4.000	•	•	=
323i	1977/82	2315 / 143	8.000	•	•	+
320 M60 Cabrio Baur	1977/82	1990 / 122	6.500	•	•	=
323i Cabrio Baur	1977/82	2315 / 143	8.500	•	•	+
<b>SERIE 5 E12</b>						
518	1973/76	1766 / 90	2.500	•	•	=
518 rst	1976/81	1766 / 90	2.500	•	•	=
520	1972/76	1990 / 115	2.500	•	•	=
520i Kugelfischer	1972/75	1990 / 130	3.000	•	•	=
520i Bosch	1975/76	1990 / 125	3.000	•	•	=
520 M60	1976/81	1990 / 122	3.000	•	•	=
525	1973/76	2494 / 145	3.000	•	•	=
525 rst	1976/81	2494 / 150	3.000	•	•	=
528	1973/76	2788 / 165	3.000	•	•	=
528 rst	1976/79	2788 / 170	3.000	•	•	=
528i	1973/76	2788 / 177	3.500	•	•	=
528i rst	1976/81	2788 / 182	3.500	•	•	=
M 535i	1980/81	3453 / 218	6.500	•	•	=
<b>SERIE 7 E23</b>						
725i	1981/86	2494 / 171	2.500	•	•	=
728	1977/79	2788 / 170	3.000	•	•	=
728i	1979/86	2788 / 184	3.000	•	•	=
730	1977/79	2965 / 184	3.000	•	•	=
732i	1979/86	3210 / 197	3.000	•	•	=
733i	1977/79	3205 / 197	3.500	•	•	=
735i	1979/86	3453 / 218	3.500	•	•	=
745i	1980/86	3210 / 252	4.500	•	•	=
<b>SERIE 6 E24</b>						
628 CSI	1979/87	2788 / 184	5.000	•	•	=
630 CS	1975/79	2966 / 185	5.000	•	•	=
633 CSI	1975/82	3210 / 200	5.000	•	•	=
635 CSI	1977/82	3453 / 218	7.000	•	•	=
635 CSI 3.4	1982/89	3430 / 218	7.500	•	•	=
M 635i CSI	1983/89	3453 / 286	10.000	•	•	=
<b>SERIE 3 E30</b>						
316 2p	1982/85	1766 / 90	2.500	•	•	=
316i / Kat 2p / 4p	1985/92	1766 / 102	2.500	•	•	=
318i 2p	1982/85	1766 / 105	2.500	•	•	=
318i / Kat 2p / 4p	1985/92	1796 / 115	2.500	•	•	=
318is 2p	1989/92	1796 / 136	3.500	•	•	=
320i 2p	1982/85	1990 / 125	3.000	•	•	=
320i / Kat 2p / 4p	1985/92	1990 / 129	3.000	•	•	=
320is 2p / 4p	1988/90	1990 / 192	7.500	•	•	=
323i 2p	1982/85	2316 / 150	3.500	•	•	=
325i / Kat 2p / 4p	1985/92	2494 / 171	3.500	•	•	=
325ix / Kat 2p / 4p	1985/92	2494 / 171	3.500	•	•	=
325e 4p	1985/92	2693 / 122	3.000	•	•	=
M3	1987/88	2302 / 200	28.000	•	•	=
M3 Kat	1988/90	2302 / 195	26.000	•	•	=
M3 Kat 215 Cv	1990/92	2302 / 215	28.000	•	•	=
324d 4p	1985/92	2443 / 86	2.500	•	•	=
324td 4p	1988/92	2443 / 115	2.500	•	•	=
316i / Kat Touring	1990/94	1766 / 102	3.000	•	•	=
318i / Kat Touring	1989/94	1795 / 115	3.000	•	•	=
320i / Kat Touring	1988/92	1990 / 129	3.500	•	•	=
325i / Kat Touring	1988/92	2494 / 171	4.000	•	•	=
325ix / Kat Touring	1988/92	2494 / 171	4.000	•	•	=
324td Touring	1988/92	2443 / 115	3.000	•	•	=
323i Cabrio Baur	1983/85	2316 / 150	5.000	•	•	=
318i cabriolet	1989/93	1796 / 115	5.000	•	•	=
320i cabriolet	1985/93	1990 / 129	6.000	•	•	=
325i cabriolet	1985/93	2494 / 171	6.500	•	•	=
M3 cabriolet	1987/88	2302 / 200	28.000	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏰	€
M3 Kat cabriolet	1988/90	2302 / 195	26.000	•	•	=
M3 Kat 215 Cv cabriolet	1990/93	2302 / 215	28.000	•	•	=
<b>SERIE 5 E28</b>						
518	1981/84	1766 / 90	2.000	•	•	=
518i	1984/88	1766 / 105	2.000	•	•	=
520i	1981/88	1990 / 122	2.500	•	•	=
525i	1981/88	2494 / 150	2.500	•	•	=
528i	1981/88	2788 / 182	2.500	•	•	=
535i	1986/88	3430 / 218	3.000	•	•	=
M 535i	1983/86	3430 / 218	3.500	•	•	

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🏆	🏆	€
Double Six 5.3 coupé	1973/77	5345/253	15.000	***	***	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
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	**	**	=
<b>DE TOMASO (Italia)</b>						
<b>PANTERA</b>						
Pantera / Pantera L	1970/80	5763/300	60.000	**	**	=
Pantera GTS	1972/80	5763/350	75.000	***	***	=
Pantera GT4	1973/76	5763/500	70.000	***	***	=
Pantera GT5	1980/90	5763/330	70.000	***	***	=
Pantera GT5 S	1983/90	5763/350	75.000	***	***	=
Pantera 90	1990/93	4942/305	50.000	**	**	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Valllunga	1964/67	1498/104	32.000	**	**	=
Manzusta	1967/71	4729/305	50.000	***	***	=
Deauville	1970/85	5763/300	12.000	**	**	=
Longchamp	1972/89	5763/300	18.000	**	**	=
<b>FERRARI (Italia)</b>						
<b>12 CILINDRI V</b>						
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 Possa	1958/60	2953/290	8.000.000	***	***	+
250 GTD	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	***	***	+
<b>12 CILINDRI V 2+2</b>						
250 GTE 2+2	1960/64	2953/240	140.000	***	***	=
330 GT 2+2	1964/67	3967/340	110.000	***	***	=
365 GT 2+2	1967/70	4390/310	100.000	***	***	=
365 GTC/4	1971/72	4390/310	130.000	***	***	=
365 GT 4 2+2	1972/76	4390/310	45.000	***	***	=
400 GT	1976/82	4823/310	34.000	***	***	=
400i	1982/86	4823/300	30.000	***	***	=
412	1986/88	4823/340	28.000	***	***	=
<b>12 CILINDRI CONTRAPPOSTI</b>						
365 GT4 BB	1973/76	4390/380	135.000	***	***	=
BB 512	1976/82	4942/340	120.000	***	***	=
BB 512i	1982/84	4942/340	100.000	***	***	=
Testarossa	1984/82	4942/390	70.000	***	***	=
512 TR	1992/95	4942/428	60.000	***	***	=
F 512 M	1995/96	4942/411	65.000	***	***	=
<b>8 CILINDRI</b>						
308 GT4	1976/80	2927/250	24.000	***	***	=
308 poliestere	1978/80	2927/255	70.000	***	***	=
208 GTB / GTS	1980/82	1991/155	24.000	*	*	=
208 Turbo GTB / GTS	1982/86	1991/220	28.000	**	**	=
GTB / GTS Turbo	1986/88	1991/254	36.000	***	***	=
308 GTB / GTS	1976/81	2927/255	30.000	***	***	=
308 GTB / GTSi	1980/82	2927/215	28.000	***	***	=
308 GTB / 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	**	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🏆	🏆	€
Mondial 8	1980/82	2927/215	20.000	**	**	=
Mondial quattrovalvole	1982/86	2927/240	22.000	***	***	=
Mondial 3.2	1986/88	3185/270	22.000	***	***	=
Mondial T	1988/94	3405/300	24.000	***	***	=
Mondial quattrovalvole cabriolet	1983/86	2927/240	26.000	***	***	=
Mondial 3.2 cabriolet	1986/88	3185/270	26.000	***	***	=
Mondial T cabriolet	1988/94	3495/300	28.000	***	***	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
288 GTO	1984/86	2855/400	650.000	***	***	+
F40	1988/90	2936/478	450.000	***	***	+
F50	1996/98	4698/520	500.000	***	***	+
<b>DINO V6</b>						
206 GT	1968/71	1987/180	90.000	***	***	=
246 GT	1970/74	2418/195	100.000	***	***	=
246 GTS	1970/74	2418/195	120.000	***	***	=
<b>DINO V8</b>						
208 GT4	1975/80	1990/180	22.000	***	**	=
308 GT4	1973/76	2927/250	24.000	***	**	=
<b>FIAT (Italia)</b>						
<b>500 TOPOLINO</b>						
500 A	1946/48	569/12	12.000	*	**	=
500 B	1948/50	569/17	11.500	*	**	=
500 B Belvedere	1948/50	569/17	13.500	*	**	=
500 C	1950/55	569/17	10.000	*	**	=
500 C Belvedere	1950/55	569/17	12.000	*	**	=
<b>1400 / 1900 E DERIVATE</b>						
1400 berlina	1950/54	1394/44	8.500	*	**	=
1400 cabriolet	1950/54	1394/44	18.500	*	**	=
1400 diesel	1953/54	1901/40	6.500	*	**	=
1400 A berlina	1954/56	1394/50	6.500	*	**	=
1400 A cabriolet	1954/56	1394/50	16.500	*	**	=
1400 A diesel	1954/56	1901/40	5.500	**	**	=
1400 B berlina	1956/59	1394/50	6.000	*	**	=
1400 B cabriolet	1956/59	1394/50	15.000	*	**	=
1400 B diesel	1956/59	1901/40	5.000	**	**	=
1900 berlina	1952/54	1901/58	10.000	*	**	=
1900 coupé Granluce / cabriolet	1952/54	1901/58	16.500	*	**	=
1900 A berlina	1954/56	1901/70	8.500	*	**	=
1900 A coupé Granluce / cabriolet	1954/56	1901/70	15.000	*	**	=
1900 B berlina	1956/59	1901/80	7.000	*	**	=
1900 B coupé Granluce / cabriolet	1956/59	1901/80	13.500	*	**	=
<b>NUOVA 500 E DERIVATE</b>						
Nuova 500	1957/58	479/14	8.500	**	**	=
Nuova 500 normale	1958/60	479/14	7.000	**	**	=
Nuova 500 Lusso	1958/60	479/14	7.500	**	**	=
Nuova 500 Sport	1958/60	499/21	7.500	**	**	=
Nuova 500 D	1960/65	499/18	6.000	**	**	=
Nuova 500 F	1965/72	499/18	5.000	**	**	=
Nuova 500 L	1968/72	499/18	5.000	**	**	=
Nuova 500 R	1972/75	594/18	3.500	**	**	=
Nuova 500 giardino	1960/66	499/18	4.000	**	**	=
Nuova 500 Gamme Vignale	1967/69	599/18	6.000	**	**	=
<b>600 E DERIVATE</b>						
600	1955/59	633/22	6.000	**	**	=
600 25 Cv	1959/60	633/25	6.000	**	**	=
600 D porte controvento	1960/65	767/29	3.500	**	**	=
600 D 2a serie	1965/70	767/29	3.000	**	**	=
600 Multipla	1956/60	767/22	12.000	***	***	=
600 D Multipla	1960/67	767/29	10.000	***	***	=
750 Granluce Vignati	1960/64	767/29	6.500	**	**	=
<b>850 E DERIVATE</b>						
850	1964/68	843/34	2.000	*	**	=
850 Idroconvert	1968/72	843/34	2.400	*	**	=
850 Super	1964/68	843/37	2.600	*	**	=
850 Special	1968/72	843/47	2.800	*	**	=
850 coupé	1965/68	843/47	6.500	**	**	=
850 Sport coupé 2a / 3a serie	1968/72	903/52	6.000	**	**	=
850 spider	1965/68	843/49	7.500	**	**	=
850 spider CL	1965/68	843/49	7.000	**	**	=
850 Sport spider 2a serie	1968/72	903/52	7.000	**	**	=
Racer berlinetta Bertone	1969/71	903/52	6.500	**	**	=
Racer convertibile Bertone	1969/71	903/52	7.000	**	**	=
Racer Team Bertone	1969/71	903/52	8.500	**	**	=
<b>1100 E DERIVATE</b>						
1100 / 103 A	1953/56	1089/37	8.500	*	**	=
1100 / 103 B	1953/56	1089/37	7.500	*	**	=
1100 / 103 familiare	1953/56	1089/37	7.500	*	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🏆	🏆	€
1100 / 103 TV	1953/56	1089/44	8.500	**	**	=
1100 / 103 2a serie	1956/57	1089/40	7.000	*	*	=
1100 / 103 familiare 2a serie	1956/57	1089/40	7.000	*	*	=
1100 / 103 TV 2a serie	1956/57	1089/44	8.000	**	**	=
1100 / 103 3a serie	1957/62	1089/44	6.000	**	**	=
1100 / 103 familiare 3a serie	1957/62	1089/44	6.000	*	*	=
1100 / 103 TV 3a serie	1959/62	1089/52	7.000	**	**	=
1100 D	1962/66	1221/56	3.000	*	*	=
1100 D familiare	1962/66	1221/56	3.500	*	*	=
1100 R	1966/69	1089/49	2.500	*	*	=
1100 R familiare	1966/69	1089/49	3.000	*	*	=
1200 Granluce / cabriolet	1957/60	1221/56	7.500	**	**	=
<b>1300 / 1500 E DERIVATE</b>						
1300 berlina	1961/66	1295/65	3.500	*	*	=
1300 familiare	1962/66	1295/65				

# LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
130 coupé	1971/77	3238 / 165	6.500	••	••	=
126	1972/76	594 / 23	1.500	•	•	=
126 650	1976/82	652 / 24	1.200	•	•	=
126 Personal / Personal 4	1976/82	652 / 24	1.500	•	•	=
126 Black / Silver / Red / Brown	1978/82	652 / 24	1.500	•	•	=
126 unificata	1982/88	652 / 24	1.200	•	•	=
126 Bis / Up	1988/92	704 / 26	1.200	•	•	=
<b>127 E DERIVATE</b>						
127 2p / 3p	1971/77	903 / 47	1.500	••	••	=
127 Special 2p / 3p	1974/77	903 / 47	1.500	••	••	=
127 900 L / C2p / 3p	1977/81	903 / 45	1.200	•	•	=
127 900 CL 4p	1977/81	903 / 45	1.200	•	•	=
127 1050 CL 2p / 3p	1977/81	1049 / 50	1.500	•	•	=
127 Top 3p	1979/80	1049 / 50	1.500	•	•	=
127 Rustica	1979/81	1049 / 50	1.000	•	•	=
127 Sport 70 HP 3p	1978/81	1049 / 50	3.500	••	••	=
127 900 Special / Super 2p / 3p	1981/83	903 / 45	1.200	•	•	=
127 1050 Super 3p	1981/83	1049 / 50	1.500	•	•	=
127 Sport 75 HP 3p	1981/83	1301 / 75	3.500	••	••	=
127 1050 3p	1981/86	1050 / 50	1.000	•	•	=
127 D 3p	1981/86	1301 / 45	1.000	•	•	=
127 Panorama	1981/86	1050 / 50	1.000	•	•	=
127 D Panorama	1981/86	1301 / 45	1.000	•	•	=
<b>128 E DERIVATE</b>						
128 2p / 4p	1969/76	1116 / 55	2.500	••	••	=
128 familiare	1969/76	1116 / 55	2.500	••	••	=
128 Special 1100 2p / 4p	1974/76	1116 / 55	2.500	••	••	=
128 Special 1300 2p / 4p	1974/76	1290 / 60	2.500	••	••	=
128 rally	1971/76	1290 / 67	6.500	••	••	=
128 1100 / C / CL 2p / 4p	1976/83	1116 / 55	1.500	•	•	=
128 1300 CL 4p	1976/83	1290 / 60	1.500	•	•	=
128 1100 / CL Panorama	1976/83	1116 / 55	1.500	•	•	=
128 1300 Panorama CL	1976/83	1290 / 60	1.500	•	•	=
128 1100 Sport / SL coupé	1971/75	1116 / 64	3.500	••	••	=
128 1300 Sport / SL coupé	1971/75	1290 / 75	4.000	••	••	=
128 3p 1100	1975/79	1116 / 65	3.000	••	••	=
128 3p 1300	1975/79	1290 / 75	3.000	••	••	=
<b>131 E DERIVATE</b>						
131 Mirafiori 1300 / S 2p / 4p	1974/78	1290 / 65	1.000	•	•	=
131 Mirafiori 1600 / S 4p	1974/78	1585 / 75	1.000	•	•	=
131 familiare 1300	1974/78	1290 / 65	1.500	•	•	=
131 familiare 1600 / S	1974/78	1585 / 75	1.500	•	•	=
131 1300 L / CL 2p / 4p	1978/81	1301 / 65	1.000	•	•	=
131 1300 Super 4p	1978/81	1301 / 78	1.200	•	•	=
131 1600 CL 4p	1978/81	1585 / 75	1.000	•	•	=
131 1600 Super 4p	1978/81	1585 / 96	1.200	•	•	=
131 1300 Panorama L	1978/81	1301 / 65	1.200	•	•	=
131 1600 Panorama CL	1978/81	1585 / 78	1.200	•	•	=
131 1600 Panorama Super	1978/81	1585 / 96	2.500	••	••	=
131 1300 CL 4p 3a serie	1981/83	1301 / 65	1.000	•	•	=
131 1300 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1301 / 78	1.500	••	••	=
131 1600 CL 4p 3a serie	1981/83	1585 / 75	1.000	•	•	=
131 1600 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1585 / 96	1.500	••	••	=
131 2000 Supermirafiori 4p 3a serie	1981/83	1995 / 115	1.800	••	••	=
131 1300 Panorama CL 3a serie	1981/83	1301 / 65	1.500	•	•	=
131 1600 Supermirafiori 3a serie	1981/83	1585 / 96	2.000	••	••	=
131 2000 Super Pan 3a serie	1981/83	1995 / 115	2.500	••	••	=
131 Marathea benzina	1982/83	1995 / 115	5.000	••	••	=
131 Racing	1978/81	1995 / 115	7.500	••	••	=
131 Abarth Volumetrico	1980/81	1995 / 135	10.000	•••	•••	=
131 Abarth rally	1976/78	1995 / 140	60.000	•••	•••	=
<b>132</b>						
132 1600 / 1600 Special	1972/74	1592 / 98	2.000	•	•	=
132 1800 Special	1972/74	1756 / 105	2.500	•	•	=
132 1600 GL / GLS	1974/77	1592 / 98	2.000	•	•	=
132 1800 GLS	1974/77	1756 / 105	2.200	•	•	=
132 1600 3a serie	1977/81	1585 / 96	1.800	•	•	=
132 2000 3a serie	1977/81	1995 / 112	2.000	•	•	=
132 2000 i.e. 3a serie	1979/81	1995 / 122	2.200	••	••	=
<b>X 1/9</b>						
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	••	••	=
<b>DINO</b>						
Dino coupé	1966/69	1967 / 160	18.500	•••	•••	=
Dino spider	1967/69	1967 / 160	35.000	•••	•••	=
Dino 2400 coupé	1969/73	2418 / 180	20.000	•••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	🔧	🏆	€
Dino 2400 spider	1969/73	2418 / 180	38.500	•••	•••	=
<b>PANDA</b>						
Panda 30	1980/83	652 / 30	1.000	••	••	=
Panda 30 L / CL / Super	1983/85	652 / 30	1.000	•	•	=
Panda 45	1983/85	903 / 45	1.000	••	••	=
Panda 45 Super	1980/83	903 / 45	1.000	•	•	=
Panda 4x4	1983/86	965 / 48	1.200	••	••	=
<b>UNO</b>						
Uno 45 / S / ES 3p	1983/85	903 / 45	1.000	•	•	=
Uno 55 / S 3p / 5p	1983/85	1116 / 55	1.000	•	•	=
Uno 70 S 3p	1983/85	1301 / 70	1.200	•	•	=
Uno SX 3p / 5p	1984/85	1301 / 70	1.200	•	•	=
Uno Turbo i.e.	1984/85	1301 / 105	6.000	•••	••	=
<b>RITMO E DERIVATE</b>						
Ritmo 60 L 3p / 5p 1050 cc	1979/82	1049 / 58	500	•	•	=
Ritmo 60 L / CL 3p / 5p	1978/79	1116 / 60	500	•	•	=
Ritmo 65 L / CL 3p / 5p	1978/82	1301 / 65	500	•	•	=
Ritmo 75 CL 3p / 5p	1978/82	1498 / 75	1.000	•	•	=
Ritmo Targa Oro 3p / 5p	1979/82	1301 / 65	1.000	•	•	=
Ritmo 75 Super 5p	1981/82	1301 / 75	1.200	•	•	=
Ritmo 85 Super 5p	1981/82	1498 / 85	1.000	•	•	=
Ritmo 105 TC 3p	1981/82	1585 / 105	3.000	••	••	=
Ritmo 125 TC Abarth 3p	1981/82	1995 / 125	6.500	•••	••	=
Ritmo D L / CL 5p	1980/82	1714 / 55	500	•	•	=
Ritmo 60 L / CL / ES 3p / 5p 2a serie	1982/88	1116 / 55	500	•	•	=
Ritmo 60 S 5p 2a serie	1982/88	1116 / 55	800	•	•	=
Ritmo 70 CL 5p 2a serie	1982/88	1301 / 68	500	•	•	=
Ritmo 70 S 5p 2a serie	1982/88	1301 / 68	800	•	•	=
Ritmo 85 S 5p 2a serie	1982/85	1498 / 82	1.000	•	•	=
Ritmo 100 S 5p	1985/87	1585 / 105	1.000	••	••	=
Ritmo 105 TC 3p 2 serie	1982/88	1585 / 105	3.500	••	••	=
Ritmo 130 TC Abarth 3p 2a serie	1982/88	1995 / 130	7.500	•••	••	=
Ritmo D L / CL 5p 2a serie	1982/88	1714 / 58	500	•	•	=
Ritmo 60 Team / Super Team 5p	1987/88	1116 / 55	500	•	•	=
Ritmo 70 Super Team 5p	1987/88	1301 / 68	800	•	•	=
Ritmo 100 Super Team 5p	1987/88	1585 / 105	800	•	•	=
Ritmo D Team 5p	1987/88	1714 / 58	500	•	•	=
Ritmo Turbo Ds 5p	1986/88	1929 / 80	1.000	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio	1981/82	1498 / 85	2.500	•	•	=
Ritmo 85 S Cabrio 2a serie	1982/85	1498 / 82	2.500	•	•	=
Ritmo 70 S Cabrio Bertone	1985/88	1301 / 68	2.500	•	•	=
Ritmo 100 S Cabrio Bertone	1985/88	1585 / 105	3.000	••	••	=
<b>REGATA</b>						
Regata 70 / 70 S	1983/86	1301 / 68	1.000	•	•	=
Regata 100 S	1983/86	1565 / 100	1.000	•	•	=
Regata 100 S Weekend	1984/86	1565 / 100	1.200	•	•	=
Regata 70 / 70 S rst	1986/90	1301 / 65	1.000	•	•	=
Regata 100 i.e. S rst	1986/90	1565 / 105	1.200	•	•	=
Regata 100 i.e. S Weekend rst	1986/90	1565 / 101	1.500	•	•	=
<b>ARGENTA</b>						
Argenta 1600	1981/83	1592 / 98	1.000	•	•	=
Argenta 2000 i.e.	1981/83	1995 / 122	1.200	•	•	=
Argenta D	1981/83	2445 / 72	1.000	•	•	=
Argenta 100	1983/85	1592 / 98	1.000	•	•	=
Argenta 120 i.e.	1983/85	1995 / 122	1.000	•	•	=
Argenta SX	1984/85	1995 / 135	1.500	•	•	=
Argenta Ds	1983/85	2445 / 72	1.000	•	•	=
Argenta Turbo Ds	1983/85	2445 / 90	1.000	•	•	=
<b>CROMA</b>						
Croma i.e.	1985/91	1995 / 120	1.000	•	•	=
Croma Turbo i.e.	1985/91	1995 / 155	1.500	•	•	=
Croma i.e. S styling	1992/97	1995 / 120	1.000	•	•	=
Croma i.e. 16v rst	1992/97	1995 / 140	1.000	•	•	=
Croma Turbo i.e. rst	1991/97	1995 / 158	1.500	•	•	=
Croma 2.5 V6 rst	1992/97	2492 / 156	2.500	•••	••	=
<b>AR / CAMPAGNOLA</b>						
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	••	••	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
8V	1952/54	1996 / 105	180.000	•••	•••	=
<b>FORD (Germania - Regno Unito)</b>						
Cordina Lotus	1967/70	1558 / 105	36.000	•••	•••	=
Escort 1300 GT	1968/74	1290 / 75	6.500	••	••	=
Escort Mexico	1970/74	1601				

