



LMX, sirena italo-francese



**Berline sportive
anni '70**

**Ferrari 410A,
l'erede sconosciuta**

**L'automobile elettrica
nei primi '900**

Morris Mini minor

**Marche italiane scomparse:
Siva Sirio**

Padova, Auto e moto d'epoca

FIAT 600 fuori serie e derivate



Oldřich Uhlik, prove di aerodinamica





AMMR

A



R

AMM



AUTOMOTORETRO

**Torino
Lingotto Fiere**

In contemporanea con

**AUTOMOTO
RACING**

30-31 gennaio
1-2 febbraio 2020



www.automotoretro.it info@automotoretro.it info@automotoracing.it [automotoretro.automotoracing](https://www.facebook.com/automotoretro.automotoracing) [automoto_r](https://www.instagram.com/automoto_r)

Con il patrocinio di



Con il sostegno di



SOMMARIO

N. 12

DICEMBRE

- 2** Il fotoquiz di **epocAuto** - Notizie in breve
4 Oldřich Uhlik, il peso della politica
9 In campeggio con Barbie
10 Fiat 600 Frua, le "fuori serie" e le "derivate"
15 Vetrina per la Lancia Lambda
16 *Marche Italiane scomparse: Siva Sirio*
18 Berline sportive anni '70
23 L'automobile elettrica nei primi '900
26 Ferrari 410S, l'erede sconosciuta
28 LMX Sirex, sirena italo-francesce
31 Morris Minor, UBI Minor
34 Un "Maggiolino" tutto rosso a Maranello
36 Padova, la Las Vegas dell'Auto d'Epoca
39 Ricorrenze a motore nell'anno "nove"
40 Garabello 175
43 Terzo raduno Trarego - Viggiona
44 Tiger Alfa Romeo
45 Calendario eventi
45 Biblioteca
47 Anteprime
48 Manifestazioni:
• Settimana motoristica bresciana
• Circuito motociclistico Chienti e Potenza
• La Matra sulle Dolomiti
• Auto Moto Rétro della Plagne
• Motus Vivendi
• Coppa della Valle d'Aosta
• La Scuderia del Portello al 47° Oldtimer-Grand-Prix
• Serata di fine estate
• 25 anni Topolino Club Deutschland
• 14ª Coppa Romagna
• Kursaal Car Club - Gran Tour Terra Aria
• Dalla Russia a Varese in auto d'epoca
• Maserati International Rally, che passione
- 54** La puntata della vespa mugugnosa
55 Annunci di compra-vendita

Lista di salvaguardia o lista chiusa?

C'era attesa per l'annunciato incontro a Padova tra il Presidente A.S.I. Alberto Scuro e il Presidente ACI, Angelo Sticchi Damiani. L'incontro c'è stato ed è avvenuto nella spazio messo a disposizione da ACI storico; vi hanno partecipato, oltre ai presidenti dei due sodalizi, rappresentanti di club e Registri storici. Filo conduttore del dibattito, la "lista di salvaguardia"; un tempo si chiamava lista chiusa e fu emanata per l'ultima volta dalla commissione tecnica dell'ASI nel 2004; era definita "auto raccomandate" e comprendeva una trentina di modelli italiani e altrettanti stranieri: non ebbe alcun seguito se non quello di creare malcontenti tra gli esclusi. Da notare che detta lista contemplava anche alcuni modelli di recente produzione, per evitare - si disse - che auto importanti come la Lancia Delta integrale, gravate da onerosi tributi, finissero per essere vendute all'estero.

Questa lista comprendeva veicoli costruiti tra il 1975 e il 1984, una lista emanata oggi dovrebbe comprendere modelli costruiti fino all'anno 2000, quando cioè l'elettronica comincia a prendere campo e le fusioni tra case costruttrici pure, sfornando modelli molto simili tra loro a rendere più complicata una scelta oculata. A proposito di scelte, non è chiaro il perché dell'accanimento dei relatori contro la Fiat Punto prima serie tanto da definirla un problema se munita di CRS, dovesse circolare nel centro di Torino; e se la suddetta fosse veramente conservata in perfetto ordine da un vero collezionista? Una cosa è certa, il CRS non dovrà in ogni caso autorizzare un'auto Euro 0 a circolare per il centro cittadino (cioè andare a far traffico) ma, solo a muoversi per eventi particolari o per motivi connessi al mantenimento del mezzo. Tutti comunque d'accordo sulla fantomatica lista, escluso, guarda caso, il solo direttamente coinvolto in quanto unico tra i presenti in rappresentanza di un ente autorizzato al rilascio del CRS: bene ha fatto il Presidente dell'A.S.I. a dissociarsi in quanto tutti i modelli meritano di essere considerati di interesse storico ma, solo ed esclusivamente se conservati e mantenuti come tali.

Se l'intento è quello di ottenere privilegi per i mezzi di interesse storico, che di interesse storico lo siano di fatto almeno per l'appassionato che li possiede: solo riducendo drasticamente il numero di mezzi circolanti si potrà sperare di convincere le Amministrazioni locali a ridurre le restrizioni. Restiamo comunque dell'idea che le condizioni non debbano venire dettate dalle Amministrazioni locali ma, bensì dai Governi Nazionali con condizioni uguali per tutti, se non in Europa, almeno in Italia.

Ma qui le cose si complicano ulteriormente.

*La Redazione Augura a tutti i lettori
Buone Feste*

**Non perdetevi il prossimo numero
in edicola il 1° di gennaio**

Giulia Ti Super

Opel Lotus Omega

Ferrari Daytona a Le Mas

Commoretti Automobili

John Cooper, il "garagista"



Hanno collaborato:

Nino Balestra
Marco Batazzi
Antonello Biscini
Franco Carmignani
Carlo Carugati
Mario Colombo
Elvio Deganello
Marco Antonio Faveri
Matteo Giaccon
Umberto Lacchetti
Alberto Rastrelli
Giuliano Silli
Giuseppe Valerio

Mensile fondato da:

Maurizio Tabucchi

Direttore responsabile:

Enzo Cimatti

Impaginazione e grafica:

Mara Cimatti, Susi Ravaoli,
Cristina Tronconi

Pubblicità: Fiodor Benini
pubblicita@epocauto.it

Abbonamenti:

Raffaella Mingazzini
abbonamenti@epocauto.it

Italia € 30,00 - Formato digitale € 15,00

Italia: cartaceo + digitale € 35,00

Europa: cartaceo + digitale € 65,00

Africa, America, Asia € 90,00

Cartaceo + digitale € 95,00

Spedizioni: Franca Ricci

Amministrazione-Pubblicità-Abbonamenti:

Edizioni C&C srl
Via Naviglio 37/2, 48018 Faenza (RA)
Tel. 0546/22112 - Fax 0546/662046
www.epocauto.it - epocauto@epocauto.it

Arretrati: 5,00 euro (pag. anticipato)

sul CCP n. 12099487

IBAN: IT 43 07601 13100 0000 1209 9487

BIC: BPPITRRXXX

intestato a Edizioni C&C

Distributore per l'Italia e Estero:

So.Di.P. S.p.A.
Via Bettola 18
20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel. +3902/66030400
Fax +3902/66030269
e-mail: sies@soqip.it
www.sodip.it

*epocAuto è distribuita nei seguenti Paesi:
Belgio - Portogallo - Spagna - Svizzera*

Registr. al tribunale:

1309/07 del 17-12-2007
Iscrizione al ROC n. 7617
del 31/11/01

Stampa:

Nuova Cantelli s.r.l.
Via Saliceto 22/E
40013 Castel Maggiore
(BO)

Questo periodico è aperto a quanti desiderino collaborarvi ai sensi dell'art. 21 della Costituzione della Repubblica Italiana. La pubblicazione degli scritti nelle rubriche "Anteprime/Manifestazioni" è subordinata all'insindacabile giudizio della Redazione; in ogni caso, non costituisce alcun rapporto di collaborazione con la testata e, quindi, deve intendersi prestata a titolo gratuito. Notizie, articoli, fotografie, composizioni artistiche e materiali redazionali inviati al giornale, anche se non pubblicati, non vengono restituiti.

Per ogni quesito TRE RISPOSTE:
SOLO UNA È GIUSTA!
(Soluzioni in fondo alla pagina)



il Cinema

1 - In un celebre film diretto da Billy Wilder nel 1954 Audrey Hepburn nella parte di una domestica è passeggera nella Nash Healey guidata da William Holden nella parte del figlio del padrone. Di che film si tratta?

- A. Vacanze Romane
- B. Come rubare un milione di dollari e vivere felici
- C. Sabrina



la Tecnica

2 - Emile Claveau nel 1926 presenta la 7CV Sport con la scocca portante, la forma aerodinamica, il motore posteriore e le sospensioni indipendenti. Conferma questo schema con le creazioni del 1927 e del 1928, ma in quella del 1932 cambia completamente idea. Su cosa?

- A. La forma
- B. La posizione del motore
- C. Le sospensioni



l'Auto

3 - La foto scattata l'otto agosto 1965 alla partenza della salita di Rosshfeld mostra la Porsche 904/8 Bergspyder che vincerà la gara con Gerard Mitter. Oltre al nome ufficiale, la vettura ha un nomignolo che ha attinenza con il suo comportamento su strada. Quale?

- A. Flunder
- B. Moby Dick
- C. Kangaroo

Risposte: 1. In Vacanze romane Audrey è passeggera e poi interpretata da Gregory Peck. In Come rubare un milione di dollari e vivere felici una Bianchina Cabriolet. È passeggera della Nash Healey in Sabrina. La risposta giusta è C. La forma aerodinamica, la scocca portante e le sospensioni indipendenti restano sempre le linee guida di Claveau. Cambia l'idea sul motore posteriore perché limita l'abitabilità e nel 1932 diventa un convinto assertore della trazione anteriore. La risposta giusta è B.
3. Moby Dick fa riferimento alla forma della Porsche 935-78 Flunder (scodinzolo) e il nomignolo della Porsche 908/2 per la tendenza a scappare di coda. Kangaroo (in italiano Canuro) è il nomignolo dato alla 904/8 per la propensione a saltare sulle cunette. La risposta giusta è C.

PEUGEOT CELEBRA IL CENTENARIO DELLA STORICA VITTORIA DEL LEONE ALLA TARGA FLORIO

Esattamente 100 anni fa una vettura PEUGEOT vinceva la Targa Florio, la leggendaria gara nell'isola siciliana che, seppur attualizzata, ancor oggi si svolge con partenza da Palermo. Si tratta di un importante anniversario che PEUGEOT ha celebrato con un equipaggio ufficiale, alla guida di una PEUGEOT 204 alla Targa Florio Classica dell'ottobre scorso. Una tradizione, quella della Targa Florio, che è continuata anche in tempi recenti e che vede in Paolo Andreucci, attuale PEUGEOT motorsport Ambassador, il pilota di rally più vincente della storia della gara Siciliana grazie ai 10 primi posti ottenuti in carriera. La Targa Florio del 1919 venne disputata il 23 novembre, i concorrenti dovevano percorrere 4 giri del circuito medio delle Madonie, lungo 108 km. Venti i partecipanti al via. Dopo 7 ore e 51 minuti taglia il traguardo André Boillot al volante della PEUGEOT L25 numero 5. Una gara impegnativa ma anche caratterizzata da un colpo di scena al traguardo: il pilota francese passa la linea di arrivo in retromarcia causa una testa coda, per evitare un pedone sulla linea del traguardo. La manovra è però vietata ed i commissari di gara lo fanno tornare indietro. Rimessa l'auto con il muso nella direzione giusta, conclude la gara senza ansia: il primo dei suoi inseguitori è a mezz'ora di distanza... Una ulteriore curiosità: la PEUGEOT L25 dal 1914 al 1919 era utilizzata dai dirigenti PEUGEOT come vettura di servizio in caso di collegamenti rapidi. Una vettura davvero per tutti gli usi.



Quando il freddo è nemico del parabrezza

Le escursioni termiche sono da sempre una minaccia per la salute dell'auto e per la sicurezza di conducenti e passeggeri. Oltre ad essere determinanti per gli aspetti meccanici della vettura e per alcune componenti come le gomme, il freddo e le precipitazioni invernali sono annoverabili tra le minacce maggiori per parabrezza e vetri dell'auto. L'impatto di un sasso o di un detrito, sollevato dagli altri veicoli in movimento, che ricade sul parabrezza o le vibrazioni durante la guida su un manto dissestato sono le principali cause di danno al vetro ed è quindi indispensabile fare attenzione se si è già in presenza di una scheggiatura, con l'escursione termica improvvisa generata dal riscaldamento della vettura all'interno e le temperature rigide all'esterno, il danno potrebbe trasformarsi in una crepa, costringendoci a sostituire un parabrezza che avremmo potuto riparare, anche gratuitamente se coperti dalla polizza cristalli. Il check-up dei cristalli, da Carglass® è gratuito e garantisce un controllo accurato dello stato del parabrezza con la possibilità di intercettare una scheggiatura ancora riparabile. Il controllo richiede pochi minuti e la riparazione (solo 30 minuti) ripristina l'integrità del parabrezza ed è garantito a vita.

www.carglass.it

ITALO DESIGN: CARS & FASHION

Museo Svizzero dei Trasporti - Lucerna - aperta fino a metà aprile 2020

La mostra affianca rarissime auto fuoriserie della collezione Lopresto a vestiti di alta moda, prestati dalla maison Mila Schön.

Un abbinamento che rimanda ai concorsi d'eleganza degli anni '50 e '60 e ricorda come un tempo le carrozzerie nascessero come dei vestiti, creati su misura per il cliente da stilisti di fama mondiale. Come le precedenti edizioni di "Italo Design", dedicate ai prototipi anni '70 e al designer Ercole Spada, anche "Cars & Fashion" si svolge all'interno del Museo dei Trasporti di Lucerna - Verkehrshaus, il più importante museo svizzero con centinaia di migliaia di visitatori che ogni anno vengono ad ammirare treni, aerei, navi e naturalmente automobili. La mostra, inaugurata lo scorso ottobre resterà aperta fino a metà aprile 2020. Per informazioni: info@loprestocollection.com

Omaggio a Sergio Scaglietti

fino al 19 gennaio 2020

Il MAUTO - Museo Nazionale dell'Automobile di Torino celebra, a un secolo dalla nascita, il sarto dell'automobile Sergio Scaglietti con una mostra di vetture tra le più importanti da lui realizzate, visitabile fino al 19 gennaio 2020. In mostra una Ferrari 250 SWB, una Ferrari 750 Monza, una dino 246 GTS, una Ferrari 275 GTB 4, una GTB 2, una Ferrari 250 GTL e una Ferrari 612 Scaglietti. Sono presenti anche alcune vetture realizzate dalla carrozzeria Scaglietti per altri committenti: una Formula Junior e una Ermini 357 Sport 1500.



Wrapper – Pellicola Spray Rimovibile

Tra le ultime novità presentate da Lampa c'è la linea di pellicole spray "Wrapper", un prodotto di altissima qualità e 100% made in Italy. È una vernice spray rimovibile che permette di dipingere in modo reversibile qualsiasi oggetto o superficie. Grazie alla sua particolare formulazione, crea una pellicola elastica e adesiva che riveste, impermeabilizza le superfici trattate, senza aggredirle o alterare in alcun modo. Può essere utilizzato su qualsiasi materiale (metalli, plastica, alluminio, carbonio, vetro) e qualsiasi tipo di supporto. Estremamente facile e veloce da applicare Wrapper si stende per mani successive, ne bastano 3/4, e resiste anche alle temperature più estreme, ai ripetuti lavaggi con lancia a pressione o in autolavaggio. Non altera le sue caratteristiche nel corso degli anni e, grazie alla sua capacità di condensarsi come pellicola elastica, può essere facilmente rimossa senza sforzo alcuno. Vendita in pratiche bombolette spray ed è disponibile in 45 varianti cromatiche, dai colori metallizzati alle tinte speciali, tutti con possibilità di finitura lucida o opaca.



DORINO SERAFINI

Mostra di trofei, cimeli e memorabilia del campione pesarese di moto ed auto dal 8 al 22 dicembre

Autoclub Storico Pesaro "Dorino Serafini"



Le note vicissitudini legate alla chiusura del museo di Giancarlo Morbidelli di Pesaro hanno colpito profondamente tutti gli appassionati del settore. Alla fine degli anni Novanta il campione Dorino Serafini (1909-2000) decise di affidare in comodato d'uso tutti i suoi trofei conquistati in moto ed in auto dal 1930 al 1951 al museo Morbidelli con il patto che gli fosse dedicata una sala per l'esposizione. Così è stato e, ad inaugurarla, furono chiamati i soci dell'Auto Club Storico Pesaro "Dorino Serafini". Dopo la definitiva chiusura del museo con una delicata opera di mediazione la presidenza del sodalizio ha ricevuto in custodia dagli eredi Serafini tutto il materiale esposto e ha subito pensato di organizzare una mostra nel luogo più prestigioso della città. Sarà infatti la sala Laurana del cinquecentesco palazzo ducale, sede della Prefettura di Pesaro e Urbino ad ospitare i cimeli e le foto del due volte campione italiano: con la MM. 175 cc. (1933) cc. e con la Bianchi 500 cc. (1936).

Il Museo Nicolis nella giuria internazionale del prestigioso Concorso d'Eleganza "Lamborghini & Design"



Sei le categorie in concorso, rappresentate da circa 40 Lamborghini che raccontano la storia del Marchio tra il 1963 e gli anni '90. Dalle primissime 350 GT agli ambiziosissimi modelli Countach, Diablo, Aventador. Addirittura otto le Miura che hanno preso parte alla kermesse ammalando i presenti, due delle quali appartenute a Rod Stewart e all'italianissimo Little Tony. Presidente di Giuria Stefano Pasini (ITA), giornalista e scrittore, Silvia Nicolis (ITA),

presidente Museo Nicolis, Stephen Bayley (UK), critico del design, Gary Bobileff (USA), presidente Bobileff Motorcar Company, Hidemoto Kimura (JAP), presidente del Concorso di Eleganza di Kyoto, Mark Dixon (UK), giornalista di Octane Magazine, Peter Read (UK), presidente del dipartimento motori Royal Automobile Club, Andrea Nicoletto (ITA), presidente Lamborghini Club Italia.

I premiati

Class A	"Front Engine Dawn"	1964 Lamborghini 350 GT
Class B	"Rear Engine Revolution"	1971 Lamborghini Miura P400 S
Class C	"Longitudinale Posteriore"	1974 Lamborghini Countach "Walter Wolf"
Class D	"Towards the future"	1999 Lamborghini Diablo SV
Class E	"Modern Dreams"	2016 Lamborghini Centenario Prototype
Class F	"New Frontiers"	1987 Lamborghini LM002

Impresa ardua quella di giudicare le migliori Lamborghini, tutte in perfette condizioni e bellissime. Il Best in Show è stato consegnato dal presidente Stefano Domenicali alla 350 GT del 1964, simbolo indiscusso della storia che ha reso grande questo Marchio nel mondo.

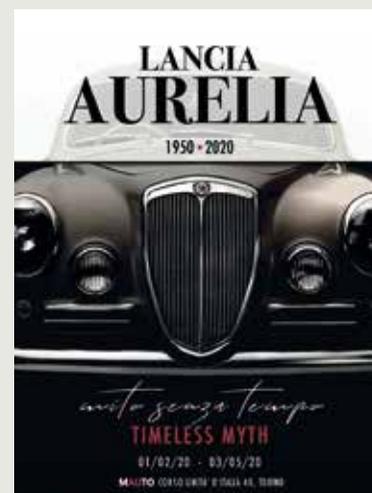
Dedicata alla Lancia Aurelia

Prossimamente al Mauto

Per celebrare degnamente i primi settant'anni della Lancia Aurelia, è stato avviato un progetto espositivo che si svilupperà su due sale del Mauto di Torino. È previsto un abbinamento tra auto e orologeria con una serie di vetrine contenenti orologi da collezione dello stesso periodo delle vetture in mostra. A dare il benvenuto ai visitatori, saranno un Aprilia Bilux Pininfarina, la prima Aurelia BIO e una Florida, sempre dalla matita di Pininfarina. Proseguendo oltre si incontreranno auto di serie e fuoriserie come l'Aurelia realizzata da Bertone nel 1951 (modello unico) e la B52 carrozzata Balbo su disegno

di franco Scaglione, oppure una giardinetta Viotti. Regine della mostra saranno, naturalmente le sei diverse Aurelia GT prodotte tra il 1951 e il 1957 ma, le più ammirate saranno forse le magnifiche B24 nella versione Spider e convertibile. La mostra verrà inaugurata il primo febbraio 2020 e resterà aperta fino al 3 maggio 2020.

Per informazioni: info@museoauto.it

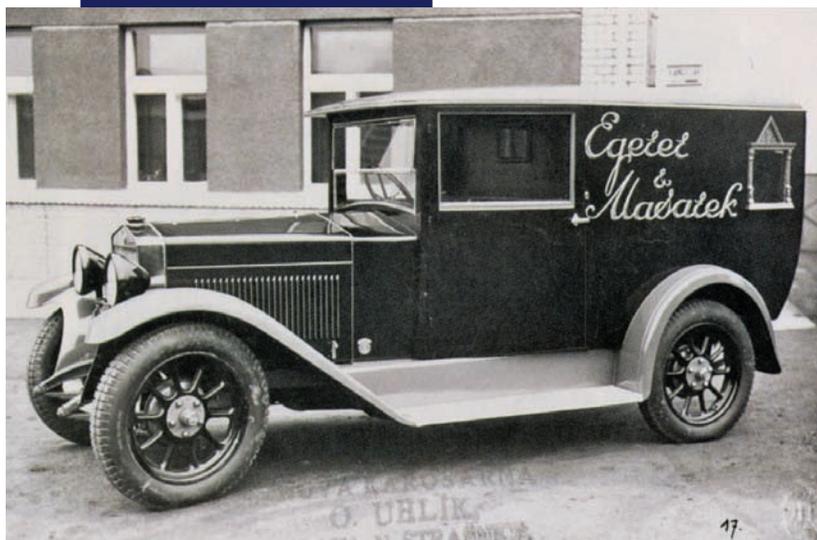


La Bugatti T 54 telaio # 54201 del 1931 ex Achille Varzi, danneggiata in corsa da Jiří Kristián Lobkowicz in un tragico incidente, quindi ricarrozata da Uhlík nel 1936 per Zdenek Pohl è oggi su un telaio T 50, ma non ha perso il primitivo fascino.

La storia delle automobili dipende dalla storia degli uomini che le creano. La vicenda di Oldřich Uhlík attraversa l'impero Austro-Ungarico, l'occupazione nazista e il comunismo con momenti di fulgore e un mesto finale.

Il peso della politica

di Elvio Deganello



Una Fiat 509 furgoncino allestita per le consegne a domicilio della ditta di abbigliamento Egerer & Masarek, specializzata in cravatte di seta. La maggior parte della produzione di Uhlík riguardava veicoli commerciali e autobus.

Oldřich Uhlík nasce il primo novembre 1888 in una famiglia di falegnami a Vrbno, in Boemia. Vuol crescere professionalmente e nel 1906 va a Praga per costruire carrozze. Nel 1909 frequenta una scuola professionale promossa dalla camera del commercio ed è il miglior allievo, così può permettersi di difendere i connazionali tiranneggiati dagli studenti tedeschi (la Boemia era nell'Impero Austro-Ungarico). A fine corso il direttore lo indirizza alla carrozzeria Armbruster di Vienna. Qui per vedere cosa sa fare, gli chiedono di costruire le carrozzerie di due auto elettriche. Oldřich le completa in 15 giorni e si presenta in ufficio. Qui lo pagano e lo congedano bruscamente perché il caposquadra,

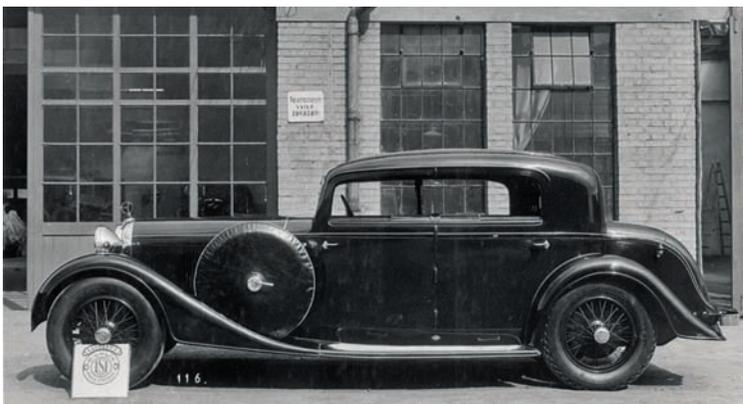
sentita minacciata la propria posizione, rivela che Oldřich ha partecipato a una marcia per l'autonomia Boema. Vienna diventa pericolosa per lui, ma per fortuna la fabbrica di automobili Laurin & Klement di Mlada Boleslav accoglie la sua domanda e Oldřich può tornare in Boemia. Lavora con profitto, trova nuovi amici e prende lezioni di francese. Nel 1911 è in una carrozzeria parigina con una borsa di studio dell'Istituto dell'Economia di Praga, che in cambio chiede una relazione periodica sulle sue esperienze. Nel 1912 Oldřich è al Salone Aeronautico di Parigi: raccoglie cataloghi e disegna tutto ciò che vede. Fa domanda di lavoro alla fabbrica d'aerei Bleriot: lo assumerebbero per la sua abilità, ma non possono per-



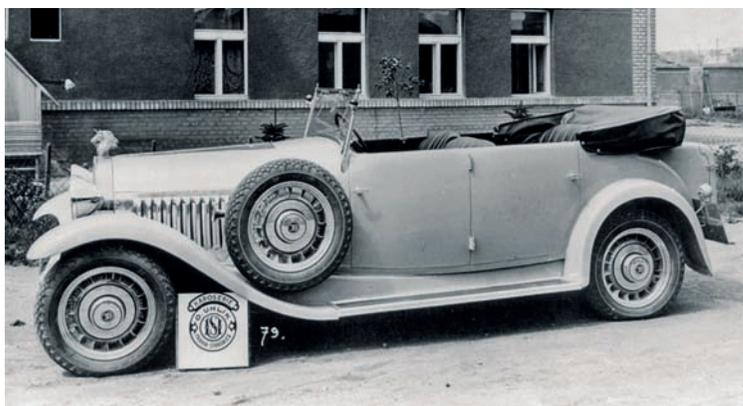
La Mercedes S "Schwarzer Prinz" nata nel 1928 con carrozzeria torpedo, trasformata SS dopo un incidente nel 1930 e ricarozzata roadster con le linee di raccordo fra i volumi molto arrotondate e con i rivestimenti interni in pelle di struzzo.



La Bugatti 46 di Jiří Kristián di Lobkowicz in una foto che mostra la particolarità delle porte scorrevoli. Il principe stesso ha acquistato le speciali cerniere a Vienna senza avere idea di come impiegarle. Il carrozziere ha pensato a tutto.



Una Austro Daimler ADR del 1931 carrozzata superando i notevoli problemi tecnici posti dalla configurazione berlina quattro porte senza montante centrale. Con i finestrini abbassati, le guide dei vetri si ripiegano sulle porte.



La Bugatti 49 carrozzata sul telaio # 49190 per il barone Parische di Zamberk presenta alcuni particolari piuttosto singolari richiesti dal committente, come la mascotte a testa di unicorno sul radiatore e i lati del cofano motore cromati.



La Bugatti 46 coupé a quattro posti allestita sul telaio # 46409 e consegnata 28 aprile 1932 al principe Jiří Kristián di Lobkowicz, che il successivo 22 maggio perderà la vita sul circuito dell'Avus al volante della Bugatti T 54 telaio # 54201



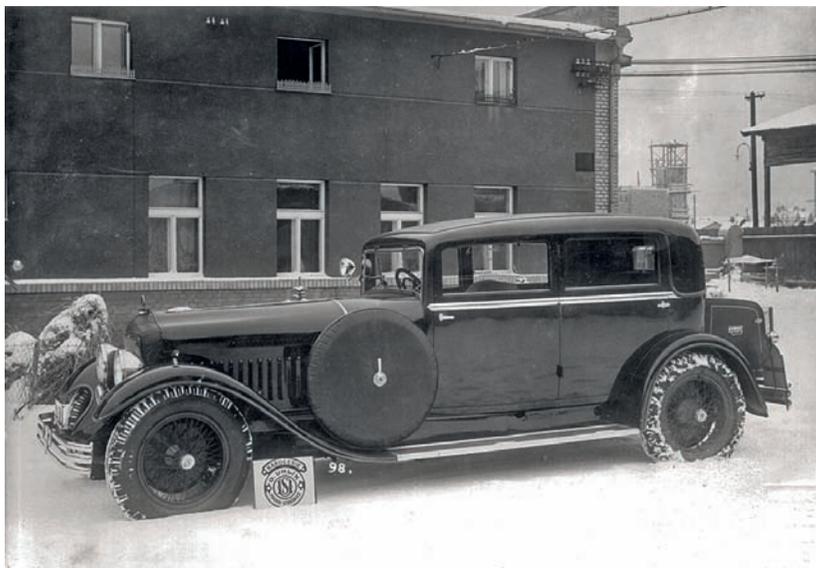
La Isotta Fraschini 8 A del 1932 allestita con la "carrozzeria estiva" per Otto Augstein, all'epoca direttore generale della Banca Anglo-Cecoslovacca, brilla per l'accuratezza dell'esecuzione e per la ricchezza degli accessori.

ché è suddito Austro-Ungarico. Oldřich studia l'inglese per andare Oltremarica ma quando sta per partire, si ammala di stomaco. Invece di stare in ospedale a Parigi, torna a casa e la cucina della madre lo risana. Nel 1913 va a lavorare in un grande garage di Praga con il sogno di aprire la propria officina. Lo realizza il 18 luglio 1914, ma 10 giorni dopo scoppia la Grande Guerra.

Karosa

A fine guerra Oldřich torna nel garage di Praga nell'attesa di rimettersi in proprio. Lo fa nel 1921 aprendo con due soci la carrozzeria Karosa che, crescendo, occupa tutti i terreni attorno al primitivo capannone. Per continuare a crescere ci vorrebbe un nuovo stabilimento in un'altra parte della città, ma i soci non ci

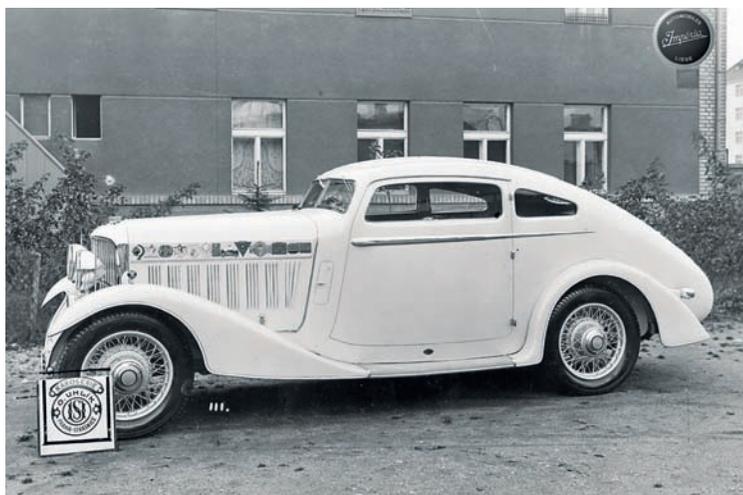
stanno. Allora Oldřich cede la sua quota e l'8 aprile 1927 acquista un terreno a Stragnice, nella periferia di Praga. La sera stessa traccia il progetto delle officine e lo affida a un architetto per svilupparlo. L'edificazione inizia nell'agosto 1927, la produzione parte nel febbraio 1928, in giugno l'azienda ha già 60 dipendenti e un bel portafoglio d'ordini, per la maggior parte di furgoni e autobus. Oldřich costruisce anche fuoriserie per una clientela selezionata alla quale piace esprimere le proprie idee. Il carrozziere ascolta, evidenzia le difficoltà di realizzazione delle idee poco ortodosse e infine concorda il miglior compromesso fra i desideri del cliente, le tecnologie disponibili e le esigenze estetiche. Il risultato è massimo quando il cliente è illuminato, in ogni modo le creazioni di Uhlík non sono mai decadenti, eccen-



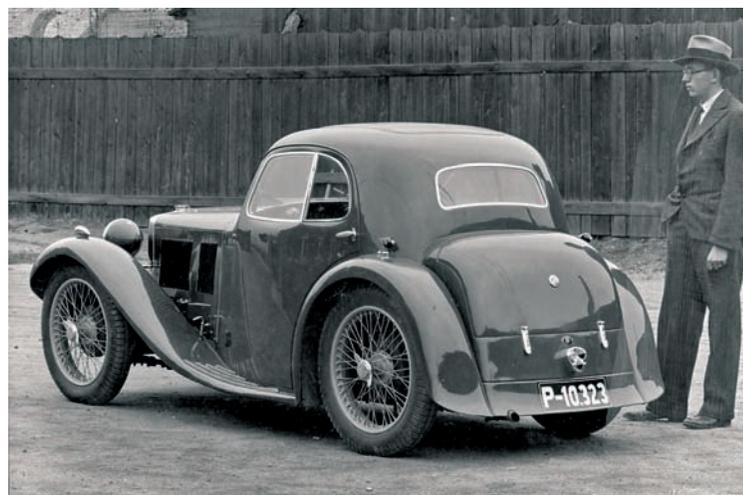
La Minerva AK carrozzata nel 1932 per Florian Schmidt proprietario di un'azienda tessile. Lo stile della vettura interpreta magnificamente l'autorevolezza e la dinamicità delle auto del prestigioso marchio belga.