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
Fidia 350	1967/73	5359 / 350	26.000	***	**	=
Fidia IR 10	1967/73	5762 / 330	24.000	***	**	=
<b>LELE</b>						
Lele 300	1969/73	5359 / 300	30.000	***	***	+
Lele 350	1969/73	5359 / 350	34.000	***	***	+
Lele IR 6	1970/73	5762 / 360	36.000	***	***	+
Lele Sport	1971/73	5762 / 360	42.000	***	***	+
<b>JAGUAR (Regno Unito)</b>						
<b>XX</b>						
XX 120 FHC	1948/54	3442 / 160	80.000	***	***	+
XX 120 DHC / OTS	1948/54	3442 / 160	100.000	***	***	+
XX 120 SE FHC	1951/54	3442 / 180	85.000	***	***	+
XX 120 SE DHC / OTS	1951/54	3442 / 180	110.000	***	***	+
XX 120 SE 210 Cv FHC	1951/54	3442 / 210	100.000	***	***	+
XX 120 SE 210 Cv DHC / OTS	1951/54	3442 / 210	125.000	***	***	+
XX 140 FHC	1954/57	3442 / 190	65.000	***	***	=
XX 140 DHC / OTS	1954/57	3442 / 190	80.000	***	***	=
XX 140 SE FHC	1954/57	3442 / 210	70.000	***	***	=
XX 140 SE DHC / OTS	1954/57	3442 / 210	85.000	***	***	=
XX 150 3.4 FHC	1957/59	3442 / 190	65.000	***	***	=
XX 150 3.4 DHC / OTS	1957/59	3442 / 190	80.000	***	***	=
XX 150 3.4 S FHC	1957/59	3442 / 250	70.000	***	***	=
XX 150 3.4 S DHC / OTS	1957/59	3442 / 250	85.000	***	***	=
XX 150 3.8 FHC	1959/60	3781 / 220	75.000	***	***	=
XX 150 3.8 DHC / OTS	1959/60	3781 / 220	90.000	***	***	=
XX 150 3.8 S FHC	1959/60	3781 / 265	80.000	***	***	=
XX 150 3.8 S DHC / OTS	1959/60	3781 / 265	95.000	***	***	=
<b>MK BERLINE EXECUTIVE</b>						
MK1 2.4	1955/59	2483 / 115	14.000	*	***	=
MK1 3.4	1955/59	3442 / 210	16.000	***	***	=
MK1 2.4 / 240	1959/69	2483 / 130	14.000	*	***	=
MK1 3.4 / 340	1959/69	3442 / 210	16.000	***	***	=
MK1 3.8	1959/67	3781 / 220	18.000	***	***	=
S-Type 3.4	1963/68	3442 / 210	16.000	***	***	=
S-Type 3.8	1963/68	3781 / 220	18.000	***	***	=
<b>MK BERLINE LUXURY</b>						
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	***	***	=
<b>E-TYPE</b>						
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	***	***	=
<b>XJ E DERIVATE</b>						
XJ6 4.2	1968/73	4235 / 265	6.000	**	**	=
XJ12 5.3	1972/73	5345 / 275	7.000	***	**	=
XJ6 4.2 II serie / III serie	1973/86	4235 / 265	4.000	**	**	=
XJ12 5.3 II serie / III serie	1973/86	5345 / 275	5.000	**	**	=
XJ C 4.2 coupé	1975/78	4235 / 265	15.000	**	***	+
XJ C 5.3 coupé	1975/78	5345 / 275	15.000	**	***	+
XJ S	1980/94	5345 / 275	10.000	***	***	+
XJ S convertibile	1984/94	5345 / 275	15.000	***	***	+
XJ6 3.6	1986/90	3590 / 220	6.000	**	**	=
XJ6 4.0	1990/96	3980 / 225	7.000	**	**	=
XJ12 6.0	1992/96	5993 / 300	8.500	***	***	=
<b>LAMBORGHINI (Italia)</b>						
<b>350 GT / 400 GT</b>						
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	***	***	+
<b>MIURA</b>						
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	***	***	+
<b>ISLERO</b>						
Islero	1968/69	3929 / 320	50.000	***	**	+
Islero S	1969/70	3929 / 350	60.000	***	**	+
<b>JARAMA</b>						
Jarama	1970/72	3929 / 350	35.000	***	**	+
Jarama S	1972/76	3929 / 365	40.000	***	**	+