Vista di tre quarti anteriore della MG J2 "Midget" carrozzata coupé nel 1933 per Miloš Klika, fratello di Zdeněk Klika, importatore di automobili inglesi in Cecoslovacchia, designer per diletto e buon amico di Oldřich Uhlík.



Nella Imperia N6 S carrozzata coach nel 1932 per il pilota Karel Navratil, Uhlík anticipa le prime attenzioni per l'aerodinamica rastremando la coda e abbassando al massimo il padiglione per ridurre l'area della sezione resistente all'aria.



La stessa MG J2 "Midget" vista di tre quarti posteriore. L'uomo che guarda la vettura è l'ing. Vladimír Toufar nipote di Oldřich Uhlík, che ha contribuito alla difficile trasformazione in coupé di una vettura nata con la carrozzeria aperta.



Nelle piccole auto la forma è importata perché, agli effetti della prestazione velocistica, la riduzione della resistenza all'avanzamento può equivalere a un aumento della potenza, come in questa Aero 1000 Coupé carrozzata da Uhlík nel 1933.

triche o peggio banali, ma hanno sempre forme eleganti ed equilibrate. Uhlík si aggiorna sempre sui progressi della tecnologia, sicché nel 1928 fra i primi in Europa a utilizzare gli smalti dell'americana Dupont, che riducono di dieci volte i tempi della verniciatura e durano molto di più delle lacche allora in uso. Per avere il controllo sulla qualità, Uhlík costruisce in proprio ogni particolare della carrozzeria e provvede perfino al taglio dei vetri e alle cromature. Inoltre realizza in proprio i cruscotti perché gli originali forniti con gli autotelai non lo soddisfano. All'inizio degli anni Trenta, grazie alle attrezzature aggiornate, Uhlík può arrotondare le forme piegando a vapore i legni delle scocche e sbalzando le lamiere con i magli meccanici.

Aerodinamica

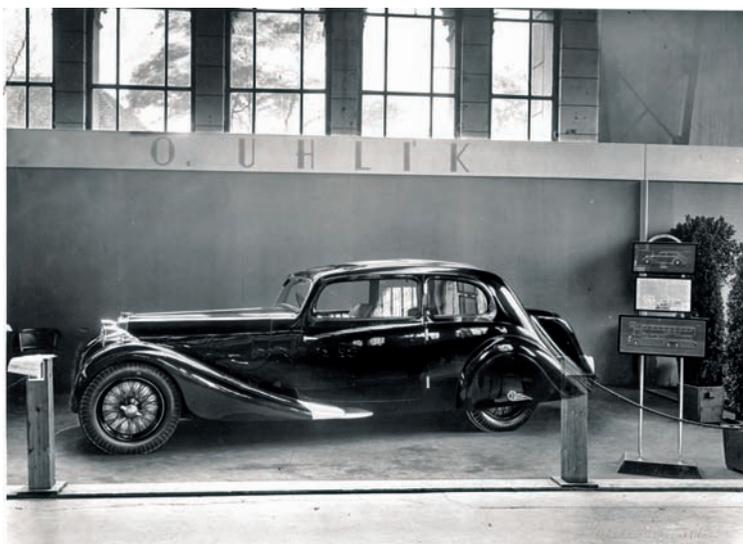
Nella Imperia N6 S carrozzata nel 1932 per Karel Navratil, Uhlík mostra le prime attenzioni per l'aerodinamica rastremando la coda e abbassando il padiglione per ridurre l'area resistente all'aria. In altre occasioni brilla per i virtuosismi nell'esecuzione, come testimonia la Bugatti 46 con le porte scorrevoli carrozzata per il principe Jiří Kristián di Lobkowicz. Spesso Uhlík va oltre il lavoro del carrozziere per ottimizzare il risultato, come nella MG J2 coupé di Miloš Klika, dove realizza alcune parti meccaniche in elektron (leggerissima lega di alluminio/magnesio) per bilanciare l'aumento del peso dovuto alla carrozzeria chiusa. Non è raro che i clienti soddisfatti lascino cospicue mance. In



Per migliorare l'abitabilità, le porte della piccola MG di Klika sono incurvate verso l'esterno, sono scavate all'interno e hanno comodi braccioli. La ricca dotazione di strumenti del cruscotto fuori serie comprende anche un altimetro e un vacuometro.



La Praga Lady premiata con medaglia d'oro al Salone di Parigi del 1936. L'alta qualità dell'esecuzione è dimostrata dall'eccezionale stato di conservazione in cui si trova oggi la vettura nel Museo di Vysoké Mýto nella Repubblica Ceca.



Salone di Praga, 4 luglio 1934. La Bugatti 46 coach sul telaio # 46136 è una delle migliori realizzazioni di Uhlík: ha un aspetto dinamico ma non esprime la potenza in modo aggressivo, è elegante ma è anche molto pratica.



Una Phantom ricarrozata coupé-landaulette nel 1936 con uno stile che specchia i gusti del cliente. L'esecuzione è degna di un carrozziere inglese ma non è priva di qualche tocco di originalità negli accessori e nelle finiture

questi casi Oldřich convoca i capi reparto e alla presenza del cliente distribuisce loro l'elargizione. Per quanto riguarda i profitti, Oldřich li investe costantemente per ammodernare l'azienda e per promuoverne l'attività nei concorsi d'eleganza e nei saloni. Nel 1936 una Praga Lady roadster è premiata con una medaglia d'oro al Salone di Parigi. Al Salone di Berlino del 1939 Oldřich scopre che nel libro di un fornitore accanto al suo nome c'è stampigliato in rosso Feind der Deutschen (nemico dei tedeschi) solo perché in passato ha chiesto di scrivere la corrispondenza in ceco invece del tedesco. Nonostante questo, nel 1940 l'ing. Havranek della Avia Letiiany di Praga riconosce le grandi capacità del carrozziere e vuole coinvolgerlo nella co-

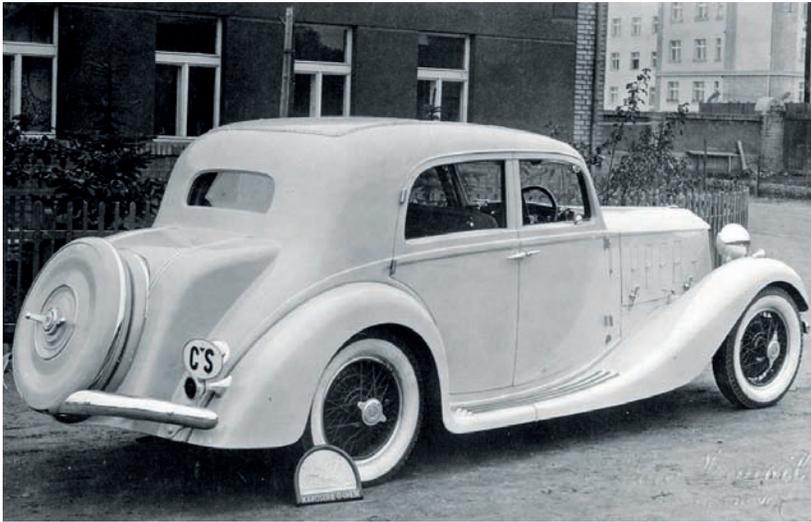
struzione di parti d'aereo per la tedesca Heinkel.

Balzo in avanti

Una visita degli ufficiali tedeschi e una garanzia sull'affidabilità politica di Uhlík spianano la via all'accordo che permette un balzo in avanti dell'azienda, che è dotata di un sistema centralizzato per l'aria compressa, di grandi presse, di bagni di ricottura per l'alluminio e soprattutto è riorganizzata con i moderni metodi della produzione in serie, dove per ogni particolare si specificano i materiali, le attrezzature, i tempi di lavorazione e le modalità di collaudo. All'inizio Uhlík costruisce i carrelli d'atterraggio, poi anche i sedili dei piloti, i piani delle fusoliere e infine le scatole



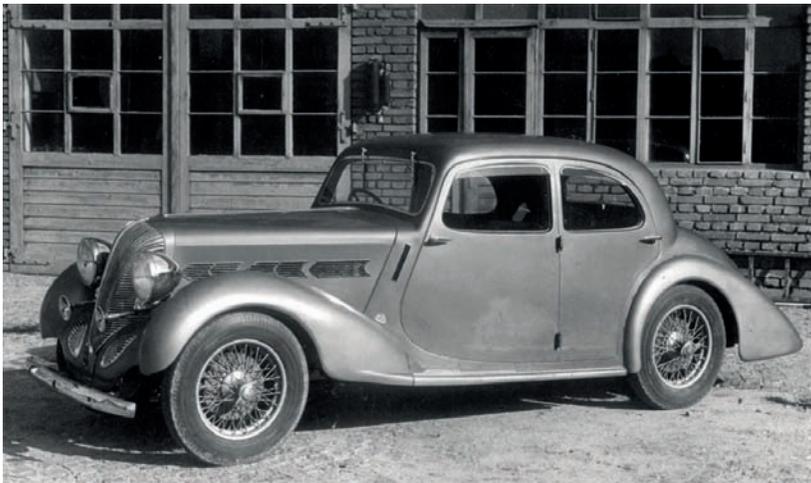
La Bugatti 57 berlina-sport allestita nel dicembre 1937 sul telaio # 57615 per il Principe del Liechtenstein, al quale tre mesi prima il carrozziere aveva proposto le varianti con due o quattro porte con il medesimo stile sobrio ed equilibrato.



Una Lancia Astura berlina del 1938. Fra le particolarità stilistiche notiamo l'andamento molto dinamico del parafrangente anteriore e il baule che con il suo volume non appesantisce la coda, anzi la slancia. Come sempre, l'esecuzione è impeccabile.



La prima cabriolet carrozzata in alluminio sull'autotelaio Healey Type B doveva essere seguita da altri 200 esemplari, ma la nazionalizzazione fa sfumare l'accordo e il costruttore inglese si rivolge altrove per realizzare la Westland.



La Triumph Dolomite destinata al campione del ciclismo Josef Sidlo ha il cofano e la calandra "cascade" originali disegnati da Walter Belgrove, mentre il corpo vettura è più snello e vivace di quello della corrispondente berlina di serie.



Le Skoda Superb da parata realizzate per il Ministero dell'Interno cecoslovacco nel 1949 rappresentano l'ultimo lavoro di Oldřich come direttore della carrozzeria Uhlík nazionalizzata dalle autorità statali.



La LaSalle esposta al Salone di Praga nell'ottobre 1947 è una Series 50 del 1938 rimasta in Cecoslovacchia come residuo bellico e ricarrozzata. Il risultato estetico deve fare dunque i conti con l'autotelaio di concezione ormai superata.

dei radar, che sono l'oggetto dell'ultima fornitura e finiscono distrutte nel bombardamento di Dresda del 12 febbraio 1945. Alla fine del conflitto Uhlík ha un piccolo tesoretto costituito da verghe d'acciaio e fogli d'alluminio "imboscati" durante il lavoro per i tedeschi. L'attività riprende con i veicoli commerciali, le ambulanze e gli autobus. Al Salone di Praga nell'ottobre 1947 Uhlík espone una limousine su telaio LaSalle e perfeziona un accordo con l'inglese Healey per realizzare in alluminio le carrozzerie di 200 auto sportive. Inizia subito a costruire i particolari della carrozzeria in doppia copia: una per il prototipo, l'altra come campione per la produzione in serie. Per ogni pezzo predispose una scheda, dove specifica i materiali, le attrezzature e i tempi di lavorazione per calcolare i costi. Il prototipo sarebbe pronto per la spedizione nel marzo 1948, ma il colpo

di stato comunista del 25 febbraio cambia l'assetto economico del Paese. Uhlík in qualche modo riesce a far giungere a destinazione la vettura, ma l'accordo per la serie sfuma perché gli inglesi temono la nazionalizzazione dell'azienda, che in effetti avviene poco dopo. Oldřich resta alla direzione dei lavori e all'inizio del 1949 realizza le carrozzerie di una mezza dozzina di Škoda Superb da parata per il Ministero degli Interni. È il suo ultimo lavoro perché poco dopo si oppone al collega Josef Sodomka che vuole raggruppare tutte le carrozzerie cecoslovacche sotto la propria direzione. Tanto basta per far diventare Oldřich un "nemico del popolo". All'alba del 12 ottobre 1949 la polizia fa irruzione nella sua casa, lo arresta e lo avvia ai lavori forzati, dove inizia il calvario che si conclude solo con la sua morte il 13 agosto 1964. ▀



In campeggio con Barbie

Racconti flash di Elvio Deganello



Vista così sembra una normalissima Ford Country Squire modello 1959 con un portapacchi chiuso sul tetto, ma non è così. Secondo la Ford è l'auto ideale per offrire ai campeggiatori tutto ciò che possono desiderare.

Alla fine degli anni '50, negli Stati Uniti si diffonde la cultura del campeggio perché la generazione che ha combattuto la guerra per proteggere le bellezze naturali del Paese, ora vuole goderle. La Volkswagen asseconda la tendenza con il pulmino camperizzato dalla Westfalia ma gli americani, come sempre, pensano di sapere fare le cose meglio degli altri. La Ford nel 1959 decide dunque di realizzare una station-wagon con tutto ciò che un campeggiatore può desiderare, anzi di più, perché vuole sollevarlo da ogni fatica. Punto di partenza è una Country Squire, dove dispone una gran quantità di marchingegni azionati da pulsanti. Ne spingi uno e la barca che fa da coperchio al portapacchi si gira di lato, ne spingi un altro e la barca scende su carrucole, pronta per la pesca. Mentre padre e figlio si dilettano con canne e lenze, la mamma con un altro pulsante fa scivolare fuori dal portellone una cucina completa di lavello.



Il coperchio del portapacchi aperto rivela le meraviglie che si dispiegano con il magico telecomando visibile a sinistra. Pigiando gli appositi tasti si salpa la barca, si aprono la tenda e il tendalino e si fanno uscire i fornelli, il lavello e il frigo.



La scaletta per salire sulla tenda è la sola cosa che bisogna piazzare a mano, in ogni modo questa Country Squire con i suoi colori pastello ben abbinati e con il baldacchino a strisce resta l'ideale per il "road trip" di Barbie nel Great West.

Se il sole picchia, fa uscire una tenda parasole. Se il babbo e figliolo tornano senza pesci, fa uscire un frigo con ogni bendidio. Quando è ora d'andare a nanna un pulsante apre la tenda sul tetto, ma la scala per salire al primo piano bisogna appenderla a braccia: che fatica! Il bagno è l'unica dotazione che non c'è, ma certe cose è meglio lasciarle fuori dalla macchina. Scaletta manuale a parte, sembra un'auto da favola, anzi con i colori pastello ben abbinati e con il baldacchino a strisce è l'ideale per il "road trip" di Barbie nel Great West. La Ford realizza un filmato promozionale per il lancio della vettura, che per fortuna non avviene mai. Il prototipo, anzi i prototipi perché ne realizza tre, si sono persi. Restano le foto e il filmato, che per gli occhi disincantati d'oggi è più esilarante di un film di Ridolini.



1956 - La prima Fiat 600 cabriolet disegnata da Frua

Il lancio della nuova utilitaria FIAT nel 1955 ebbe un tale successo che i tempi di consegna divennero subito lunghissimi. Troppo lunghi per i tanti aspiranti automobilisti. Da questa fretta di mettersi al volante, e non solo, nacque il fenomeno delle "carrozze", come si diceva all'epoca

FIAT 600 Frua

le "fuori serie" e le "derivate"

di Antonello Biscini



Frua sviluppò una "fuoriserie" con stile "1100" mantenendo gli accostamenti cromatici e gli accessori della "elaborata"

Metà anni '50, la guerra era alle spalle. Non ancora un ricordo ma le distruzioni lasciate nelle città e nelle fabbriche si stavano rimarginando. Dopo gli anni bui, tantissima era la voglia di rimboccarsi le maniche e di ripartire. Il lavoro non mancava anche se in tanti dovevano riempire le valige di fibra e prendere i treni verso il nord, verso le fabbriche che appena ricostruite lavoravano a pieno regime. Con i primi passi di tranquillità economica si accompagnava la voglia di "motorizzarsi"; prima il mosquito applicato al bicicletta, poi la Vespa o la motocicletta, ma il sogno era la

quattroruote. Il mondo industriale che ripartiva non poteva non comprendere e seguire questo bisogno.

La FIAT, ovviamente per prima, con la ricostruzione del Lingotto affidò alla geniale matita di Dante Giacosa l'impegno di pensare alla sostituta della Topolino C, ancora figlia di un progetto anteguerra, troppo costosa per diventare l'auto che avrebbe motorizzato l'Italia. Non ci dilunghiamo in queste righe sulla nascita della 600, davvero il compendio delle migliori qualità del genio italico: inventività e fantasia, coniugate con pragmatismo e rapidità di esecuzione.

Fu l'auto giusta al momento giusto e al prezzo giusto. E fu un successo fin dalla presentazione a Ginevra nel Marzo 1955. La prima serie, su strada, costava lire 621.000 e un operaio guadagnava in un anno circa un milione di lire... e poi c'erano le cambiali.

La catena di Mirafiori sfornava più di mille FIAT 600 al giorno, ma non bastavano a soddisfare la fame di auto degli italiani e i tempi di consegna si allungavano a sei mesi e più. Davvero troppi! Ma lasciamo un attimo il nostro trepidante neo-automobilista in attesa e torniamo a quegli anni. Con il dopoguerra e la produzione di massa delle auto, la "carrozzeria portante" inaugurata in FIAT con la 1400 aveva soppiantato il classico telaio, rendendo difficile il lavoro dei tanti carrozzieri che, veri "sarti - artisti", nella prima metà del secolo scorso avevano confezionato auto esclusive vestendo i telai secondo i desideri dei committenti. Negli anni della tumultuosa ricostruzione del dopoguerra i tanti carrozzieri che si erano sviluppati soprattutto intorno ai due poli motoristici italiani di Torino e Milano si trovarono con attrezzature, disegnatori, maestranze altamente specializzate ma anche con ... poco lavoro. Continuando a ricordare l'Italia di quegli anni; gli americani, che da poco erano andati via (come canta Amedeo Minghi), avevano lasciato la CocaCola, i chewing gum, il boogie woogie, le Marlboro e le Camel ma soprattutto la voglia di quell' american way of life che era proiettata in tutti i cinema dalle pellicole di Hollywood. E cosa rappresenta meglio la voglia di America se non le gigantesche e pinnutissime auto made in USA, luccicanti di cromature? Ed a proposito di cromature,

il successo della 600 e la sua unicità nel parco automobilistico di quegli anni portarono al proliferare di fabbricanti di accessori che consentivano ai proprietari di personalizzare la loro 600 per cercare di differenziare la propria vettura nel mare di 600 tutte uguali che sciamavano nelle strade ed affollavano i parcheggi.

Da questo mix di fattori il genio italico fece nascere il fenomeno delle "carrozze", come si diceva allora o, come definiremmo più correttamente oggi, delle "fuoriserie" e delle "elaborate" di cui parleremo prendendo come esempio una bella 600 "elaborata Frua" del 1956 sulla base di una prima serie "vetri scorrevoli", una vettura che ha mantenuto la sua veste originale e molto probabilmente una delle pochissime sopravvissute delle poche decine che sono stimate prodotte da Frua.

Sul tema FIAT 600 Frua, come altri

carrozzeri, affrontò entrambi i livelli di trasformazione con una produzione stimata in circa 200 vetture tutte concentrate tra la fine del 1955, con il lancio della 600, all'inizio del 1957, quando la carrozzeria Frua fu acquistata dalla Ghia.

Nonostante il brevissimo periodo di attività sulla nuova utilitaria FIAT, Frua produsse molte varianti sul tema 600: dalle "elaborate", con verniciatura bicolore, tante cromature, abbellimenti dell'allestimento interno e - come nella Frua di questo articolo - anche con piccole modifiche nelle lamiere; alle "fuoriserie" come la "berlinetta" con lunotto panoramico e le "pinne" posteriori, una coupé 2+2 dalla linea filante da cui fu derivato un modello cabriolet chiamato "Dinghy". Successivamente sia il coupé che il cabriolet furono modificati rendendo la linea ancora più sporteggiante.

La FIAT 600 elaborata Frua del servizio

L'auto è stata acquistata nell'Ottobre 1956 da una signora di Viareggio, in provincia di Lucca, per Lire 595.500. Il concessionario FIAT era Palmucci di Prato, come appare sull'adesivo ancora presente sul paraurti posteriore ed è rimasta in uso a Viareggio fino alla metà degli anni settanta quando fu portata in una carrozzeria con l'obiettivo di darle un aspetto più moderno e al passo con i tempi, l'auto era stata infatti smontata per verniciarla di un più anonimo bianco o beige e soprattutto per togliere tutte quelle cromature e quegli orpelli anni '50. La 600 mezza smontata, mai sistemata e mai più messa in moto, era passata dalla carrozzeria ad un deposito dove rimase per altri anni, accumulando polvere su polvere ma restando sempre di proprietà della prima intestataria fino alla sua morte. Nel 1985 fu ceduta dagli eredi ad un signore di Forte dei Marmi che aveva l'obiettivo di rimetterla in funzione ma che non trovò mai il tempo e il modo per mettere in pratica la sua idea. Nel 1990 due fratelli fiorentini appassionati di auto e moto d'epoca vennero a sapere che in un garage di Forte dei Marmi si nascondeva questa auto così particolare e l'acquistarono con l'obiettivo di riportarla all'aspetto originario, dopo essersi accertati che i pezzi smontati e tutti gli accessori, oggi introvabili, non fossero andati persi. L'impresa si rivelò molto più agevole del previsto in quanto la rimozione della polvere e dello sporco accumulatosi in decenni rivelò la vernice originale e la carrozzeria e gli interni in ottime condizioni. La mec-



Il posteriore non ha subito variazioni rispetto al modello di serie. Un tocco di eleganza viene dal tetto più chiaro.



La targa passa sotto il paraurti, e anche in questo caso la mascherina ed un listello cromato coprono i fori praticati a Mirafiori per l'alloggiamento della targa.



I fanali di posizione sono spostati sotto i fari (come saranno nelle serie successive) e i fori nei parafranghi vengono celati da fregi cromati.



Le borchie ruota originali. Particolari difficilissimi da trovare

canica, che aveva solo 54.000 km, fu facilmente ricondizionata, la vernice lucidata e le cromature rimesse a nuovo, comprese le introvabili coppe ruote originali Frua. L'auto è stata omologata 3° grado ASI e FIVA. La base per la elaborazione Frua è ovviamente una "prima serie vetri scorrevoli" prodotta dal lancio nel Marzo 1955 al Marzo 1957 quando debutta la "seconda serie vetri discendenti". La prima serie è stata prodotta fino al numero di telaio 277.970. La Frua di questo servizio ha numero di telaio 225.491. Nelle ricerche per questo articolo si sono trovate tracce di un'altra 600 Frua, anch'essa con la targa originale Lucca con immatricolazione precedente di pochi mesi ma con tanti particolari che la differenziano da quella del servizio rivelando la produzione artigianale delle carrozzate. Non abbiamo notizie di altre 600 elaborate Frua sopravvissute. Esaminando da vicino la nostra 600 cerchiamo di comprendere come avveniva l'opera di "carrozzatura". Per le fuoriserie, i carrozzieri partivano dal pianale completo, aprendo il cofano motore di una di queste auto si vede infatti il pianale della vettura di serie a cui veniva "applicata" la prolunga che sorreggeva la nuova carrozzeria. Anche la Autobianchi, anni dopo, utilizzerà la

stessa tecnica per la "Stellina" con la carrozzeria in vetroresina applicata sul telaio 600 "allungato" saldando delle "prolunghe" facilmente riconoscibili aprendo i cofani. Per le elaborate, i carrozzieri ricevevano le auto complete anche se non rifinite. La trasformazione di base era la tinteggiatura, quasi sempre bicolore. Quindi la applicazione delle cromature, allora chiamate "moules", attingendo agli accessori sul mercato. Immane la falsa griglia radiatore con il faro centrale, come la 1100 TV, poi vietato. Gli interni venivano abbelliti rivestendo la tappezzeria di serie. Nella nostra Frua, la necessità di ricucire qualche segno del tempo ha svelato come sia per i sedili che per le pannellature la "lussosa" tappezzeria di Frua fosse stata applicata direttamente sopra quella della vettura di serie, senza rimuoverla ma semplicemente coprendola. Le maggiori differenze tra le varie elaborate si rivelano con gli interventi sulla carrozzeria. Nella nostra 600, i caratteristici fanalini di posizione sui parafranghi sono stati rimossi, coprendo i fori con una filante rifinitura cromata e sostituendoli con i fanalini rotondi della 1100 posizionati sotto i fari, come nel successivo modello FIAT 600 del 1959. La targa anteriore, originariamente posizionata nel frontale tra il paraurti ed il fregio rotondo FIAT 600, è stata spostata applicandola sotto il paraurti. Dei quattro fori presenti sulla lamiera per l'applicazione della targa, i due superiori sono coperti dalla falsa griglia radiatore e i due inferiori celati con una barretta cromata. I semplici cerchioni ruota di serie sono sostituiti con un modello più sportiveggiante, con fori di raffreddamento. Davvero ricercate le coppe ruote di questa Frua, oggi introvabili.



"Elaborazione Frua Torino"

Caratteristiche tecniche

Marca e modello: FIAT 600 (mod 100) 1ª serie Elaborata Frua
 Anno di produzione: 1956
 Struttura: Autoportante, berlina due porte quattro posti.
 Lunghezza: 3.215 mm.
 Larghezza: 1.380 mm.
 Motore: Modello 100.000 4 cilindri in linea, posteriore longitudinale, frizione e cambio in blocco, ruote motrici posteriori.
 Cilindrata: 633 cc.
 Alesaggio x Corsa : 50 x 56 mm
 Rapporto di compressione 7: 1
 Potenza massima: 21,5 CV CUNA (ca. 21.5 CV) a 4.600 g/min
 Velocità: 95 km/h
 Consumo medio: 6 litri/100 km pari a 16,6 Km/litro

Giardinette e Spiaggine

Altre elaborate mostrano interventi più decisi sulla carrozzeria originale. Immane la americana "pinne", come nella elaborata di Caprera, con la sostituzione dei fanali posteriori con quelli della 1100. Più complesso l'intervento di Viotti che allungò il padiglione così da formare una "giardinetta". Uno dei limiti "utilitari" della 600 era la mancanza delle portiere posteriori, molti si cimentarono ma il miglior risultato fu quello di Francis Lombardi che con la sua Lucciola ebbe un successo che si prolungò nei modelli successivi FIAT dalla 850 fino alla 127. Sempre Francis Lombardi anticipò i vetri discendenti che arrivarono nella vettura di serie solo nel 1957. Ancora più complesse le trasformazioni nelle famose "spiaggine" che comportavano la rimozione completa del padiglione ed il necessario rafforzamento

della carrozzeria restante; nel mercato delle storiche, le spiaggine di Ghia hanno raggiunto quotazioni elevatissime. Guardando la carrellata di foto delle fuoriserie e delle elaborate sulla base della economica e basica FIAT 600 con gli occhi smalzati e, forse, un po' disillusi di oggi, potrebbe venire di giudicarle con un tranciante "simbolo del voglio ma non posso". Ma rappresentano una Italia, e degli Italiani, molto diversi da quelli di oggi. Quando una cromatura o un accenno di "pinne" facevano sognare, toccare avventurosamente i 100 all'ora faceva sentire come Nuvolari. Dove lo spirito ed il coraggio - imprenditoriale era diffuso fin nelle piccole carrozzerie e la professionalità delle maestranze nasceva giorno per giorno, fin da apprendisti lavorando ed imparando fianco a fianco con i maestri, come nelle "botteghe" dei grandi del rinascimento. Fin dalla presentazione a Ginevra,



Gli spartani interni della Fiat 600 prima serie sono abbelliti con nuovi e più rifiniti rivestimenti con colorazione bicolore e filetti cromati sul cruscotto.



1955 - Pininfarina cerca di rendere ancora più filante questa interpretazione di coupé con un lunotto inclinato. Non certo una delle opere più felici di questo carrozziere.



1955 - Molto più originale (e meno comoda) la soluzione "quattro porte" pensata da Accossato.



1957 - Spider interpretato da Siata.



1957 - Con la 600, Francis Lombardi inizia la fortunata serie delle "derivate a quattro porte"



Fiat 600 Ghia 1957.