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
<b>ESPADÀ</b>						
Espada	1968/70	3929 / 325	50.000	***	**	+
Espada 2a / 3a serie	1970/78	3929 / 350	45.000	***	**	+
<b>URRACO E DERIVATE</b>						
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	**	**	=
Jaipa / Jaipa 2a serie	1981/88	3485 / 255	38.000	**	**	=
<b>COUNTACH</b>						
Countach LP 400	1974/78	3929 / 375	140.000	***	***	=
Countach LP 400 S	1978/82	3929 / 350	125.000	***	***	=
Countach LP 500 S	1982/85	4754 / 375	130.000	***	***	=
Countach Quattrovalvole	1985/88	5167 / 455	135.000	***	***	=
Countach 25th Anniversary	1988/90	5167 / 455	135.000	***	***	=
<b>LM 002</b>						
LM 002	1986/90	5167 / 455	50.000	***	**	=
LM 002 5.2i cat	1990/94	5167 / 455	50.000	***	**	=
<b>LANCIA (Italia)</b>						
<b>ARDEA E DERIVATE</b>						
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	**	**	=
<b>APRILIA E DERIVATE</b>						
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	***	**	=
<b>AURELIA E DERIVATE</b>						
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	***	***	+
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	***	***	+
<b>APPIA E DERIVATE</b>						
Appia 1a serie C10 / C10S	1953/55	1089 / 38	6.000	**	***	=
Appia 2a serie C10 / C10S	1956/59	1089 / 44	5.500	**	***	=
Appia 3a serie 808-07 / 808-08	1959/63	1089 / 48	3.500	**	**	=
Appia Lusso Vignale	1959/63	1089 / 48	5.000	**	**	=
Appia GTE Zagato 812-05	1960/63	1089 / 60	50.000	***	**	=
Appia Sport	1961/63	1089 / 60	45.000	***	***	+
Appia coupé Pininfarina	1959/63	1089 / 48	30.000	***	**	=
Appia convertibile Vignale	1959/63	1089 / 48	32.000	***	**	=
Appia giardinetta Viotto 812-21	1960/63	1089 / 48	5.000	**	**	=
<b>FLAMINIA E DERIVATE</b>						
Flaminia 2.5 813-00	1957/61	2458 / 102	12.000	**	**	=
Flaminia 2.5 813-10	1961/63	2458 / 110	12.000	**	**	=
Flaminia 2.8	1963/64	2775 / 129	15.000	**	**	=
Flaminia 2.5 coupé	1959/63	2458 / 119	16.000	**	**	=
Flaminia 2.5 coupé 3B	1962/63	2458 / 128	17.500	**	**	=
Flaminia 2.8 coupé	1963/64	2775 / 129	18.000	**	**	=
Flaminia 2.8 coupé 3B	1963/64	2775 / 140	19.500	**	**	=
Flaminia 2.5 Sport 824-01	1959/61	2458 / 119	60.000	***	**	=
Flaminia 2.5 Sport 824-13	1961/62	2458 / 140	65.000	***	**	=
Flaminia 2.8 Sport	1962/64	2775 / 150	70.000	***	**	=
Flaminia Supersport	1964	2775 / 152	100.000	***	**	=
Flaminia 2.5 GT convertibile	1959/61	2458 / 119	75.000	***	**	=
Flaminia 2.8 GT convertibile	1961/62	2775 / 152	80.000	***	**	=
<b>FLAVIA E DERIVATE</b>						
Flavia 1.5 815-00	1960/63	1499 / 78	3.000	**	**	=
Flavia 1.5 815-200	1963/65	1488 / 75	3.000	**	**	=
Flavia 1.8	1963/65	1799 / 86	3.200	**	**	=
Flavia 1.8 iniezione	1965/67	1799 / 102	3.500	**	**	=
Flavia 1.5 2a serie	1967/69	1488 / 80	2.000	**	**	=
Flavia 1.8 2a serie	1967/69	1799 / 92	2.400	**	**	=
Flavia 1.8 2a serie iniezione	1967/69	1799 / 102	3.500	***	**	=
Flavia 2000	1969/72	1991 / 131	3.000	**	**	=
Flavia 2000 iniezione	1969/72	1991 / 140	3.200	***	**	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏆	€
Flavia 2000 820	1971/72	1991 / 114	3.000	**	*	=
Flavia 2000 820 iniezione	1971/72	1991 / 131	3.200	***	*	=
2000	1971/72	1991 / 115	2.500	**	*	=
2000 i.e.	1972/73	1991 / 125	2.800	**	*	=
Flavia coupé	1962/65	1799 / 88	6.500	**	**	=
Flavia coupé Sport	1962/65	1799 / 95	15.000	**	**	=
Flavia coupé iniezione	1963/68	1799 / 102	8.500	**	**	=
Flavia coupé 820	1968/71	1799 / 131	8.500	**	**	=
Flavia coupé 820 iniezione	1968/71	1799 / 140	9.500	***	**	=
2000 coupé	1971/72	1991 / 115	10.000	**	**	=
2000 coupé HF iniezione	1971/73	1991 / 125	10.000	**	**	=
Flavia convertibile	1962/65	1799 / 88	24.000	**	**	+
Flavia convertibile Sport	1962/65	1799 / 95	28.000	**	**	+
Flavia convertibile iniezione	1963/68	1799 / 102	28.000	***	***	+
<b>FULVIA E DERIVATE</b>						
Fulvia	1963/64	1091 / 58	2.500	*	*	=
Fulvia 2C	1964/67	1091 / 71	2.800	**	*	=
Fulvia GT 818-200	1967/68	1216 / 80	3.000	**	*	=
Fulvia GT 818-211	1967/68	1231 / 80	3.000	**	*	=
Fulvia GTE	1968/69	1298 / 87	3.500	**	**	=
Fulvia 2a serie 818-610	1969/70	1298 / 95	2.000	*	*	=
Fulvia 2a serie 818-612	1970/72	1298 / 85	2.000	*	*	=
Fulvia coupé	1965/66	1216 / 80	8.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.2	1966/67	1231 / 80	7.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.2 HF	1966/67	1231 / 88	20.000	***	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye	1967/69	1298 / 87	7.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye S	1968/69	1298 / 90	7.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 rallye HF	1967/69	1298 / 101	22.000	**	**	=
Fulvia coupé 1.6 rallye HF / Lusso	1969/70	1584 / 114	25.000	***	**	=
Fulvia coupé 1.3 S	1970/74	1298 / 90	6.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.3 S Montecarlo	1972/74	1298 / 90	6.500	**	**	=
Fulvia coupé 1.6 HF / Lusso	1970/74	1584 / 1				

# LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
<b>GAMMA E DERIVATE</b>						
Gamma 2000	1976/79	1999/120	1.500	••	•	=
Gamma 2500	1976/79	2484/140	2.000	••	•	=
Gamma 2000 coupé	1976/79	1999/120	5.000	••	••	=
Gamma 2500 coupé	1976/79	2484/140	6.000	••	••	=
Gamma 2500 2a serie	1979/82	1999/120	1.500	••	•	=
Gamma 2500 i.e. 2a serie	1979/82	2484/140	2.500	••	•	=
Gamma 2000 coupé 2a serie	1979/82	1999/120	6.000	••	••	=
Gamma 2500 i.e. coupé 2a serie	1979/82	2484/140	6.500	••	••	=
<b>DELTA 1A SERIE</b>						
Delta 1300	1979/84	1301/75	1.000	•	•	=
Delta 1300 78 Cv / 1300 LX	1984/86	1301/78	1.200	•	•	=
Delta 1500 automatica	1979/86	1498/85	1.000	•	•	=
Delta 1500 LX	1981/86	1498/85	1.200	•	•	=
Delta 1600 GT	1984/86	1585/105	1.500	•	•	=
Delta HF	1984/86	1585/130	2.000	••	•	=
Delta 1300 / 1300 LX 2a serie	1986/94	1301/78	1.500	•	•	=
Delta 1500 automatica 2a serie	1986/88	1498/85	1.200	•	•	=
Delta GT i.e. 2a serie	1986/94	1585/108	1.500	•	•	=
Delta GT i.e. cat 2a serie	1992/94	1585/90	1.200	•	•	=
Delta HF i.e. turbo 2a serie	1986/94	1585/140	2.000	••	•	=
Delta HF i.e. cat 2a serie	1992/94	1585/132	1.600	••	•	=
Delta turbo ds 2a serie	1986/92	1929/80	1.000	•	•	=
= Delta HF 4WD	1986/88	1995/165	10.000	•••	••	=
Delta HF integrale	1988/89	1995/185	12.500	•••	••	=
Delta HF integrale 16v	1989/91	1995/200	15.000	•••	••	=
Delta HF integrale evoluzione	1991/94	1995/200	40.000	•••	••	=
Delta HF integrale Martini	1992/94	1995/200	60.000	•••	••	=
Delta HF integrale Club Italia	1993/94	1995/200	65.000	•••	••	=
Delta HF integrale Dealers' Collection	1993/94	1995/200	70.000	•••	••	=
<b>PRISMA</b>						
Prisma 1300	1980/86	1301/78	1.000	•	•	=
Prisma 1500	1980/86	1498/85	1.000	•	•	=
Prisma 1600	1980/86	1585/105	1.000	•	•	=
Prisma ds	1980/86	1929/85	600	•	•	=
Prisma turbo ds	1980/86	1929/80	800	•	•	=
Prisma 1300 2a serie	1986/90	1301/78	1.200	•	•	=
Prisma 1500 / 1500 LX 2a serie	1986/90	1498/85	1.200	•	•	=
Prisma 1600 2a serie	1986/90	1585/100	1.200	•	•	=
Prisma 1600 i.e. 2a serie	1986/90	1585/108	1.500	•	•	=
Prisma 4WD 2a serie	1986/88	1995/115	3.000	••	•	=
Prisma integrale 2a serie	1988/90	1995/115	3.500	••	•	=
Prisma ds 2a serie	1986/90	1929/85	800	•	•	=
Prisma turbo ds 2a serie	1986/90	1929/80	1.000	•	•	=
<b>THEMA E DERIVATE</b>						
Thema i.e.	1984/88	1995/120	1.500	•	•	=
Thema i.e. turbo	1984/88	1995/165	1.800	••	•	=
Thema 6V	1984/88	2848/150	1.500	•	•	=
Thema 6V limousine	1987/88	2848/150	2.500	•	•	=
Thema 8.32	1986/88	2927/215	7.500	•••	••	=
Thema turbo ds	1984/88	2445/100	1.000	•	•	=
Thema i.e. 2a serie	1988/92	1995/120	1.500	•	•	=
Thema i.e. 16v 2a serie	1988/92	1995/150	1.600	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v 2a serie	1988/92	1995/185	2.000	••	•	=
Thema 6V 2a serie	1988/92	2849/150	1.500	•	•	=
Thema 6V limousine 2a serie	1988/90	2849/150	2.500	•	•	=
Thema 8.32 2a serie	1988/92	2927/215	8.000	•••	••	=
Thema turbo ds 2a serie	1988/92	2499/118	1.000	•	•	=
Thema i.e. 16v / LE / LS 3a serie	1992/95	1995/155	1.500	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v LE / LS / LX 3a serie	1992/93	1995/205	2.000	•	•	=
Thema 3.0 V6 LE / LS / LX 3a serie	1992/93	2959/175	2.000	••	•	=
Thema turbo ds / LE / LS 3a serie	1992/95	2499/118	1.200	•	•	=
Thema i.e. turbo SW	1986/88	1995/165	2.000	••	•	=
Thema turbo ds SW	1986/88	2445/100	1.200	•	•	=
Thema i.e. 16v SW 2a serie	1988/92	1995/150	1.800	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v SW 2a serie	1988/92	1995/185	2.400	•	•	=
Thema turbo ds SW 2a serie	1988/92	2499/118	1.500	•	•	=
Thema i.e. 16v / LE / LS SW 3a serie	1992/95	1995/155	1.800	•	•	=
Thema i.e. turbo 16v LE / LS / LX SW 3a serie	1992/93	1995/205	2.400	•	•	=
Thema 3.0 V6 LE / LS / LX SW 3a serie	1992/93	2959/175	2.400	••	•	=
Thema turbo ds / LE / LS SW 3a serie	1992/95	2499/118	1.500	•	•	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Stratos HF	1974/75	2418/190	220.000	•••	••	+
Rally 037	1982/85	1995/205	130.000	•••	••	=
Delta S4	1985/87	1759/250	100.000	•••	••	=
<b>LAND ROVER (Regno Unito)</b>						
80 / 88						
80	1948/54	1595/50	10.000	•••	••	=
86 / 88 / 88 D I serie	1954/56	1997/51	8.500	••	••	=
88 / 88 D II serie	1958/71	1997/51	5.000	••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
88 / 88 D III serie	1972/84	2286/62	4.000	••	••	=
107 / 109						
107 / 109 / 109 D I serie	1955/58	1997/51	8.500	••	••	=
109 / 109 D II serie	1958/71	1997/51	5.000	••	••	=
109 / 109 D III serie	1972/84	2286/62	4.000	••	••	=
109V8	1979/85	3528/115	6.000	•••	••	=
<b>RANGE ROVER</b>						
Range Rover	1970/87	3528/135	5.000	•••	••	=
Range Rover TD	1986/88	2393/110	3.500	••	••	=
<b>LOTUS (Regno Unito)</b>						
<b>SEVEN</b>						
Seven	1957/60	1172/37	34.000	•••	••	=
Seven S2	1960/68	1340/85	30.000	•••	••	=
Seven S3	1968/70	1340/105	28.000	•••	••	=
Seven S4	1970/72	1558/128	26.000	•••	••	=
<b>ELAN</b>						
Elan coupé	1962/75	1558/128	22.000	•••	••	=
Elan spider	1962/75	1558/128	25.000	•••	••	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Europa	1968/75	1558/128	21.500	••	••	=
Esprit	1975/85	1973/162	16.500	••	••	+
Esprit turbo	1978/92	2174/220	20.000	••	••	+
<b>MASERATI (Italia)</b>						
<b>3500 GT / 5000 GT</b>						
3500 GT	1957/61	3485/220	135.000	•••	••	+
3500 GT iniezione	1961/65	3485/235	140.000	•••	••	+
3500 GT spider	1960/61	3485/220	165.000	•••	••	+
3500 GT iniezione spider	1961/65	3485/235	180.000	•••	••	+
5000 GT	1959/60	4938/340	350.000	•••	••	+
5000 GT iniezione	1960/65	4938/340	360.000	•••	••	+
<b>SEBRING</b>						
Sebring 3.5	1962/64	3485/235	60.000	•••	••	+
Sebring 3.5 2a serie	1964/69	3485/235	58.000	•••	••	+
Sebring 3.7 2a serie	1964/69	3694/245	60.000	•••	••	+
Sebring 4.0 2a serie	1964/69	4012/255	65.000	•••	••	+
<b>MISTRAL</b>						
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	•••	••	+
<b>Mexico</b>						
Mexico 4.2	1966/73	4136/290	60.000	••	••	+
Mexico 4.7	1970/73	4719/300	65.000	•••	••	+
<b>GHIBLI</b>						
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	•••	••	+
<b>INDY</b>						
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	•••	••	=
<b>BORA</b>						
Bora 4.7	1971/78	4719/310	120.000	•••	••	=
Bora 4.9	1975/78	4930/335	125.000	•••	••	=
<b>MERAK</b>						
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	•••	••	=
<b>KYALAMI</b>						
Kyalami 4.2	1976/84	4136/255	26.000	••	••	=
Kyalami 4.9	1980/84	4930/320	28.000	•••	••	=
<b>KAMSHIN</b>						
Kamshin	1973/83	4930/320	65.000	•••	••	=
<b>QUATTROPORTE</b>						
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	••	••	+
<b>BITURBO COUPÉ E DERIVATE</b>						
Biturbo	1982/86	1996/180	4.000	••	••	=
Biturbo S	1984/86	1996/205	5.000	•••	••	=
Biturbo i	1986/88	1996/185	4.500	••	••	=
Biturbo Si	1986/88	1996/220	6.500	•••	••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
222	1988/92	1996/220	5.000	••	••	=
2.24v	1989/92	1996/245	6.500	•••	••	=
2.24v cat	1991/93	1996/245	6.500	•••	••	=
228i	1987/92	2790/250	6.500	•••	••	=
Racing	1990/92	1996/283	12.000	•••	••	=
Karif	1988/91	2790/285	12.000	•••	••	=
Shamal	1989/96	3217/325	50.000	•••	••	+
Ghibli 2.0 / Primitist	1992/98	1996/306	10.000	•••	••	=
Ghibli 2.0 Cup	1996/98	1996/330	12.000	•••	••	=
Ghibli 2.8 / 2.8 GT	1995/98	2790/284	8.500	•••	••	=
Spyder						

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
230	1965/68	2281/105	5.000	•	•	=
230 S	1965/68	2281/120	7.500	•	•	=
190 D / 200 D	1962/68	1998/155	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	•	•	=
<b>W 108 / W 109 / W 111 / W 112 SERIE S E DERIVATE</b>						
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	•••	••	+
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	•••	•••	=
<b>W 100</b>						
600	1963/61	6330/250	130.000	•••	•••	=
600 Pullman	1963/61	6330/250	150.000	•••	•••	=
600 Landalette	1963/61	6330/250	160.000	•••	•••	=
<b>W 114/8 / W 115/8 BERLINE</b>						
200	1968/76	1998/95	3.500	•	•	=
220	1967/73	2197/105	4.000	•	•	=
230.4	1973/76	2277/110	4.500	•	•	=
230.6 / 230.6 Lunga	1968/73	2292/120	5.000	•	•	=
250	1967/72	2496/130	5.000	•	•	=
250 2.8	1970/76	2778/130	5.500	•	•	=
280	1973/76	2746/160	6.000	•	•	=
280 E	1972/76	2746/185	6.500	•	•	=
200 D	1968/76	1998/55	2.500	•	•	=
220 D / 220 D Lunga	1967/76	2197/60	3.500	•	•	=
240 D / 240 D Lunga	1973/76	2404/65	3.500	•	•	=
240 D 3.0	1975/76	2971/80	4.500	•	•	=
<b>W 114/8 / W 115/8 COUPÉ</b>						
250 C	1969/72	2496/130	8.500	•	••	=
250 C 2.8	1969/76	2778/140	9.000	•	••	=
250 CE	1969/72	2496/150	9.500	••	••	=
280 C	1972/76	2746/160	10.000	••	••	=
280 CE	1972/76	2746/185	11.000	••	••	=
<b>W 123 BERLINE E DERIVATE</b>						
200	1975/80	1998/94	1.800	•	•	=
200 109 Cv	1979/85	1997/109	2.000	•	•	=
230 E	1979/85	2299/136	2.500	•	•	=
250 / 250 Lunga	1975/79	2525/129	2.500	•	•	=
250 140 Cv / 250 140 Cv Lunga	1979/85	2525/140	2.800	•	•	=
280 E	1975/79	2746/177	3.500	•	•	=
280 E 185 Cv	1979/85	2746/185	3.600	••	•	=
200 D	1975/79	1998/55	1.500	•	•	=
200 D 60 Cv	1979/85	1998/60	1.500	•	•	=
240 D / 240 D Lunga	1975/78	2399/65	2.000	•	•	=
240 D 72 Cv / 240 D 72 Cv Lunga	1978/85	2399/72	2.000	•	•	=
300 D / 300 D Lunga	1975/78	3005/80	2.500	•	•	=
300 D 88 Cv / 300 D 88 Cv Lunga	1978/85	3005/88	2.800	•	•	=
200 T	1976/80	1998/94	2.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
200 T 109 Cv	1979/86	1997/109	2.800	•	•	=
230 TE	1979/86	2299/136	3.200	•	•	=
280 TE	1976/79	2746/177	5.000	••	•	=
280 TE 185 Cv	1979/86	2746/185	5.000	••	•	=
240 TD	1976/86	2399/172	3.000	•	•	=
300 TD	1976/78	3005/80	3.500	•	•	=
300 TD 88 Cv	1978/86	3005/88	4.000	•	•	=
300 TD Turbo	1980/86	2998/125	6.000	••	•	=
230 C	1977/79	2299/109	3.500	•	••	=
230 CE	1979/84	2299/136	4.000	•	••	=
280 C	1977/80	2746/156	4.000	•	••	=
280 CE	1977/79	2746/177	5.000	••	••	=
280 CE 185 Cv	1979/84	2746/185	5.500	••	••	=
<b>W 116 SERIE S</b>						
280 S	1972/79	2746/160	3.000	•	•	=
280 SE / SEL	1972/79	2746/185	3.500	•	•	=
350 SE / SEL	1972/79	3499/200	4.500	•	•	=
450 SE / SEL	1972/79	4520/225	5.000	•	•	=
450 SEL 6.9	1975/79	6834/286	10.000	••	••	=
300 SD	1977/79	2998/125	5.000	•	•	=
<b>W 201 BERLINE</b>						
190	1982/86	1997/90	1.500	•	•	=
190 105 Cv	1986/91	1997/105	1.800	•	•	=
190 E	1982/91	1997/122	2.500	•	•	=
190 E 2.3 - 16	1984/88	2299/185	8.000	•••	••	+
190 E 2.5 - 16	1988/91	2498/195	10.000	•••	••	+
190 E 2.6	1986/91	2599/166	3.500	••	•	=
190 D	1982/91	1998/72	1.500	•	•	=
190 D 2.5 Turbo	1988/91	2497/122	2.000	•	•	=
190 E 2.0 rst	1991/94	1997/122	2.800	•	•	=
190 E 2.5 - 16 rst	1991/94	2498/195	6.500	•••	••	+
190 E 2.6 rst	1991/94	2599/166	3.800	••	•	=
190 D rst	1991/94	1997/72	1.800	•	•	=
190 D 2.5 Turbo rst	1991/94	2497/122	2.400	•	•	=
<b>W 124 BERLINE E DERIVATE</b>						
200	1984/92	1997/109	1.000	•	•	=
200 E	1984/92	1997/122	1.000	•	•	=
200 E - 16	1991/92	1996/136	1.200	•	•	=
260 E / 260 E Limousine / 4-Matic	1984/92	2599/170	1.500	•	•	=
300 E / 4-Matic	1984/92	2962/188	2.500	•	•	=
300 E - 24	1989/92	2962/231	3.000	•	•	=
500 E	1991/92	4973/326	10.000	•••	••	+
200 D	1984/92	1997/72	1.000	•	•	=
250 D / 250 D Limousine	1984/92	2497/90	1.000	•	•	=
250 D Turbo	1988/92	2497/126	1.500	•	•	=
300 D / 4-Matic	1984/92	2996/190	2.000	•	•	=
300 D Turbo / 4-Matic	1988/92	2996/143	2.500	•	•	=
200 T	1986/92	1997/109	2.000	•	•	=
200 TE	1988/92	1997/122	2.500	•	•	=
200 TE - 16	1991/92	1997/136	2.500	•	•	=
300 TE / 4-Matic	1986/92	2962/188	3.000	•	•	=
300 TE - 24	1989/92	2962/231	3.500	•	•	=
250 TD	1986/92	2497/90	2.000	•	•	=
300 TD Turbo / 4-Matic	1986/92	2996/143	2.500	•	•	=
200 CE	1990/92	1997/122	5.000	•	••	=
200 CE - 16	1991/92	1996/136	6.000	•	••	=
300 CE	1987/92	2962/188	6.500	••	••	=
300 CE - 24	1989/92	2962/231	6.500	••	••	=
300 CE - 24 cabriolet	1990/92	2962/231	8.000	••	••	=
<b>W 126 SERIE S</b>						
280 S	1979/85	2746/156	2.500	•	•	=
280 SE / SEL	1979/85	2746/185	3.500	•	•	=
380 SE / SEL	1979/81	3818/218	4.500	•	•	=
380 SE / SEL 204 Cv	1981/85	3818/204	4.500	•	•	=
500 SE / SEL	1979/81	4973/240	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 231 Cv	1981/85	4973/231	5.500	•	•	=
260 SE 2a serie	1985/92	2599/166	3.000	•	•	=
300 SE / SEL 2a serie	1985/92	2962/188	4.000	•	•	=
420 SE / SEL 2a serie	1985/92	4196/218	5.000	•	•	=
500 SE / SEL 2a serie	1985/92	4973/245	6.000	•	•	=
560 SE / SEL 2a serie	1985/92	5547/300	6.500	•	•	=
<b>W 121 ROADSTER</b>						
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	•••	•••	+
<b>W 113 ROADSTER PAGODA</b>						
230 SL	1963/66	2306/150	45.000	••	•••	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
250 SL	1966/71	2496/150	48.000	••	•••	=
280 SL	1968/71	2778/170	52.000	••	•••	=
<b>R 107 COUPÉ E ROADSTER</b>						
280 SLC	1972/81	2746/185	12.000	•	••	=
350 SLC	1972/79	3499/200	14.000	•	••	=
380 SLC	1979/81	3839/218	15.000	•	••	=
450 SLC	1972/79	4520/225	16.500	••	••	=
450 SLC 5.0 / 500 SLC	1978/81	4973/231	20.000	••	••	=
280 SL	1972/86	2746/185	15.000	•	•••	=
300 SL	1986/89	2962/188	16.500	•	•••	=
350 SL	1972/79	3499/200	18.500	•	•••	=
380 SL	1979/86	3839/204	20.000	•	•••	=
420 SL	1986/89	4196/218	21.500	••	••	=
450 SL	1972/79	4520/225	22.500	••	••	=
500 SL	1979/86	4973/231	25.000	••	••	=
500 SL 245 Cv	1986/89	4973/245	26.000	••	••	=
<b>W 126 SEC COUPÉ</b>						
380 SEC	1981/86	3839/204	5.000	•	•	=
420 SEC	1986/91	4196/218	5.500	•	•	=
420 SEC 224 Cv	1991/93	4196/224	5.500	•	•	=
500 SEC	1981/86	4973/231	7.500	•	•	=
500 SEC 245 Cv	1986/91	4973/245	7.500	•	•	=
500 SEC 252 Cv	1991/93	4973/252	8.000	•	•	=
560 SEC	1986/91	5547/299	8.500	••	•	=
560 SEC 279 Cv	1991/93	5547/279	8.500	••	•	=