1959 - Sulla base della successiva 600D, anche Caprera si cimenta nelle 4 porte con elementi mutuati dalla 1100, compreso il fregio sul parafrangente posteriore.

e soprattutto nel successivo Salone dell'Auto di Torino a Novembre 1955, accanto alla 600 "di serie" FIAT erano presenti tantissime creazioni di carrozzieri italiani. La politica FIAT in quegli anni prevedeva infatti di fornire ai carrozzieri delle auto prelevate al termine della catena produttiva, prima del completamento finale, ma anche dei pianali completi della meccanica dove sbizzarrire la loro creatività. Sui pianali FIAT 600, i carrozzieri disegnarono le più svariate declinazioni della generosa ma minimale utilitaria, trasformandola in eleganti coupé o sportiveggianti berlinette, in scattanti (almeno come apparenza) spider, in pratiche giardinette, in berline in miniatura anche con quattro porte o in sfiziosi oggetti per il tempo libero degli happy few che sfoggiavano la loro "spiaggina" nelle località balneari più alla moda. Partendo invece da vetture quasi complete ed attingendo a piene mani dai fornitori di accessori, nascevano le "elaborate" luccicanti di fregi e cromature, bicolori e con interni preziosamente rifiniti e dove, talvolta, spuntavano anche ac-

cenni alle "pinne" degli incrociatori guidati dai divi di Hollywood. Ma soprattutto, le elaborate e le fuoriserie erano "pronta consegna". Con un sovrapprezzo neanche tanto esoso rispetto alla 600 di serie (dal 15% per le elaborate al 50% per le fuoriserie più elitarie) il neo automobilista poteva subito uscire dal concessionario con l'auto dei sogni, diversa dalle altre e con quel pizzico di american way of life allora tanto di moda. Tantissimi dicevamo i carrozzieri che seguirono il mercato con le fuoriserie e le elaborate. Dai più famosi come Pininfarina, Zagato, Ghia, Vignale, Touring ai meno noti al grande pubblico come Accossato, Allemano, Boano, Canta, Caprera, Fissore, Francis Lombardi, Moretti, Monterosa, Motto, Savio, Scionieri, Siata e certamente altri di cui non abbiamo trovato notizie o immagini. Lasciamo al gusto del lettore il giudizio sulla riuscita o meno degli interventi sulla 600 originale, indubbiamente però non tutte le varianti possono dirsi riuscite anzi, qualcuna appare decisamente bruttina, anche considerando gli smalizati occhi di og-



1959 - Viotti propone una "giardinetta", certo più elegante ma meno spaziosa della Multipla



1959 - Elegante la 600 di Vignale, chiamata "Rendez Vous"



1960 - Pininfarina si cimenta in una carrozzeria prototipo aerodinamica, anche in questo caso senza gran successo



1961 - Savio cabriolet



1962 - Ghia, oltre alla "elaborata" si cimenta nel tema della "spiaggina", oggi molto apprezzato. Forse più che in quegli anni



1962 - Fiat 600 Spider disegnata da Frua per Scioneri

gi, ed infatti non tutte ebbero successo e non tutte le fuoriserie presentate nei saloni ebbero poi un seguito produttivo, neppure nei piccoli numeri che si confanno al termine "fuori serie". Parlando di varianti sul tema "FIAT 600" non possiamo non ricordare i capolavori di Carlo Abarth, dove l'intervento - e che intervento - era soprattutto sulla meccanica, trasformando la paciosa 600 da famiglia in belve da pista con cilindrata portata da 633 cc 750 cc e la potenza da 23 a 44 CV. Anche Abarth tuttavia si cimentò in vetture complete vestendo la sua aggressiva meccanica con forme adeguate allo spirito sportivo come la im-

battibile 750 GT Zagato e la bellissima 750 Bertone. Tuttavia, il tema "FIAT 600 - Abarth" è così vasto e importante che merita uno spazio dedicato. Ringraziamo Alessandro e Leonardo Antonelli per le informazioni e per le immagini della loro auto. Per approfondire: "Fiat 600 fuoriserie" di Alessandro Sannia; "Fiat 600 e derivate" di Giancarlo Catarsi, Giorgio Nada Editore; "Fiat 600 e Multipla" di Giancenzio Madaro, Giorgio Nada Editore; "Carrozzerie Italiani" di Elvio Doganello, Giorgio Nada Editore; per le immagini dell'epoca: Fondazione Negri O.N.L.U.S. ▀

Vetrina per la Lancia Lambda

All'inizio della commercializzazione del modello Lambda, Lancia vantava già una organizzazione vendita ben collaudata in Italia ed in altri venti paesi, una rete esistente fin dai tempi della Theta e della Kappa. Prima dei Saloni di Parigi (ottobre 1922) e Londra (novembre 1922) Lancia presentò tra agosto e settembre una preserie di vetture Lambda ai giornali che ne pubblicarono una serie di recensioni in settembre. Un bell'articolo apparve su Autocar; in contemporanea la casa torinese distribuì un depliant con bellissime foto della vettura seppure leggermente diversa da quella che poi sarebbe stata prodotta. Esaminando oggi queste forme di pubblicità, è evidente che gli esperti di mercato in casa Lancia, anticipavano i tempi dell'attuale marketing. Nel 1923 furono realizzati 400 esemplari della prima serie e 500 della seconda. Sostenuti da una robusta campagna pubblicitaria sulle riviste specializzate, con illustrazioni paragonabili a vere proprie opere d'arte che esaltavano le prestazioni della vettura e la tenuta di strada. Negli scenari campestri, sportivi e mondani, conducenti e passeggeri erano protagonisti al pari delle vetture stesse. In contemporanea, in alcuni mercati nazionali, iniziavano ad apparire le prime prove su strada delle vetture.

Joachim Griese

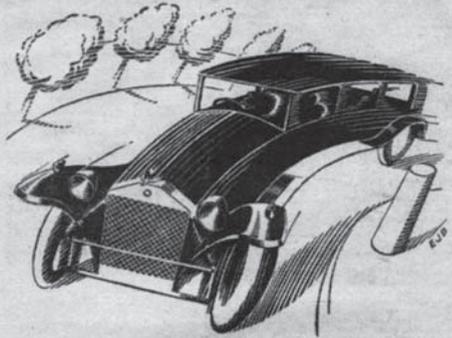


LANCIA
"LAMBDA"
17 H.P.
"THE ITALIAN MASTERPIECE"

SOLE AGENTS
SHIELDS MOTOR COMPANY PTY. LTD.
Cor. FLINDERS and SPRING STREETS
MELBOURNE

July 5, 1923. Motor 39

you can always tell a Lancia



See it cornering . . . how it holds the road! Low-built, steady, smooth—the safest and most comfortable car you can drive.

See it on hills. It ignores them. See it in traffic, accelerating past anything, slowing, moving everything, doing things in a flash that other cars couldn't attempt. See it above all on a bad road, still at its usual high speed, riding it on a good slip when a slight rise, gliding like a swallow over stuff that would shake another car's bones off its hinges.

A Lancia could drive such a car 100 miles in a day and be ready for dancing at the end of it. Recently one owner of a standard when Lancia came from Glasgow to London at an average of 45 by the way.

There are perhaps a dozen other cars—most of them far more expensive—which give a clear bad road could do something to test the Lancia's handle twenty miles an hour. We say "perhaps" because they never get the chance to prove it in England. But there is no car that can touch a Lancia, let alone beat it, on a long run over ordinary roads. No other car is as comfortable. No other car can average the same speed.

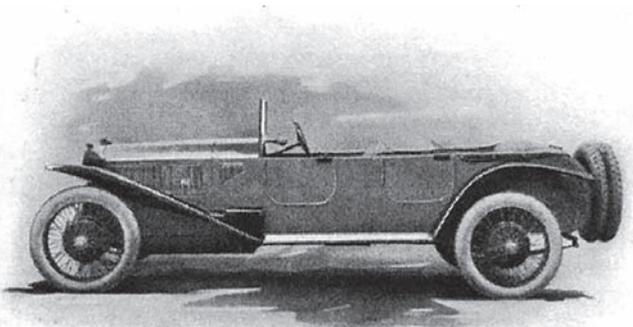
The Lancia Chassis cost £195, including wheels, lamps, steering, dashboard, till, windows, running boards, four handle and tool box. The English built Wolseley Saloon and the Two-seater Chapt both cost £215. The Open Two-seater cost £275 and the Four-seater £245.

Make an appointment by telephone for a trial run or write for the book: "The Low-built Lancia."

Caris Automobile Company Ltd., Sole Lancia Commissionaires, Caris Buildings, Park Royal, London, N.W.10
West End Showrooms, London and Chancery Lane Dispensary Ltd., 18 Bedford Street, Piccadilly, London, W.1
*Phone: Mayfair 7010. Telegrams: Carisaut, Piccy, London.

... the low-built Lancia

SEEK'S SERVICE - THE BEST - WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS



CRITERION
THEATRE
Licensed by the Lord Chamberlain to LADY WYNHAM (Miss Mary Moore)

AFTER ALL

1923



MADELINE CARROLL



LILIAN BRAITHWAITE

By
JOHN VAN DRUTEN

THE WYNHAM THEATRES Ltd.
The New Theatre, St. Martin's Lane, W.C.

Chorus
LADY WYNHAM
Miss Mary Moore

Managing Director
HOWARD WYNHAM and
BRONSON ALSEY

SUNSHINE CRUISE
By the World's most Delightful Cruising Line

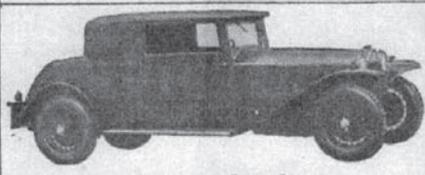
"ARANDORA STAR"
WITH PERFECT CUISINE AND SERVICE

Every stateroom is a cabin-deck. The glorious clear decks, fleetly appointed public rooms and excellent cuisine combine to make an "Arandora" cruise a most delightful holiday.

Full particulars from
BLUE STAR LINE
5, Lower Regent Street, S.W.1. (Corner MET)
LIVERPOOL: 10, Water Street, and Principal Tourist Agencies

SUNSHINE CRUISES TO MEDITERRANEAN, WEST INDIES, NORWAY AND NORTHERN CAPITALS

Also Tours to BRAZIL AND ARGENTINA



Speed with Safety in
LANCIA

LANCIA (England) LIMITED
47, FALMOUTH, LONDON
S.W.1. Telephone: GERRARD 5551

Telegrams: "Lanciamotor," Piccy, London. *Walter ALPERTON, 30, WEMBLEY.

SIVA SIRIO

Lecce Torino, 1966-1969

di Nino Balestra

Alla metà degli anni Sessanta si stava vivendo in Italia un momento di grande espansione, di ottimismo ed euforia in tutti i settori.

Nella nicchia delle Gran Turismo all'italiana si assisteva ad un fiorire di iniziative: Bizzarini, Isorivolta, De Tomaso, ASA... e chi più ne ha, più ne metta.

Il problema, anzi i problemi di tutte quelle belle proposte erano da ricercarsi nel prezzo di vendita, che doveva essere concorrenziale, nella manutenzione e assistenza, che doveva essere al pari di quelle delle grandi Case, nelle prestazioni, che dovevano trovarsi in linea con la concorrenza, nell'affidabilità forse il punto più delicato dell'intero programma.

La quadratura del cerchio venne ad un giovane e dinamico imprenditore di Lecce, Achille Candido, che tra le molte attività gestiva anche una Concessionaria Ford nella sua Città. Perché non costruire nel sud Italia

una vettura "veloce ma non da corsa, potente ma non un mostro"? Così recitava una brochure fatta stampare a Lecce per lo scopo, con il nome della futura GT già definito: Siva la Società produttrice, mentre il nome del modello era Sirio, come la stella, forse la più luminosa che sia dato vedere in cielo.

Le idee di Candido erano chiare, semplici e tutto sommato per nulla azzardate.

La Ford non aveva all'epoca una vettura con queste caratteristiche, ma disponeva di ottimi motori e di una rete capillare di assistenza.

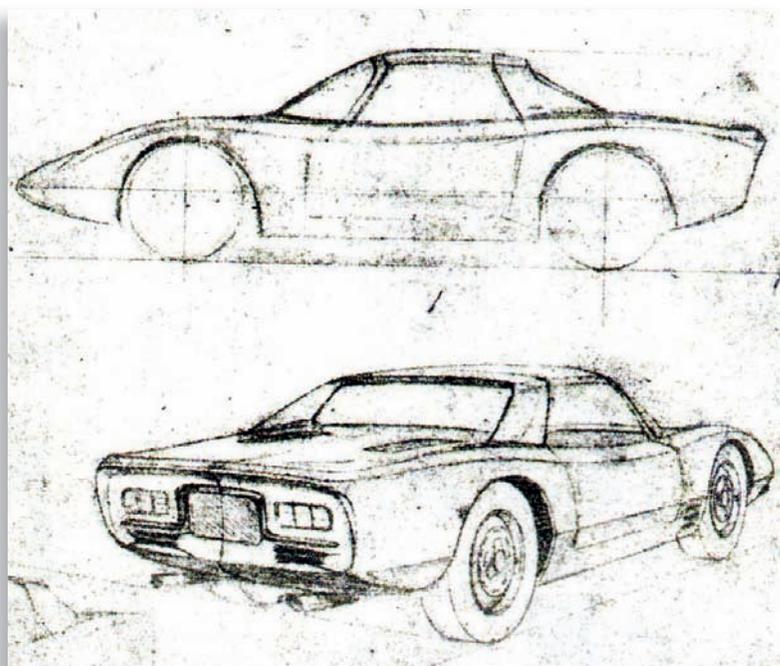
L'auto doveva avere due posti, motore Ford 2,3 litri prodotto in Germania e già montato sulle Taunus e sulle Capri, però in posizione posteriore-centrale, sospensioni a quattro ruote indipendenti, linea bassa e filante.

Achille Candido, che non si fermava alle sole idee, aveva anche realizzato i primi disegni di quella che doveva essere la sua Sirio GT, linea compresa.

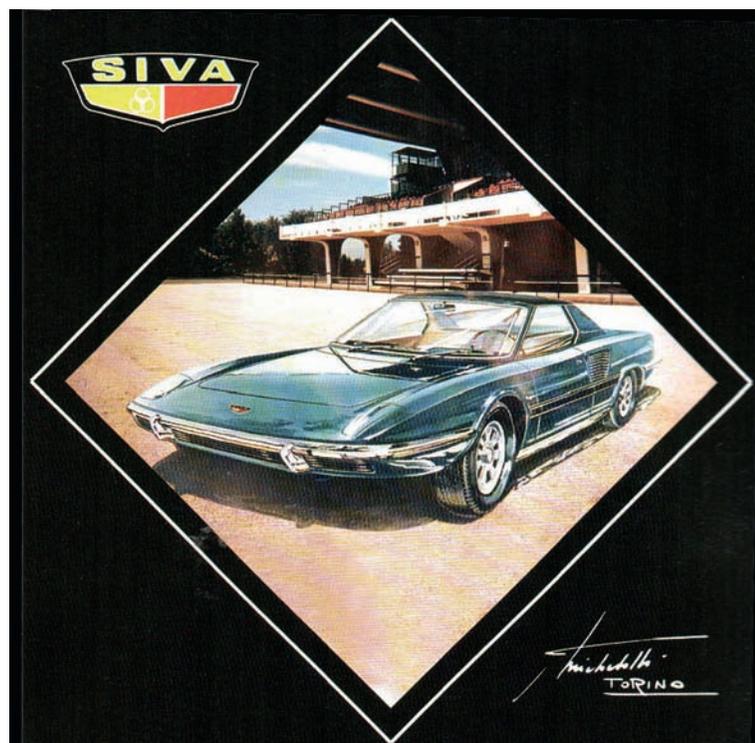
Nell'autunno del 1966, convinto della bontà del progetto, se ne andò al Salone di Torino, con i suoi disegni sotto il braccio. Parlò con la direzione della Ford che, pur non sposando il progetto in prima persona, non scartò affatto l'idea. Passeggiando fra gli stand e chiacchierando, Achille Candido conobbe il designer Domenico Iseglio ex Bizzarini ed ex Bertone, divenuto titolare di Stile Italia, uno studio delle dimensioni giuste per questa impresa. L'accordo venne raggiunto senza problemi e Iseglio si mise subito al lavoro, affinando i disegni portati da Candido, ne uscì una bella e bassa vettura, tipo Targa, con tettuccio asportabile. Il telaio scatolato venne progettato dall'ing. Giovanni Moretti, ex Abarth, mentre il motore passò sotto le cure del "mago" Virgilio Conrero, che dal tranquillo ma robustissimo sei cilindri 2.300 Ford Taunus, riuscì a portare la potenza dagli originari 90 CV sino a 145.



Una vera grande promessa che non riuscì a decollare.
Peccato perchè i presupposti c'erano tutti.



I primi bozzetti tracciati dallo stesso Achille Candido, che prefigurano esattamente la linea della sua Sirio GT. A destra l'immagine del depliant porta la firma Michelotti-Torino.





In questa immagine il prototipo della nuova GT, oltre ad una linea elegantissima, fa risaltare il tetto apribile tipo Targa.



Altra immagine della Sirio GT con tettuccio chiuso, dal perfetto disegno che ricorda in qualche tratto la ATS 2500.

Un ottimo risultato, che abbinato al peso di soli 850 kg della vettura, le conferiva delle prestazioni di tutto rispetto: ripresa fulminea e 220 all'ora di velocità massima.

Il Salone di Torino dell'autunno del 1967 era ormai alle porte e, con uno sforzo notevole, si riuscirono ad allestire tre esemplari, di cui uno funzionante per le prove che la stampa effettuava solitamente nei dintorni.

La risposta del Salone fu ottima. La vettura era alta solo un metro e quindici, lunga appena poco più di quattro metri, larga 1,65 passo di metri 2,35, linea molto bella alla quale aveva contribuito anche Michelotti. Il prezzo era stato fissato in tre milioni di lire tondi, dopo avere anche siglato un accordo di commercializzazione con la rete di concessionari Ford.