# LE QUOTAZIONI IL MERCATO DELLE CLASSICHE

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Mini Cooper S	1962/64	1071 / 70	15.000	***	***	=
Mini Cooper S 1.0	1964/67	998 / 65	13.500	***	***	=
Mini Cooper S 1.3	1964/67	1275 / 76	16.000	***	***	=
Mini / De Luxe MkII	1967/69	848 / 34	3.000	**	**	=
Mini MkII Super De Luxe	1967/69	998 / 38	3.400	**	**	=
Mini Matic	1968/69	998 / 38	3.200	**	**	=
Mini MkII Cooper S 1.0	1967/69	998 / 65	13.500	***	***	=
Mini MkII Cooper S 1.3	1967/69	1275 / 76	15.000	***	***	=
Mini / De Luxe MkII Traveller	1967/69	848 / 34	4.000	**	**	=
Mini MkII Traveller Super De Luxe	1967/69	998 / 38	4.500	**	**	=

## NISSAN-DATSUN (Giappone)

240 Z	1969/75	2393 / 150	12.000	**	**	=
260 Z	1975/78	2565 / 160	7.500	*	*	=
280 ZX	1978/81	2753 / 165	6.000	*	*	=

## NSU (Germania)

PRINZ E DERIVATE						
Prinz	1957/59	583 / 20	3.000	*	*	=
Prinz II	1959/60	583 / 20	2.000	*	*	=
Prinz 30	1959/60	583 / 30	2.000	*	*	=
Prinz III	1960/62	583 / 23	2.000	*	*	=
Prinz 4 / 4S / 4L	1961/73	598 / 30	2.500	*	*	=
Prinz Sport	1959/61	583 / 30	4.500	**	**	=
Prinz Sport 600	1961/67	598 / 30	4.500	**	**	=
Prinz spider Wankel	1964/67	496 / 50	7.500	***	***	=
Prinz 1000 / L / S	1964/67	996 / 43	2.500	*	*	=
Prinz 1000 TT	1965/67	1085 / 55	5.000	**	**	=
Prinz 1000 TTS	1967/71	1085 / 70	6.500	**	**	=
110	1965/67	1085 / 53	3.500	*	*	=
110 S	1965/67	1177 / 60	3.500	*	*	=
110 SC	1965/67	1177 / 55	4.000	*	*	=
1000 C	1967/73	994 / 40	4.000	*	*	=
1200 C	1967/73	1177 / 55	4.000	*	*	=
1200 TT	1967/73	1177 / 65	6.000	**	**	=

## ALTRI MODELLI

K 70	1969/70	1567 / 90	2.500	*	*	=
Ro 80	1967/77	2x438 / 115	8.500	***	***	=

## OPHEL (Germania)

Kadett GT/E	1976/79	1897 / 115	5.000	***	***	=
GT 1900	1968/73	1897 / 102	10.000	**	**	=
Ascona 400 / Mantia 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	***	***	=

## OSCA (Italia)

1600 GT Zagato	1961/66	1568 / 140	100.000	***	***	+
----------------	---------	------------	---------	-----	-----	---

## PANHARD (Francia)

PL 17	1959/63	851 / 42	5.000	**	**	=
PL 17 Tigre	1959/63	851 / 50	6.000	**	**	=
PL 17 cabriolet	1959/63	851 / 42	10.000	**	**	=
PL 17 Tigre 848	1963/65	848 / 60	6.500	**	**	=
24 C Tigre	1964/67	848 / 50	8.500	**	**	=
24 B Tigre	1965/67	848 / 50	8.000	**	**	=

## PEUGEOT (Francia)

404 E DERIVATE						
404	1960/75	1618 / 72	2.000	**	**	=
404 coupé	1962/68	1618 / 85	8.500	***	***	=
404 cabriolet	1962/68	1618 / 85	12.000	***	***	=
DERIVATE 204						
204 coupé	1966/70	1130 / 53	5.000	*	**	=
204 cabriolet	1966/70	1130 / 53	7.500	*	**	=
DERIVATE 304						
304 coupé	1971/75	1288 / 65	6.000	**	**	=
304 cabriolet	1971/75	1288 / 65	8.500	**	**	=
DERIVATE 504						
504 coupé	1969/82	1971 / 103	7.500	*	**	=
504 coupé V6	1975/83	2664 / 136	10.000	**	**	=
504 cabriolet	1969/82	1971 / 103	8.500	**	**	=
504 cabriolet V6	1975/77	2664 / 136	12.000	**	**	=

205	1984/86	1580 / 105	6.500	*	*	=
205 GTI 1.6	1986/94	1905 / 130	8.500	*	*	=
205 GTI 1.9	1984/86	1775 / 200	80.000	***	***	=
205 T16	1984/86	1775 / 200	80.000	***	***	=

## PORSCHE (Germania)

356	1948/50	1086 / 40	180.000	***	***	=
356 Gmuend	1948/50	1086 / 40	200.000	***	***	=
356 Gmuend cabriolet	1948/50	1086 / 40	200.000	***	***	=

356	1950/55	1086 / 40	55.000	**	***	=
356 cabriolet	1950/55	1086 / 40	60.000	**	***	=
356 1.3 / cabriolet	1950/55	1286 / 44	58.000	**	***	=
356 1.3 55 Cv / cabriolet	1954/55	1290 / 55	56.000	**	***	=
356 1.5 / cabriolet	1952/55	1488 / 60	56.000	**	***	=
356 America roadster	1952/53	1488 / 70	90.000	**	***	=
356 1.3 Speedster	1963/55	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	1966/57	1498 / 100	80.000	***	***	=
356 A Carrera Speedster	1966/57	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	1963/68	1991 / 130	34.000	**	***	+
911 Targa	1966/68	1991 / 130	36.000	**	***	+
912 / Targa	1966/69	1582 / 90	28.000	**	***	+
911 S / Targa	1966/69	1991 / 160	30.000	**	***	+
911 T / Targa	1968/69	1991 / 110	22.000	**	***	+
911 L / Targa	1968/69	1991 / 130	24.000	**	***	+
911 R	1967/68	1991 / 210	200.000	***	***	=
911 2.2 T / Targa	1969/72	2195 / 125	34.000	**	***	=
911 2.2 E / Targa	1969/72	2195 / 155	38.000	**	***	=
911 2.2 S / Targa	1969/72	2195 / 180	45.000	***	***	=
911 2.4 T / Targa	1972/74	2341 / 130	38.000	**	***	=
911 2.4 E / Targa	1972/74	2341 / 165	40.000	**	***	=
911 2.4 S / Targa	1972/74	2341 / 190	50.000	***	***	=
911 2.7 Carrera RS	1972/74	2687 / 210	125.000	***	***	=
911 2.7 Carrera RS Touring	1972/74	2687 / 210	125.000	***	***	=
911 2.7 Carrera RS Sport	1972/74	2687 / 210	140.000	***	***	=
911 2.8 Carrera RSR	1973/74	2808 / 300	200.000	***	***	=

## 911 2A SERIE

911 2.7 / Targa	1974/76	2687 / 150	20.000	**	**	+
911 2.7 S / Targa	1974/76	2687 / 175	22.000	**	**	+
911 2.7 Carrera / Targa	1974/76	2687 / 210	32.000	***	**	=
911 2.7 165 Cv / Targa	1976/78	2687 / 165	16.500	**	**	=
911 3.0 Carrera / Targa	1976/78	2994 / 200	24.000	**	**	=
911 3.0 turbo	1975/78	2994 / 260	36.000	***	***	=
911 SC / Targa	1978/80	2994 / 180	18.000	**	**	=
911 SC 188 Cv / Targa	1980/81	2994 / 188	18.500	**	**	=
911 SC 204 Cv / Targa	1981/84	2994 / 204	20.000	**	**	=
911 SC cabriolet	1983/84	2994 / 204	22.000	**	**	=
911 3.3 turbo / Targa	1978/89	3299 / 300	40.000	***	***	=
911 3.3 turbo cabriolet	1987/89	3299 / 300	44.000	***	***	=
911 3.2 Carrera / Targa	1984/89	3164 / 231	20.000	**	**	=
911 3.2 Carrera cabriolet	1984/89	3164 / 231	22.000	**	**	=
911 Speedster	1988/89	3164 / 231	44.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1988/89	3164 / 231	50.000	**	**	=
959	1986/88	2884 / 450	200.000	***	***	=

## 911 / 964

911 Carrera 2 / Targa	1988/93	3600 / 250	24.000	**	**	=
911 Carrera 4 / Targa	1988/93	3600 / 250	20.000	**	**	=
911 Carrera 2 cabriolet	1990/93	3600 / 250	26.000	**	**	=
911 Carrera 4 cabriolet	1990/93	3600 / 250	22.000	**	**	=
911 RS	1990/92	3600 / 260	75.000	***	***	=

911 3.3 turbo	1990/92	3299 / 320	36.000	***	***	=
911 3.3 turbo cabriolet	1990/92	3299 / 320	40.000	***	***	=
911 3.6 turbo	1992/93	3600 / 360	38.000	***	***	=
911 3.6 turbo S	1992/93	3600 / 360	42.000	***	***	=
911 3.6 turbo cabriolet	1992/93	3600 / 360	44.000	***	***	=
911 Speedster	1992/93	3600 / 250	38.000	**	**	=
911 Speedster Turbo Look	1992/93	3600 / 250	42.000	**	**	=

## 924 / 944 / 968

924	1975/85	1984 / 125	3.500	*	*	=
924 S	1985/88	2479 / 150	4.000	*	*	=
924 S 160 Cv	1988/89	2479 / 160	4.000	*	*	=
924 turbo	1979/81	1984 / 170	4.500	**	**	=
924 turbo 177 Cv	1981/84	1984 / 177	5.000	**	**	=
924 Carrera GT	1981/84	1984 / 210	20.000	**	***	=
944 / 944 rst	1982/89	2479 / 193	3.500	**	**	=
944 S	1986/89	2479 / 160	5.000	**	**	=
944 turbo / 944 turbo rst	1985/89	2479 / 220	8.500	***	***	=
944 turbo S	1988/89	2479 / 250	12.000	***	***	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
95V4 / 96V4	1966/79	1498 / 65	4.000	•	•	=
Sonett	1967/74	1498 / 65	8.500	•	•	=
<b>99 / 900</b>						
99	1971/80	1965 / 118	1.500	•	•	=
99 turbo	1977/78	1965 / 145	3.000	•	•	=
900 turbo	1978/83	1965 / 145	1.500	•	•	=
900 cabriolet	1980/86	1965 / 145	3.000	•	•	=
SIATA (Italia)						
<b>750 E DERIVATE</b>						
750 berlina / GT	1957/61	735 / 30	2.800	•	•	=
750 coupé / S coupé	1957/59	735 / 30	3.800	•	•	=
750 spider	1959/61	735 / 30	5.000	•	•	=
<b>COUPE SPORT</b>						
Coupe Sport 1.3	1961/63	1295 / 78	2.500	•	•	=
Coupe Sport 1.5	1963/65	1481 / 67	2.600	•	•	=
Coupe Sport 1.5 S	1961/65	1481 / 80	2.800	•	•	=
Coupe Sport 1.5 S94 Cv	1965/66	1481 / 94	3.200	•	•	=
Coupe 1.5 TS	1964/65	1481 / 80	3.000	•	•	=
Coupe 1.6 TS	1964/67	1579 / 90	3.400	•	•	=
<b>850 SPRING</b>						
850 Spring	1967/69	843 / 37	5.000	•	•	=
850 Spring 2a serie	1969/70	903 / 47	6.000	•	•	=
SIMCATA/LBOT (Francia - Regno Unito)						
1000 Rallye 1	1971/76	1294 / 60	7.000	•	•	=
1000 Rallye 2	1972/77	1294 / 62	9.000	•	•	=
Sunbeam 1600 TI	1979/81	1596 / 100	6.000	•	•	=
Sunbeam Lotus	1979/81	2174 / 155	14.000	•	•	=
STEYR PUCH (Austria)						
<b>DERIVATE FIAT</b>						
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	•	•	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
700 AP Handling	1958/75	643 / 25	7.500	•	•	=
Pinzgauer 710	1971/85	2499 / 84	10.000	•	•	=
Pinzgauer 712 6x6	1971/85	2499 / 90	12.000	•	•	=
TRIUMPH (Regno Unito)						
<b>HERALD</b>						
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	•	•	=
<b>TR</b>						
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	1996 / 105	5.000	•	•	=
TR8	1978/82	3532 / 147	7.500	•	•	=
<b>SPITFIRE E DERIVATE</b>						
Spitfire	1962/64	1147 / 63	12.500	•	•	=
Spitfire MkII	1965/67	1147 / 67	11.500	•	•	=
Spitfire MkIII	1967/74	1296 / 75	10.000	•	•	=
Spitfire MkIV	1970/74	1296 / 75	8.000	•	•	=
Spitfire 1500	1974/80	1493 / 75	6.500	•	•	=
GT6 coupé MkII	1966/68	1998 / 95	8.000	•	•	=
GT6 coupé MkI	1968/71	1998 / 104	7.500	•	•	=
GT6 coupé MkIII	1971/73	1998 / 98	7.000	•	•	=
<b>ALTRI MODELLI</b>						
Dolomite Sprint	1973/79	1998 / 127	3.500	•	•	=
Stag	1970/77	2997 / 145	12.500	•	•	=
VOLKSWAGEN (Germania)						
<b>MAGGIOLINO</b>						
Maggiolino Std / Export due vetri	1946/53	1131 / 25	8.500	•	•	=
Maggiolino cabriolet Karmann	1949/53	1131 / 25	16.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Maggiolino cabriolet Hebmueller	1949/53	1131 / 25	28.000	•	•	=
Maggiolino Std / Export ovalino	1953/57	1192 / 30	6.500	•	•	=
Maggiolino cabriolet 30 Cv	1953/57	1192 / 30	15.000	•	•	=
Maggiolino Std / Export rst	1957/64	1192 / 30	5.000	•	•	=
Maggiolino Export rst 34 Cv	1959/64	1192 / 34	5.000	•	•	=
Maggiolino cabriolet rst	1957/59	1192 / 30	13.500	•	•	=
Maggiolino cabriolet rst 34 Cv	1959/65	1192 / 34	13.500	•	•	=
Maggiolino 1200 A	1964/65	1192 / 30	3.500	•	•	=
Maggiolino 1200 A / Economy 34 Cv	1965/66	1192 / 34	4.000	•	•	=
Maggiolino 1300 A	1966/70	1285 / 34	3.500	•	•	=
Maggiolino 1300 / L	1965/70	1285 / 40	3.500	•	•	=
Maggiolino 1500	1966/70	1493 / 44	4.000	•	•	=
Maggiolino 1300 cabriolet	1965/70	1285 / 40	12.500	•	•	=
Maggiolino 1500 cabriolet	1966/70	1493 / 44	13.000	•	•	=
Maggiolino 1302	1970/72	1285 / 34	3.500	•	•	=
Maggiolino 1302 40 Cv	1970/72	1285 / 40	3.500	•	•	=
Maggiolino 1302 S	1970/72	1285 / 50	3.500	•	•	=
Maggiolino 1302 40 Cv cabriolet	1970/72	1285 / 40	11.500	•	•	=
Maggiolino 1302 S cabriolet	1970/72	1285 / 50	10.500	•	•	=
Maggiolino 1302 A / Jeans	1972/73	1285 / 44	3.500	•	•	=
Maggiolino 1303 50 Cv	1972/78	1285 / 50	3.500	•	•	=
Maggiolino 1303 S	1972/78	1584 / 54	3.500	•	•	=
Maggiolino 1303 cabriolet	1972/79	1285 / 50	9.500	•	•	=
Maggiolino 1303 S cabriolet	1972/79	1584 / 54	10.500	•	•	=
Maggiolino Mexico / Silver Bug	1978/82	1192 / 34	2.500	•	•	=
KARMANN GHIA TYP 14 / TYP 34						
1200 coupé	1955/59	1192 / 30	15.000	•	•	=
1200 cabriolet	1957/59	1192 / 30	16.000	•	•	=
1200 coupé 2a serie	1959/69	1192 / 34	9.500	•	•	=
1300 coupé 2a serie	1966/69	1285 / 40	10.000	•	•	=
1500 coupé 2a serie	1967/69	1493 / 44	10.500	•	•	=
1200 cabriolet 2a serie	1959/69	1192 / 34	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 / E coupé Typ 34	1965/69	1584 / 54	9.000	•	•	=
TYP 3						
1500 / Variant	1961/63	1493 / 45	2.500	•	•	=
1500 N / Variant	1963/66	1493 / 45	2.000	•	•	=
1500 S / Variant	1963/66	1584 / 54	2.500	•	•	=
1600 L / Variant	1966/69	1584 / 54	2.500	•	•	=
1600 L / Variant 2a serie	1969/73	1584 / 54	2.500	•	•	=
1600 TL / 1600 TL 2a serie	1965/73	1584 / 54	5.000	•	•	=
TYP 4						
411 2p / 4p / Variant / 2a serie	1968/72	1679 / 68	1.000	•	•	=
411 LE 2p / 4p / Variant	1969/72	1679 / 80	1.500	•	•	=
412 LE 2p / 4p / Variant	1972/74	1679 / 80	1.500	•	•	=
412 L 2p / 4p / Variant	1973/74	1679 / 85	2.000	•	•	=
412 L 2p / 4p / Variant	1973/74	1795 / 85	2.000	•	•	=
K70						
K70 / K70 L	1970/75	1605 / 75	1.000	•	•	=
K70 / K70 L 90 Cv	1970/75	1605 / 90	1.200	•	•	=
K70 LS	1973/75	1807 / 100	2.000	•	•	=
PESCACCIA TYP 181						
Pescaccia 1.5	1968/70	1493 / 44	4.000	•	•	=
Pescaccia 1.6	1970/78	1584 / 48	4.000	•	•	=
POLO I / DERBY I						
Polo L / rst	1975/81	895 / 45	500	•	•	=
Polo L / LS / GLS / rst	1975/81	1095 / 50	500	•	•	=
Polo GT	1979/81	1272 / 60	1.000	•	•	=
Derby LS / rst	1977/81	1272 / 60	500	•	•	=
POLO II / DERBY II						
Polo 1.1 C / CL / GL	1981/83	1095 / 50	500	•	•	=
Polo 1.3 CL / GL	1981/90	1272 / 60	500	•	•	=
Polo 1.3 GT coupé	1985/90	1272 / 75	1.000	•	•	=
Polo G40 coupé	1988/90	1272 / 115	3.500	•	•	=
Derby 1.3 GL	1985/94	1272 / 60	500	•	•	=
GOLF I						
Golf 1.1 / L / 3p / 5p	1974/81	1095 / 50	1.500	•	•	=
Golf 1.5 LS 3p / 5p	1974/81	1457 / 70	1.500	•	•	=
Golf diesel L 3p / 5p	1976/81	1471 / 50	1.500	•	•	=
Golf GTI	1976/79	1588 / 110	8.500	•	•	=
Golf GTI 5m	1979/81	1588 / 110	6.500	•	•	=