La vettura aveva un prezzo competitivo. Infatti con un costo di tre milioni di lire si viaggiava

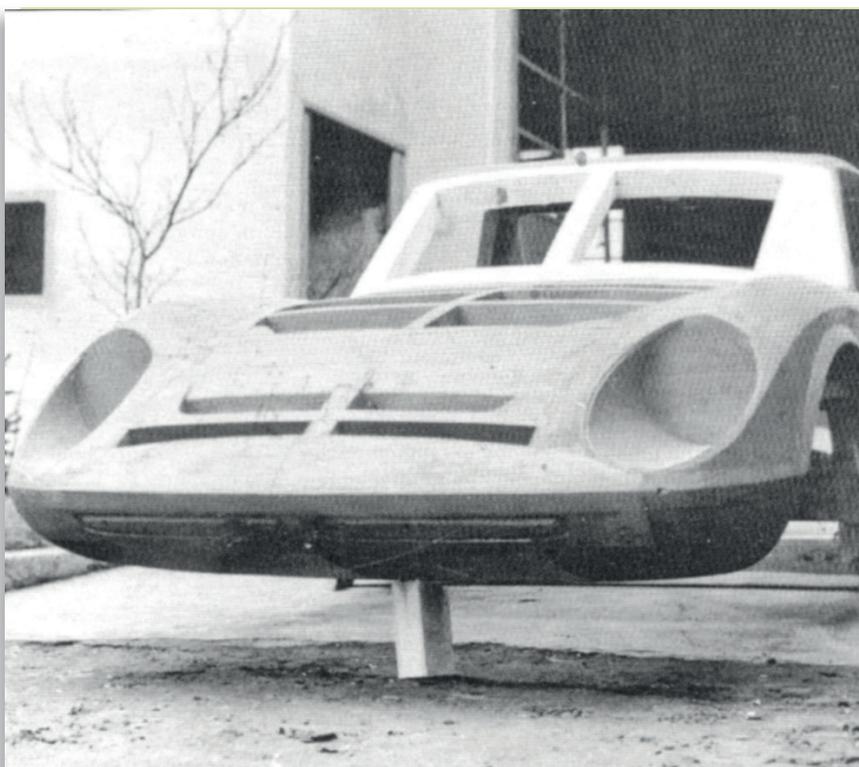
sino a 220 all'ora, contro i 210 - ad esempio - dell'Alfa Romeo 2600, che però di milioni ne costava quattro.

A questo punto bisognava compiere il passo successivo, industrializzare il progetto per una produzione di piccola serie, circa 300/500 vetture all'anno.

La stampa nazionale ed internazionale ne parlò in modo lusinghiero. L'italiano Autosprint le dedicò la prima pagina del numero speciale dedicato al Salone, così altre testate. Il Giorno titolava: "Una bomba da più di 200 all'ora nata nel profondo sud". E i problemi nacquero proprio dal profondo sud. Achille Candido ebbe contatti con il conte Sella, noto banchiere, disponibile a finanziare l'impresa. Ma Candido pose una condizione irrinunciabile: l'auto doveva essere prodotta a Lecce. Stranamente questo input giunse da una persona molto evoluta, un cittadino del

mondo, che ben sapeva come un'automobile in Italia per poter essere costruita in serie, sia pure ridotta, doveva rivolgersi solo nella zona attorno a Torino, oppure al massimo nel milanese. Ma fu irremovibile, ottenendo però un'ovvia risposta negativa da parte di chi doveva finanziare l'impresa.

Achille Candido cercò appoggi nella sua Lecce, ma non ottenne alcun risultato e intanto passò molto, troppo tempo. Così un progetto ricco di contenuti innovativi, più passavano i mesi e più sfioriva, come l'interesse attorno ad esso. Un vero peccato, per una bellissima vettura morta nella culla. Qualche anno fa un collezionista ha rinvenuto due dei tre prototipi, che farà ritornare in vita, così potremo ammirare finalmente questa auto mai nata. ▀



Si lavora all'interno di Stile Italia attorno al prototipo funzionante destinato all'imminente Salone di Torino del 1967.

A sinistra, il mascherone in legno che lo stesso Candido costruì dopo gli ultimi affinamenti di Michelotti.



Linea della Giulia "disegnata dal vento", novità assoluta per un periodo che privilegiava le linee affusolate.



La linea della Escort è slanciata dal parabrezza inclinato e dall'andamento sinuoso della fiancata e del padiglione

Berline sportive anni '70

Alfa Romeo Giulia e Ford Escort: due millelire a vocazione sportiva; motore più raffinato e prestante per la Giulia; più compatta e leggera la Escort.

di Umberto Lacchetti

A cavallo fra gli anni '60 e '70 l'Alfa Romeo Giulia è l'emblema della berlina sportiva. In un mercato automobilistico come quello italiano ancora poco permeabile alla concorrenza estera, Giulia è la vettura media regina di strade ed autostrade. Sa coniugare un'abitabilità da famiglia con prestazioni ai vertici della categoria. Data la preferenza in Italia per le piccole cilindrata, la versione "millelire" è preferita alla "millesesi", più accessibile per prezzo e costi di esercizio. In particolare la Giulia "1300 TI" viene prodotta in quasi 145mila esemplari fra il '65 ed il '72, più di ogni altra versione. La sigla TI (acronimo di "Turismo Internazionale", le gare in voga negli anni '50 riservate alle vetture di serie preparate) è assegnata in Alfa alle berline dalla connotazione sportiva. E la Giulia 1300 TI, che dal '66 affianca la 1300 base, si rivela subito all'altezza della nomina: ha un motore bialbero in lega leggera potente e collaudato; un cambio con la quinta marcia, una sciccheria per l'epoca; una carrozzeria dalla marcata personalità e un'aerodinamica fra le migliori, tanto che viene considerata la berlina millelire più veloce del mercato. Eppure una rivale che può sfidare l'Alfa Giulia ci sarebbe. Un'antagonista non tanto sul piano commerciale, quanto piuttosto in termini di sportività. Parliamo della Ford Escort 1300 GT, una berlina uscita nel '68 per rimpiazzare l'Anglia sul mercato europeo, pensata in Gran Bretagna e prodotta, oltre che negli stabilimenti inglesi, anche in quelli del Gruppo Ford di Germania e Belgio.

A dispetto dell'appellativo "GT" il corpo vettura è quello delle paciose Escort in cilindrata 1100 e 940, affidabili berline da famiglia senza velleità agonistiche. Dunque anche la GT è una 5 posti con bagagliaio capiente e dal '69 disponibile anche a 4 porte, piuttosto tondeggianti nelle fiancate, nel tetto e nella parte posteriore, nulla insomma che lasci presagire uno spirito competitivo. Il motore in ghisa ad aste e bilancieri offre una buona potenza, ma è meno raffinato e prestante del bialbero Alfa. Però la Escort pesa un quintale e mezzo in meno della rivale Giulia, può vantare una carrozzeria più compatta e moderna (è di progettazione più recente). In Ford scoprono presto la vocazione agonistica di quel corpo vettura, che permette a parità di motore (bialbero Lotus millesesi) di ottenere prestazioni superiori a quelle offerte dalla 'Cortina'. I rally, in particolare sullo sterrato, diventano il suo terreno di caccia preferito. Nelle versioni preparate dalla A.V.O. (Advanced Vehicles Operations) equipaggiate con i motori bialbero coglie grandi affermazioni. Basti ricordare i ripetuti successi al Mille Laghi, all'East African Safari, l'aggiudicazione dei campionati mondiali costruttori rally del '68 e '69 e la massacrante Londra Città del Messico. La Escort tanto su strada che su pista, nei rally e nelle piste africane, da pacifica berlina da famiglia si trasforma in un bolide in grado di dare filo da torcere a rivali come Porsche 911, Fulvia HF, Alpine Renault, BMW 2002.

Parliamo dunque di due berline capaci tanto di soddisfare le esigenze familiari quanto di garantire una guida dal tono sportivo, con le rispettive versioni elaborate pronte a scendere in pista o nei rally per mieterle vittorie. La sfida fra Escort e Giulia è lanciata, come si usava allora, fra partenze al semaforo e sorpassi in autostrada da raccontare al bar. Ognuna ha delle prerogative che la rendono apprezzabile.

Protagoniste in gara

In Giulia si viaggia con motori da corsa: sono gli stessi che, adeguatamente preparati e modificati, equipaggiavano anche le famose GTA. Si diceva della Giulia: "la berlina di famiglia che vince le corse." Ed è vero. La berlina coglie con la versione TI Super prestigiosi successi sportivi (rammentiamo la vittoria di categoria al Tour de France del '63 ed il 5° posto assoluto dietro alle Ferrari), ma la carriera dura solo tre anni, dal '63 al '65, poi deve cedere lo scettro alle sue declinazioni Gran Turismo con abitabilità da 2+2, che comunque adottano la stessa impostazione meccanica. Diversa è la storia della berlina anglo tedesca. In gara la Escort si presenta sempre con lo stesso corpo vettura della berlina dalla silhouette inconfondibile, ma con motorizzazioni ben differenti da quelle delle vetture di serie. La Escort Twin Cam che debutta in gara nel '68 monta un motore bialbero di 1600 cc che esalta la sportività del

marchio Ford, mentre le Escort di serie montano motorizzazioni classiche in ghisa ad aste e bilancieri, quindi decisamente meno performanti (e meno costose) dei bialbero da corsa. Al momento del lancio in Italia nel '68 la scelta è fra le versioni 940, 1100 e 1300 GT. Arriveranno negli anni successivi la 1600 Mexico e la 1300 Sport, sempre con motori ad aste e bilancieri, ma con modifiche ai passaruota per alloggiare le ruote con pneumatici a sezione più larga (165 x 13"). Alla gamma si aggiungerà poi la 1600 RS dotata di motore bialbero BDA a sedici valvole approntato dalla Cosworth Engineering, versione stradale del bolide sportivo. La Escort 1300 GT comunque è l'unica fra le Escort sportive ad avere mercato in Italia.

Giulia al top dell'efficienza meccanica

Un breve raffronto delle caratteristiche tecniche delle due berline, permette di inquadrare le differenze costruttive. Escort 1300 GT e Giulia 1300 TI seguono un'impostazione classica, con motore quattro cilindri in linea davanti in posizione longitudinale e trazione posteriore con ponte rigido. Nella Escort il propulsore è il tradizionale aste e bilancieri in ghisa, alimentato da un carburatore doppio corpo Weber; offre comunque una buona potenza (72 Sae che dal '71 diventano grazie ad alcune migliorie 82 CV Sae). La Giulia 1300 TI invece monta il celebre bialbero alimentato da un carburatore doppio corpo Solex: è superiore



L'ordinata architettura del bialbero in lega leggera; sulla destra il carburatore doppio corpo Solex.



Il robusto 4 cilindri in linea della Escort, sovrastato in parte dalla scatola del filtro dell'aria che nasconde il carburatore doppio corpo Weber.

per potenza (94 Sae) e coppia motrice a quello della Escort, pur con un rapporto di compressione inferiore. Entrambe le auto hanno lo scarico sdoppiato per favorire l'espulsione dei gas. Nel motore Giulia le valvole sono al sodio per ridurre la temperatura lungo il fungo della valvola e consentire una maggior resistenza alle sollecitazioni, un accorgimento che denota la cura ed il livello della meccanica Alfa. In più la Giulia è dotata di cambio a cinque marce con quinta di potenza, i rapporti sono ben spazati e consentono alla vettura di adattarsi meglio alle varie esigenze del percorso, in particolare in autostrada. Il cambio della Escort è a quattro marce come di norma allora, comunque è ottimo per manovrabilità e facilità di innesto. Per quanto riguarda le sospensioni, entrambe le vetture hanno il ponte rigido dietro e le ruote indipendenti davanti. In particolare, al retrotreno la Escort ha le molle a balestra, la Giulia le molle elicoidali e lo stabilizzatore a croce; all'avantreno la Giulia monta trapezi, molle elicoidali e barra stabilizzatrice, la Escort il più semplice e comunque efficace sistema McPherson. L'impianto frenante della Escort è a disco davanti e tamburo dietro, con servofreno. Quello della Giulia è a disco su tutte le ruote, con servofreno a partire dal '67 e modulatore di frenata sulle ruote posteriori dal '69. Dal '69 la Giulia abbandona il comando a cavo della frizione per quello idraulico. Sempre dal '69 la Giulia monta a richiesta pneumatici più larghi (165 x 14), mentre la Escort GT mantiene i suoi 155 x 12. Anche le "voci" dei due motori assecondano le caratteristiche agonistiche. Piacevole il suono del bialbero Alfa, le accelerazioni sono accompagnate dal classico rombo allo scarico, una sinfonia per gli appassionati.

Escort 1300 GT protagonista nei rally - cross

Il quattro cilindri in linea ad aste e bilancieri della 1300 GT è il più efficiente della gamma Escort. Alcune migliorie tecniche come il carburatore doppio corpo Weber ed i tubi del collettore di scarico separati aumentano la potenza rispetto alle motorizzazioni base, consentendo alla Escort GT di raggiungere i 150 km/h (158 km/h dal '71) e di esprimere un'accelerazione da berlina sportiva. Dopo la Giulia, è lei la migliore nella fascia di cilindrata. La 1300 GT è soprattutto una vettura robusta, tanto nella carrozzeria che nella meccanica. Ford Italia ai tempi ha voluto mettere in evidenza queste caratteristiche organizzando nei primi anni '70 un vero e proprio campionato monomarca su terreni sterrati, i cosiddetti rallycross, una via di mezzo fra rally ed autocross. Il Trofeo Ford Kleber di Rallycross si articolava in una decina di incontri all'anno con molteplici gare distribuite in varie batterie. Erano competizioni molto combattute, con salti, tamponamenti ed urti. Le vetture venivano messe duramente alla prova e, va detto, erano strettamente di serie salvo poche modifiche (rinforzi alle sospensioni, installazione del roll-bar e poco altro). L'obiettivo della Ford era da un lato dimostrare la bontà del prodotto e la solidità delle macchine, dall'altro avvicinare

i giovani alla competizione senza gravarli di impegni economici (le vetture venivano messe a disposizione dalla Casa). Proprio la Escort 1300 GT è stata protagonista in queste competizioni, gareggiava assieme alle Capri 1700 GT; dal '73 la gamma si è estesa anche alle Escort 1300 Sport e le Capri 1600 GT. La resistenza di queste auto era tale che a fine campionato venivano cedute ancora funzionanti, a dimostrazione che la robustezza non era millantata.

Linee vincenti

Alla base del successo di queste due vetture, ci sono anche caratteristiche estetiche. La carrozzeria a tre volumi della Giulia, è il frutto di accurati studi aerodinamici, considerati tra i migliori dell'epoca, caratterizzati dal parabrezza inclinato ed avvolgente e dall'originale coda tronca. Anche la Escort piace. Nel '72 è fra le straniere più vendute in Italia e la gamma Escort sfiora le 30mila immatricolazioni. Nello stesso anno esce dalle catene la duemilionesima Escort nel mondo. Una parte del merito va ascritto alla linea: tondeggianti ma slanciata grazie al parabrezza inclinato, allo sviluppo del padiglione che si unisce in modo morbido alla coda ed all'andamento sinuoso della fiancata in corrispondenza del parafango posteriore, accompagnato dall'originale taglio dei finestrini posteriori. Ben proporzionata, la linea della Escort risulta seducente e piacevole.



La caratteristica coda tronca della Giulia, svolge un'importante funzione aerodinamica.



L'originale taglio del finestrino è dovuto alla linea sinuosa della fiancata.



Interno portiera Escort, con inserto in legno sotto il finestrino.



Il ponte rigido della Escort, con molle a balestra.



Bagagliaio con ruota di scorta e serbatoio ai lati del piano di carico (Escort).