Modello	Periodo di prod	Cilindrata [cc/CV]	Valore [Euro]	✂	🏰	€
Golf 1.1 GL 3p / 5p rst	1981/83	1095 / 50	1.500	•	•	=
Golf 1.3 GL 3p / 5p rst	1981/83	1272 / 60	1.500	•	•	=
Golf GTI rst	1981/83	1588 / 110	8.000	•	•	=
Golf GTI 1.8 3p / 5p	1983/84	1781 / 112	7.000	•	•	=
Golf 1.6 diesel GL 3p / 5p rst	1981/83	1588 / 54	1.500	•	•	=
Golf 1.6 turbodiesel GL 3p / 5p rst	1981/83	1588 / 70	1.500	•	•	=
Golf GTD 3p / 5p	1981/83	1588 / 70	2.000	•	•	=
Golf 1.1 GL cabriolet	1979/84	1095 / 50	3.000	•	•	=
Golf 1.3 GL cabriolet	1979/84	1272 / 60	3.000	•	•	=
Golf 1.5 GL cabriolet	1979/84	1457 / 70	3.000	•	•	=
Golf 1.6 GLI cabriolet	1979/84	1588 / 110	3.500	•	•	=
Golf 1.8 GLI cabriolet	1983/84	1781 / 112	3.500	•	•	=
JETTA						
Jetta 1.1 L / GL	1979/84	1095 / 50	500	•	•	=
Jetta 1.6 GLI	1979/84	1588 / 110	500	•	•	=
PASSAT B1						
Passat 1.3 L 4p	1973/77	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat TS 4p	1974/77	1588 / 85	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L Familiar	1974/77	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L 4p rst	1977/81	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat TS 4p rst	1977/81	1588 / 85	1.000	•	•	=
Passat 1.3 L Familiar rst	1977/81	1296 / 60	1.000	•	•	=
Passat 1.5 L Familiar rst	1977/81	1471 / 75	1.000	•	•	=
PASSAT B2						
Passat 1.6 CL / GL / Formel E	1981/88	1588 / 75	1.000	•	•	=
Passat 2.0 GL	1983/88	1994 / 112	1.000	•	•	=
Passat turbodiesel GL	1983/88	1588 / 70	1.000	•	•	=
Passat 1.6 CL / GL / Formel E Familiar	1981/88	1588 / 75	1.500	•	•	=
Passat 2.0 GL Familiar	1983/88	1994 / 112	2.000	•	•	=
Passat Syncro Familiar	1983/88	2226 / 115	2.500	•	•	=
Passat turbodiesel GL Familiar	1983/88	1588 / 70	1.500	•	•	=
SCIROCCO						

Compilate in **stampatello** e spedite in busta chiusa o via fax **allegando la ricevuta del pagamento** a:  
Edisport Editoriale s.r.l. - Ufficio Annunci, Arretrati e Abbonamenti - Via Don Luigi Sturzo 7 - 20016 Pero (MI).

**SERVIZIO CORTESIA**  
Tel. 02 38085402 - fax 02 38010393  
E-mail: assistenza.clienti@edisport.it

**Dati richiedente:** (Si prega di scrivere in stampatello - Tutti i campi sono obbligatori)

Nome/Cognome .....  
Indirizzo e n. .... CAP ..... Città ..... Prov. ....  
Tel. .... E-mail .....

## ABBONAMENTI

L'abbonamento per 10 numeri decorrerà dal primo numero raggiungibile dopo il ricevimento della richiesta completa. Il prezzo indicato comprende le spese di spedizione.

**Italia** €47.00 POSTA ORDINARIA  **Unione Europea** €89.00  **Resto del Mondo** €139.00

Inviare abbonamento a (se diverso dai dati del richiedente):

Nome/Cognome .....  
Indirizzo e n. .... CAP ..... Città ..... Prov. ....  
Tel. .... E-mail .....

## ARRETRATI

Il prezzo di ogni singolo arretrato è di €13,00, Unione Europea e €15,00, resto del mondo e €20,00.  
Se il fascicolo è esaurito, invieremo la fotocopia del servizio che vi interessa.

SI RICHIEDONO I SEGUENTI ARRETRATI

ANNO   MESE   SERVIZIO .....

ANNO   MESE   SERVIZIO .....

## ANNUNCI

La richiesta deve pervenire entro l'ultimo giorno del mese precedente quello di pubblicazione. Oltre tale limite saranno pubblicate sul numero successivo. Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola auto o moto; in caso di inserzioni multiple sarà pubblicata la prima. Lunghezza massima del testo 100 caratteri (compresi spazi, punteggiatura, numeri). Le fotografie inviate non saranno restituite e dovranno essere inviate nuovamente a ogni richiesta di ripetizione. Le foto grandi saranno pubblicate in testa alla sezione Compro Vendo in una zona apposita.

Barrare la casella  **VENDO AUTO**  **COMPRO AUTO**  **VENDO VARIE**  **COMPRO VARIE**

	senza foto	foto standard	foto grande (1/8 di pag.)
<input type="checkbox"/> <b>TESTO NORMALE</b>	<input type="checkbox"/> gratis	<input type="checkbox"/> 5 euro	
<input type="checkbox"/> <b>RIQUADRATO</b>	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	
<input type="checkbox"/> <b>GRASSETTO</b>	<input type="checkbox"/> 5 euro	<input type="checkbox"/> 10 euro	<input type="checkbox"/> 40 euro
<input type="checkbox"/> <b>RIQUADRATO + GRASSETTO</b>	<input type="checkbox"/> 8 euro	<input type="checkbox"/> 15 euro	

Marca..... anno.....

Modello.....

TESTO:.....

Telefono..... E-mail.....

automobilismo  
D'EPOCA

è anche disponibile su

Disponibile su App Store Disponibile per Android Disponibile per PC & Mac

automobilismo  
D'EPOCA

SIAMO PRESENTI  
ALLE PRINCIPALI  
MOSTRE SCAMBIO  
SUL TERRITORIO NAZIONALE

Importo Euro: .....

- con assegno intestato a: Edisport Editoriale s.r.l.  
 c/c/p n.492207 intestato a: Edisport Editoriale s.r.l.  
 c. cred.



Pagherò con carta di credito n°:

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

CV2   
codice di 3 cifre  
sul retro della carta

scadenza   
mese anno

data di nascita   
giorno mese anno

Nome Cognome del titolare..... Firma.....

Edisport Editoriale s.r.l., in qualità del Titolare del trattamento, garantisce la massima riservatezza dei dati da Lei forniti ed il rispetto del Codice Privacy Digs 196/03 e Le garantisce tutti i diritti di cui all'art. 7 (in particolare origine, aggiornamento e cancellazione). L'interessato può richiedere l'elenco completo ed aggiornato dei responsabili del Trattamento Dati. I Suoi dati personali saranno trattati manualmente ed elettronicamente e verranno utilizzati per l'Abbonamento/Richiesta d'Arretrati/Richiesta Annunci, oltre che per l'invio di Materiale Informativo, d'Inviti e di Informazioni Commerciali, Analisi statistiche e di mercato (anche a mezzo di soggetti terzi quali Gestori di abbonamenti, Distributori, Corrieri) altre società del Gruppo Edisport, ecc) sia a mezzo posta che e-mail. Letta l'informazione e consapevole che il trattamento dei dati è necessario per ottenere il servizio descritto nell'offerta, consento al trattamento dei dati, con le modalità precisate e dichiaro di

## CONCESSIONARIA DELLA PUBBLICITÀ

**COMEDI**  
Concessionaria di pubblicità

SEDE MILANO  
Via Don Luigi Sturzo, 7  
20016 Pero (MI) -  
Tel. 02.380.85.501/502  
Fax 02.380.10.393  
E-mail: comedi@edisport.it

segui automobilismodepoca.it su



RUNNER'S WORLD Automobilismo  
MOTOCICLISMO Moto D'EPOCA FUORI  
TENNIS PAPA per tutti MensHealth  
Vela-MOTORE S. J. EVO

automobilismo  
D'EPOCA

è una pubblicazione EDISPORT EDITORIALE s.r.l.

Direzione - Redazione - Amministrazione  
Via Don Luigi Sturzo, 7 - 20016 Pero (MI)  
Tel. 02.380.85.1 - Telefax 02.380.10.393  
Iscritta al R.O.C. n° 6603/10-12-2001

Copyright by EDISPORT EDITORIALE s.r.l.

Socio effettivo:

**ANES**  
ASSOCIAZIONE NAZIONALE EDITORIALE  
PERIODICA SPECIALIZZATA

associata al sistema  
CONFINDUSTRIA

ANTEPRIMA

**22-23-24-25**  
**Ottobre 2015**

**Qui puoi  
comprare  
i tuoi sogni.**

Con più di 4000 auto  
in vendita e oltre 600 ricambisti,  
Auto e Moto d'Epoca è il più grande  
mercato in Europa.

**AUTO** MOTO  
**D'EPOCA**  
**FIERA DI PADOVA**  
[www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su [www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)

# NUOVA PEUGEOT 308 GT

## ≡ VIVI LO SPIRITO GT ≡



Motore 1.6 THP 205 CV / Sospensioni Sport / Peugeot i-Cockpit® / Rapporto peso/potenza  
Motore 2.0 BlueHDi 180 CV / Driver Sport Pack / con volante ridotto / di soli 5,85 kg/CV\*

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO<sub>2</sub>: 130 g/km. \*Dato riferito al motore 1.6 THP.

**NUOVA PEUGEOT 308 GT**

MOTION & EMOTION



PEUGEOT