SCHEDA TECNICA Ford Escort 1300 Gt

Berlina 5 posti e 2 porte (a richiesta 4 porte dal '69), carrozzeria portante. Avantreno: a ruote indipendenti e sospensioni McPherson, tubi verticali di guida, bracci trasversali, ammortizzatori idraulici telescopici, molle elicoidali. Retrotreno: ad assale rigido, balestre longitudinali semiellittiche, ammortizzatori telescopici idraulici. Freni a disco all'avantreno, con servofreno a depressione, doppio circuito idraulico, freno a mano sulle ruote posteriori. Sterzo a cremagliera. Capacità serbatoio carburante: 41 litri.

Motore 4 cilindri in linea, superquadro Kent a corsa corta e camere di scoppio ricavate nella testa dei pistoni, alesaggio 80,98 mm, corsa 62,99 mm, cilindrata 1298 cc, rapporto di compressione 9,2:1, potenza massima 72 CV DIN a 6000 giri (82 CV SAE a 6000 giri), coppia massima 9,4 mkg Din a 4000 giri (GT prima del '71: 64 CV DIN a 5800 giri, coppia massima mkg 8,93 DIN a 4000 giri). Albero motore su 5 supporti di banco. Valvole in testa comandate da aste e bilancieri con albero a camme laterale. Alimentazione a carburatore doppio corpo Weber 32DFE filtro aria a secco, pompa carburante meccanica. Impianto elettrico 12 volt, dinamo. Lubrificazione forzata con filtro sul circuito principale. Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata

Trazione posteriore. Frizione monodisco a secco, funzionamento a cavo. Cambio a 4 marce sincronizzate + RM, comando a leva centrale, rapporti di trasmissione: I 3, 34:1, II 1, 99:1, III 1, 42:1, IV 1:1, RM 3, 87:1, rapporto al ponte: 4, 125:1. Differenziale con coppia conica ipoide. Pneumatici radiali 155 x 12.

Passo mm 2400, lunghezza mm 3978, larghezza mm 1570, altezza massima mm 1400. Carreggiata anteriore mm 1250 e carreggiata posteriore mm 1280. Diametro di sterzata 8,80 m, peso kg 830 (kg 850 4 porte).

Prestazioni

Velocità massima: 158 km/h (prima del '71: 150 km/h)



I sedili della Escort a costole trasversali in vinile, hanno una forma più moderna e sportiva di quelli della Giulia.

SCHEDA TECNICA Alfa Romeo Giulia 1300 TI

Berlina 5 posti, 4 porte; carrozzeria portante; avantreno a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali e barra stabilizzatrice; retrotreno ad assale rigido, bracci longitudinali, stabilizzatore a croce, molle elicoidali; ammortizzatori idraulici telescopici; freni idraulici a disco sulle 4 ruote (dal '67: servofreno; dal '69: limitatore di frenata al retrotreno), freno a mano a tamburo sulle ruote posteriori; sterzo a vite globoidale e rullo, oppure a circolazione di sfere; serbatoio carburante 46 litri.

Motore Tipo 00539; 4 cilindri in linea, anteriore, longitudinale; alesaggio mm74, corsa mm 75; cilindrata 1290 cc; rapporto di compressione 9:1; distribuzione a 2 alberi a camme in testa, comando a doppia catena; 2 valvole in testa per cilindro, disposte a V inclinate a 80°; testa dei cilindri in lega leggera, camere di scoppio emisferiche; basamento in lega leggera; un carburatore verticale doppio corpo Solex C 32 PAIA 7; lubrificazione forzata con filtro olio sul circuito principale; raffreddamento ad acqua; impianto elettrico 12 V, dinamo da 300 Watt, batteria 40 Ah (dal '67: 50 Ah); potenza massima 82 Cv Din (94 Sae) a 6000 giri/min; coppia massima 10,6 mkg Din a 4900 giri/min.

Trazione posteriore; frizione monodisco a secco; cambio di velocità 5 marce sincronizzate + rm; posizione a leva centrale; rapporti: I 1: 3,30 - II 1:1,98 - III 1:1,35 - IV 1:1 - V 1:0,79 - rm 1:3,01; rapporto al ponte 8/41; pneumatici: 155 x 15, dal '69 a richiesta 165 x 14.

Passo mm 2510, carreggiata anteriore mm 1324 (1314 con pneumatici 165 x 14), carreggiata posteriore 1274 (1264 con pneumatici 165 x 14), lunghezza 4140 mm (4160 mm dal '67), larghezza 1560 mm, altezza a vettura scarica 1430 mm, peso in ordine di marcia con pieno carburante 1010 kg.

Prestazioni
Velocità massima: oltre 160 Km/h;



Bagagliaio ampio in larghezza (ruota di scorta e serbatoio sono sotto il piano di carico) e rivestito in gomma, con ferri in dotazione (Giulia).



Il ponte rigido con bracci longitudinali e molle elicoidali della Giulia.



Interno portiera della Giulia, semplice ma con materiale di qualità.



I sedili della Giulia, comodi come poltrone; il materiale è in similpelle Texalfa.



Cruscotto e plancia rivestita in finto legno Tek (Giulia), con autoradio optional after market.



Scritta Giulia 1300 TI sulla plancia.

Cosa ne pensa Mario Lodola

Un conto erano le Escort che i clienti acquistavano dalla concessionaria, ben diversi erano i bolidi vittoriosi nei rally e le loro versioni stradali, cioè le Twin Cam e le RS. Un divario che in Alfa Romeo appariva meno evidente. Mario Lodola, noto collaudatore in quegli anni in Alfa Romeo ed una vita professionale trascorsa fra le auto del Biscione, ha voluto subito far notare la differenza: *“Le Giulia berlina e Gt avevano bisogno di poche modifiche per essere competitive; motori bialbero in lega leggera, freni a disco sulle quattro ruote, albero di trasmissione in due tronconi per smorzare le vibrazioni erano accorgimenti già presenti nelle auto di serie. Infatti gareggiavano con successo nella categoria A (Turismo) dove le modifiche ammesse erano ben poche.”* E le Escort? *“Le Escort non erano nate per correre: davanti montano pesanti motori in ghisa, il posteriore è troppo leggero ed in curva l'auto diventa sovrasterzante. Anche il sistema delle sospensioni dell'Alfa è migliore, davanti i quadrilateri sono superiori al sistema McPherson; idem in frenata, l'Alfa è migliore.”* Però nei rally le Ford Escort davano la paga a tante vetture blasonate... *“Merito dei preparatori, hanno montato un motore in lega davvero potente, hanno modificato radicalmente l'assetto della vettura, è venuta fuori la RS, un'auto da corsa, ma c'è un abisso di differenza rispetto a quelle che portavano in giro le famiglie.”* E in pista, come andava il match Giulia/GTA – Escort RS? *“L'Alfa prevaleva nelle piste veloci come Monza, l'Escort andava meglio nei tracciati tormentati come il Nurburgring.”* Nei rally l'Alfa Giulia non si è fatta vedere, come mai? *“Non eravamo pronti per questo tipo di corse. La Giulia andava preparata ed alleggerita, c'era anche il problema della coppa dell'olio troppo bassa. L'Escort invece si è trovata a suo agio su questo terreno perché è più leggera, ha il passo più corto, è più compatta.”* Ford organizzava in quegli anni il trofeo monomarca di rally-cross con le Escort. L'Alfa ha fatto qualcosa di simile? *“Ci siamo resi conto che queste gare erano molto seguite, erano una forma di pubblicità perché la gente vedeva correre l'auto di tutti i giorni e si inorgoglia. Anche l'Alfa poi ha organizzato qualcosa di simile: il trofeo Alfasud, però niente autocross, erano gare di velocità su pista.”*



Nella Escort la coda è tondeggiante, è in tinta nera (dal '71) ed è incorniciata dal profilo.



La caratteristica linea della Giulia, parabrezza inclinato e coda tronca.

Finiture ed interni: di buon livello, senza esagerare

Le finiture e l'allestimento della Escort 1300 GT sono apprezzabili: all'interno il pianale è rivestito in moquette nera, i sedili hanno un bel disegno a costole trasversali, le portiere sono impreziosite da pannelli in legno.

Finiture e strumentazione sono decisamente migliori rispetto alle Escort base.

La strumentazione comprende tachimetro, contagiri, termometro acqua, manometro olio, amperometro, indicatore livello carburante, contachilometri totale oltre a varie spie. Di serie c'è anche l'accendisigari. La plancia è in finto legno. All'esterno sulla fiancata c'è la targhetta che identifica il modello GT, la mascherina è verniciata in nero opaco, abbondano i profili cromati attorno ai finestrini e sotto le battute delle portiere; piacevole il contorno in profilo della coda nera.

Più spartana la Giulia 1300 TI, il materiale è comunque di buona qualità. La plancia della Giulia è rivestita in finto legno (Tek) con profili cromati, semplice e piacevole.

La strumentazione è raccolta nel cruscotto in due quadranti circolari (così a partire dal '67, prima era diversamente collocata attorno al tachimetro a nastro a sviluppo orizzontale): c'è tutto quello che è presente sulla Escort tranne l'amperometro (e l'accendisigari); in più c'è però il contachilometri parziale. Nella Escort la strumentazione è evidenziata in più elementi circolari e fa scena; nella Giulia è meglio leggibile. Diversi i sedili: quelli della Giulia sono poltrone comode, quelli della Escort hanno un disegno più moderno e sportivo.

Conclusioni

Sul mercato la Escort 1300 GT costava di listino al momento del lancio 1.080.000 lire, circa il 30% in meno della rivale italiana. Una vettura equilibrata fra prezzo, finiture, dimensione, cilindrata e prestazioni. Eppure non ha riscosso in Italia il successo di vendite che ci si poteva aspettare. A frenarla, la concorrenza interna delle economiche versioni "1100" e "940", particolarmente apprezzate per i bassi costi di esercizio

unitamente ad un corpo vettura che offriva una buona abitabilità ed una certa dimensione; con pochi soldi si faceva bella figura. E' così che da noi l'Escort è ricordata più come berlina da famiglia che per i suoi trascorsi sportivi. Che però ci sono stati e vanno recuperati, per dare la giusta considerazione a questa berlina, un'auto vincente in pista e nei rally.

La Giulia 1300 TI invece ha riscosso un discreto successo nelle vendite, nonostante il prezzo meno accessibile. Un ruolo importante l'ha giocato la meccanica molto valida, la stessa impostazione delle versioni da corsa. Tenuta di strada, frenata e potenza erano ben note al pubblico. Correre ad oltre centosessanta chilometri all'ora ed affrontare i sorpassi con accelerazioni rabbiose accompagnate dal caratteristico rombo Alfa è una musica per gli appassionati. Su strada era la regina incontrastata, ritratta in tante pellicole anni '70, dove le rincorse fra Polizia e malviventi erano all'ordine del giorno e la Giulia da una parte o dall'altra era protagonista.

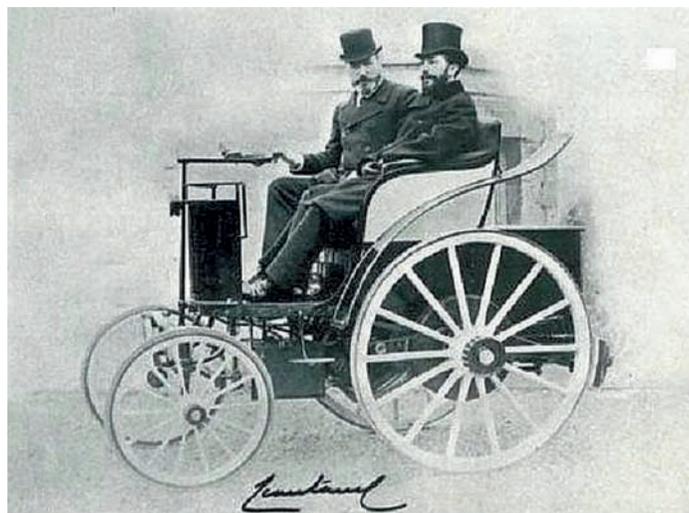
Le auto del servizio

La Giulia 1300 TI ci è stata messa a disposizione da Paolo Aimi, imprenditore di Cannetolo - Fontanellato (PR). L'esemplare è stato immatricolato nel '69 ed è in tinta originale amaranto. Si tratta di una 1300 TI seconda serie, riconoscibile davanti dalla calandra in retina nera e tre profili cromati, dietro dalla denominazione "GIULIA 1300 TI" in maiuscolo. La seconda serie esce nel '67 quando la Giulia viene sottoposta ai primi aggiornamenti che ne modificano un po' l'aspetto e gli interni. Nel '69 vengono introdotti alcuni aggiornamenti meccanici e tecnici, fra cui i pannelli fonoassorbenti per ridurre la rumorosità nell'abitacolo. Invariato il motore.

La Ford Escort 1300 GT risulta prodotta nel luglio '71, è in tinta originale bianco, con la coda verniciata in nero (prima del '71 la coda era nella stessa tinta della carrozzeria). E' una MK1 (prima serie). Ha 4 porte (optional disponibile dal '69). Alcuni perfezionamenti alla meccanica nel '71 fanno guadagnare al motore 8 cv di potenza. Possiamo dire quindi che entrambe le vetture sono al top della loro evoluzione. ▀



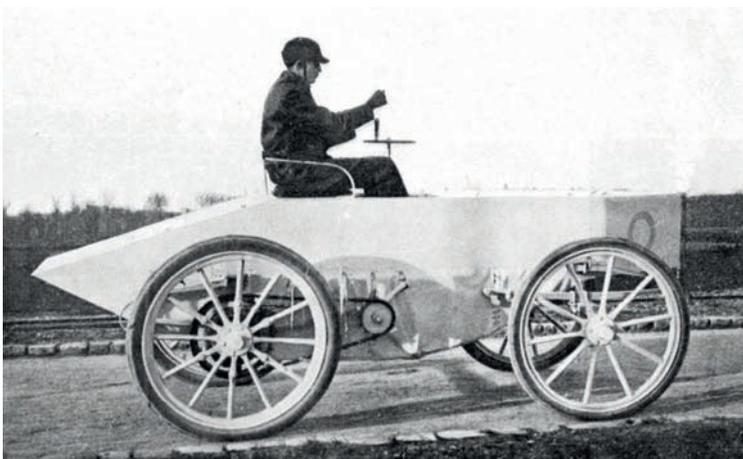
Il veicolo di Ayrton & Perry del 1881 è considerata la prima automobile elettrica al mondo. Ma si trattò di un esemplare sperimentale senza seguito produttivo.



Charles Jeantaud alla barra di guida del suo veicolo elettrico.

L'automobile elettrica nei primi '900

di Marco Batazzi



Con questa vettura elettrica Jeantaud stabilì un effimero record di velocità a circa 92 Km/h.



La "Jamais Contente" con cui Camille Jenatton superò per la prima volta il "muro" dei 100 Km/h.

La prima automobile è a vapore. La prima automobile è elettrica. La prima automobile è a benzina. Vere tutt'e tre ma dimenticandoci il carro di Cugnot del 1769, primo mezzo semovente a vapore, abbiamo ormai accettato che la prima automobile nel senso moderno che intendiamo sia la Benz del 1886. Mentre in Inghilterra si diffondevano lente diligenze a vapore, nel 1881 Camille Faure in Francia e Charles Brush negli Stati Uniti, indipendentemente l'uno dall'altro, avevano trovato il sistema di migliorare le prime batterie (nate nel 1859) utilizzando una pasta all'ossido di piombo e triplicandone il potenziale. Nel corso dello stesso anno gli inglesi Ayrton & Perry avevano già messo su strada a Londra il loro triciclo elettrico, mosso da un motore collegato alle ruote con una catena; la velocità era regolata da un controller che apriva i vari collegamenti delle batterie con una serie di tacche. Essendo equipaggiato con lampadine Edison arrivate sul mercato appena un anno prima, era anche il primo veicolo del mondo con illuminazione elettrica. Mentre però l'Ayrton & Perry si fermò alla fase sperimentale, seguito da altri veicoli simili rimasti nella medesima situazione, quello di Benz era pronto per passare alla fase industriale. Da qui la sua conclamata paternità per l'automobile. Tuttavia a fine

'800 il migliore sistema di trazione non era ancora dato per scontato. Vapore, elettrico e benzina erano in corsa a pari merito. Forse solo il vapore appariva svantaggiato dal tempo necessario per mandare in pressione la caldaia, e su questo si stava lavorando per azzerarlo o quasi. All'inizio il propulsore elettrico pareva addirittura in vantaggio perché bastava salire a bordo e partire, mentre l'auto a benzina spesso necessitava di alcune operazioni, come ad esempio il "cicchetto" al carburatore e, soprattutto, un robusto strattone alla manovella di avviamento, non sempre coronato da successo. Vibrazioni, odore di benzina e fumo accompagnavano le prime auto a combustione interna, mentre le elettriche si muovevano con silenziosa dignità senza emettere alcunché. In Francia Charles Jeantaud, dopo aver sperimentato un veicolo elettrico già nel 1881, fondò nel 1893 una azienda che produceva solo automobili elettriche. Fu con una Jeantaud che il pilota Gaston de Chasseloup-Laubat arrivò a sfiorare i 100 Km/h nel 1899 (92 Km/h per la precisione) stabilendo uno dei primi record di velocità ufficialmente registrati. Fu di breve durata. Pochi mesi dopo, il 29 aprile 1899 la vettura elettrica del conte belga Camille Jenatton correva nel parco di Achères, vicino a Parigi. Sul chilometro lanciato raggiunse i 105,904 Km/h con la

“Jamais Contente” dalla caratteristica forma a siluro. L'anno prima a Roma si era tenuta una sfida tra un'auto elettrica e una a benzina con destinazione il colle del Pincio. La vettura a benzina partì più veloce ma si fermò in piazza del Popolo in una nuvola di fumo, mentre quella elettrica arrivò in cima al colle. Al Salone di Torino del 1898, due auto elettriche d'importazione suscitavano interesse. Un ingegnere milanese, Gino Turrinelli, ne fu affascinato, tanto da aprire uno studio industriale e passare all'atto pratico nel giro di poco tempo con la SIVE (Società Industriale Veicoli Turrinelli & C.). Nel 1901 quattro taxi elettrici Turrinelli riscossero grande successo a Milano, e persino l'Arcivescovo se ne servì durante le visite pastorali nel 1903. A quell'epoca i regnanti avevano almeno un'auto elettrica nel loro garage: la Regina Vittoria aveva una Columbia prodotta in America per suoi i brevi spostamenti, mentre Vittorio Emanuele III usava un runabout elettrico Krieger nel proprio parco per portare in giro la consorte. Non va neppure dimenticato che nel 1902 una Baker elettrica aveva superato i 160 km/h, record non omologato perché avrebbe dovuto essere registrato nei due sensi di marcia, mentre la vettura si era impennata sfasciandosi e uccidendo due spettatori (l'intera storia su Epocaauto di agosto 2018).

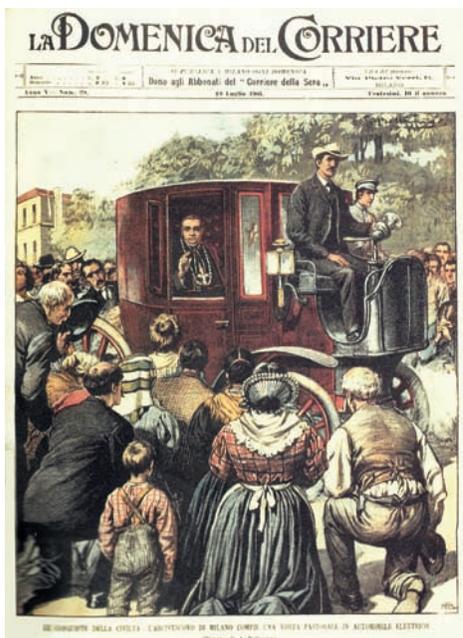


Il mozzo della ruota di una Lohner-Porsche mostra l'installazione coassiale del motore elettrico.

Di quegli anni pionieristici dobbiamo anche ricordare le innovazioni che un giovanissimo Ferdinand Porsche, allora assunto dalla Lohner di Vienna, apportò al sistema di trazione elettrica: nel 1899 progettò una vettura leggera che aveva i motori nei mozzi delle ruote anteriori, i quali garantivano trazione con ridotte perdite di energia. Senza contare poi la sua «Mixte» del 1901, prima ibrida in produzione della storia, sebbene commercialmente condannata da un prezzo per l'epoca esorbitante. Sembrava che l'automobile elettrica stesse per prendere il soprav-



La Columbia Electric 1900 del Museo di Sinsheim mostra, oltre alla capote originale, un frivolo parasole integrale con le frangette.



Copertina della Domenica del Corriere mostra l'arcivescovo di Milano in visita pastorale a bordo di un veicolo elettrico nel 1903.

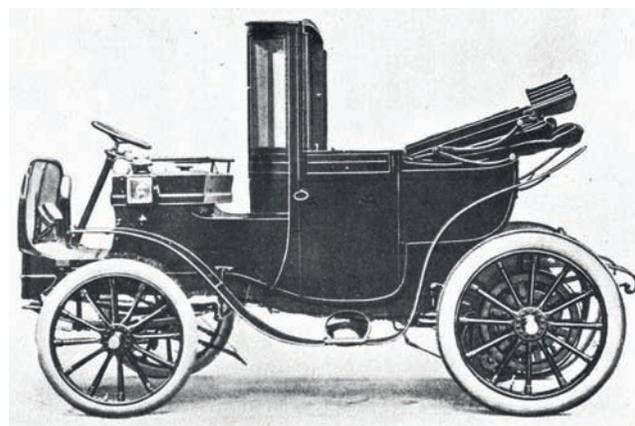
vento, ma il continuo progresso tecnico del motore a scoppio è stato tale da relegare la trazione elettrica al ruolo di comprimaria: le avvisaglie della maturità raggiunta dal motore a scoppio si sono avute già con la Pechino-Parigi del 1907. L'avviamento elettrico nel 1912 e la Prima Guerra Mondiale daranno il colpo di grazia a questo sistema di trazione: sul



Re Vittorio Emanuele III alla guida della sua Krieger personale.



Un impettito chaffeur alla guida di una carrozza elettrica da città di Turrinelli.



Auto pubblica Gallia, prodotta su licenza francese per breve tempo.

fronte non si poteva certo perdere tempo a ricaricare le batterie.

L'Italia dei pionieri

Intanto in Italia la Società Industriale Italiana Dora, un'azienda con sede a Genova e stabilimento ad Alpignano, alle porte di Torino, aveva iniziato l'attività con la pro-

duzione di lampadine e accumulatori. Dal 1905 al 1909 produsse anche autovetture con uno o due motori elettrici, premiate all'esposizione internazionale di Milano del 1906. Dello stesso periodo è l'effimera apparizione della Società Gallia. Il nome lo deve all'acquisizione di brevetti francesi dalla "Electricque" di Parigi. La sede aziendale è in corso Vittorio Ema-



Autocarro elettrico STAE da 5 tonnellate, in uso al Cotonificio Valle Susa.



Vettura elettrica STAE, oggi conservata al Museo dell'Auto di Torino.

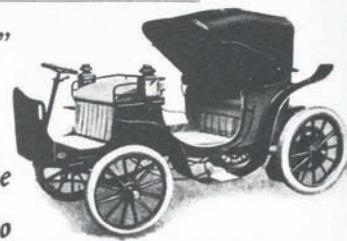


Furgone Turrinelli in uso alle Poste di Milano.

"DORA," Società Industriale Italiana
 Sede in GENOVA, Via Carlo Felice, 74 Stabilimento in ALPIGNANO (Torino)
 Capitale L. 2.200.000 interamente versato

FABBRICA DI AUTOMOBILI ELETTRICI AD ACCUMULATORI
 Premiata all'Esposizione Internazionale di Milano 1906

Le vetture Elettriche "DORA,"
 sono:
 Le vetture più eleganti
 Le vetture più solide
 Le vetture più silenziose
 Le vetture più veloci
 Le vetture ideali per città e per dame
 Le vetture d'esercizio
 più economico



Le vetture elettriche "DORA," sono munite di batterie di accumulatori "DORA," che permettono di percorrere 80-100 Km. con una sola carica. Si fanno manutenzioni a forfait. --- Grandi officine di riparazioni. --- Batterie di ricambio capaci di oltre 150 scariche.

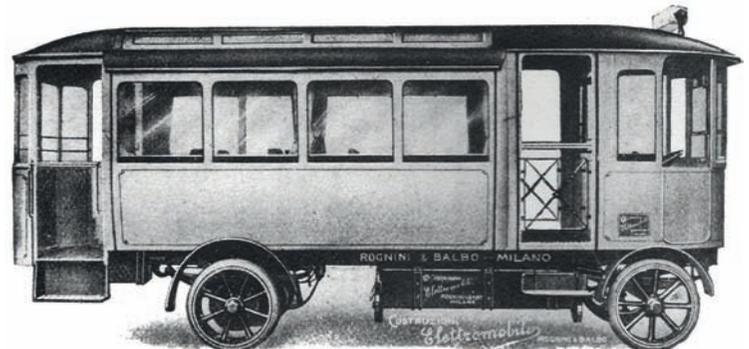
LA SOCIETÀ "DORA," FABBRICA INOLTRE:
 Lampadine elettriche ad incandescenza di tutte le forme e tipi.
 Accumulatori per batterie di stazione. Accumulatori per trazione di ogni forma.
 Accessori per impianti d'illuminazione elettrica.

SE SPEDISCONO PREVENTIVI E CATALOGHI A RICHIESTA

Pubblicità delle vetture elettriche Dora, "ideali per città e per dame"...

nuele 9 a Torino, lo stesso indirizzo della nota officina dei fratelli Ceirano. La Gallia non sopravviverà alla crisi del 1907. In Corso Regina Margherita 46, sempre a Torino, apre i battenti la Krieger, che intende costruire auto elettriche e benzo-elettriche su licenza della Krieger francese. Nel giro di due soli anni, dal 1905 al 1907 l'accordo salta per inadempienza degli italiani, ma l'attività continua sotto l'egida della STAE (Società Torinese Automobili Elettriche), che utilizza accumulatori Tudor e due motori elettrici da 5 hp ciascuno, collegati alle ruote mediante una convenzionale trasmissione a cardano e cambio a 3 marce. Nonostante la diversificazione della produzione che comprendeva anche carrelli automotori per uso interno nelle fabbriche e carri da trasporto benzo-elettrici, la STAE

non resse la concorrenza delle auto a combustione interna, e chiuderà nel 1913. Dopo la 1ª Guerra Mondiale Milano diventerà importante per la continuazione della produzione di veicoli elettrici: nel 1922 la Stiegler presentò una vetturella che ottenne solo un pugno di ordinazioni, tra cui l'Ente Fiera che ne fa realizzare qualcuna a 8 posti da usare come navetta all'interno della Fiera stessa. Nel 1928 Stiegler "elettrifica" una sessantina di taxi di Milano, ma la sua attività termina a quel punto, mentre l'azienda dell'ing. Turrinelli comincia, a partire dal 1903, a fornire veicoli per la raccolta della Posta e per altre attività commerciali. Si tratta sempre di veicoli a destinazione urbana e destinati a piccoli trasporti o come veicoli utilizzati dalla municipalità. Nel 1922 a Milano si inaugurava una



L'Elettromobile della Rognini & Balbo, che gestì una linea tranviaria su gomma a Milano, soprannominata "menagram" perché collegava l'ospedale col cimitero.

linea gestita con veicoli elettrici Rognini & Balbo. Non ebbe fortuna. Un po' per la loro eccessiva lentezza, un po' per il soprannome di "Menagram" dato loro dai milanesi a causa dei suoi capoli-

nea: l'Ospedale e il Cimitero... L'interesse per l'auto elettrica tornerà per necessità durante la 2ª Guerra Mondiale e si svilupperà con lentezza negli anni Cinquanta. (continua)

La Ferrari 410 S avrebbe dovuto prendere il posto della 375 Plus e rinnovare i trionfi nella Carrera Panamericana. Ma le vicende della gara messicana influirono pesantemente sul destino della più potente e brutale 12 cilindri Sport realizzata a Maranello negli anni '50.

Juan Manuel Fangio al volante della 410 S nella 1000 km di Buenos Aires del 1956, unica gara disputata in forma ufficiale dalla possente 12 cilindri.



L'erede sconosciuta

di Giuseppe Valerio



Sture Nottorp sulla sua 410 S nel Gran Premio di Svezia del 1956. Lo svedese alimentò a lungo una leggenda su un presunto boicottaggio subito alla Mille Miglia del 1957

Nella grande epoca delle barchette Sport a motore anteriore, all'inizio degli anni '50, la Ferrari aveva realizzato la sua vettura più potente e brutale di sempre, la 375 Plus. Spinta da un motore che sfiorava i 5 litri di cubatura, quella 12 cilindri avrebbe dovuto chiamarsi "410", se si fosse seguita la denominazione secondo la cilindrata unitaria. Invece, come a proseguire la linea ideale tracciata dalla 375 MM, era stato scelto il nome di 375 Plus, dove quel "più", oltre alla cilindrata maggiorata, sottolineava la potenza e le prestazioni della vettura. Ma le vittorie della 375 Plus alla 24 Ore di Le Mans e alla Carrera Panamericana del 1954 non erano riuscite a eluderne il problema della scarsa

guidabilità: ne aveva fatto le spese in particolare Nino Farina, uscito rovinosamente di strada nei primi chilometri della Mille Miglia di quello stesso anno.

Il V12 da 5 litri erogava una potenza mai vista prima su una Sport utilizzata anche in gare su strada: era pari a 330 CV che però i piloti con grande difficoltà riuscivano a scaricare sull'asfalto. A destare perplessità erano il telaio a passo lungo (2600 mm), le carreggiate piuttosto strette (1325 mm all'anteriore, 1284 al posteriore), il baricentro alto determinato dalla presenza sull'asse posteriore di un serbatoio del carburante supplementare sovrapposto al già ingombrante ponte De Dion; infine, i piloti lamentavano un forte sbilanciamento del peso sull'asse anteriore. Nella primavera del 1955, la Ferrari avviò la progettazione di una versione riveduta e corretta della 375 Plus. Per quanto riguardava il motore, si era scelto di realizzare un nuovo V12, derivato dalle unità Tipo 126, le stesse utilizzate per la Gran Turismo stradale Superamerica che avrebbe debuttato al



29-04-1956 - 1000 chilometri di Buenos Aires - Ferrari 410 S - Collina/Musso, etc.

Il disegno ufficiale della Ferrari 410 S custodito negli archivi della Casa di Maranello



Una delle ultime apparizioni in pista della Ferrari 410 S fu quella di Skip Hudson nel Los Angeles Examiner Grand Prix del 1959 dove si classificò in terza posizione

Salone di Parigi nell'ottobre del 1955. Il motore 126/C aveva la medesima cubatura da 5 litri di quello della 375 Plus ma questa volta, anche per sottolineare la discontinuità dal progetto precedente, si scelse di battezzarlo "410".

Della nuova 410 S vennero approntati quattro esemplari ma il motore fu sviluppato secondo due diverse modalità: accensione singola e alimentazione con tre carburatori Weber W40 DCF/3 per le due unità prodotte per conto di committenti privati (Tony Parravano negli Stati Uniti, Michel Paul-Cavallier in Francia); accensione a doppia candela (come nei propulsori montati sulle monoposto di F1), processo di combustione ottimizzato e tre carburatori Weber 46 DCF con corpi in lega di magnesio per le due unità approntate in esclusiva per la squadra ufficiale. Le prime vantavano una potenza di circa 345 CV, le altre arrivavano a circa 380 CV.

Ma le innovazioni principali riguardarono il telaio e il cambio. Il passo venne accorciato a 2420 mm e le carreggiate, allargate rispettivamente a 1455 mm all'anteriore e 1450 mm al posteriore, resero la vettura più stabile e guidabile. Un nuovo cambio a 5 marce, in luogo della vecchia trasmissione a quattro rapporti, migliorava sensibilmente le possibilità di sfruttare l'intera erogazione della potenza, grazie anche a una curva più uniforme.

Che la 410 S fosse principalmente destinata alla Carrera Panamericana lo testimonia la scelta della Ferrari di numerare i quattro telai

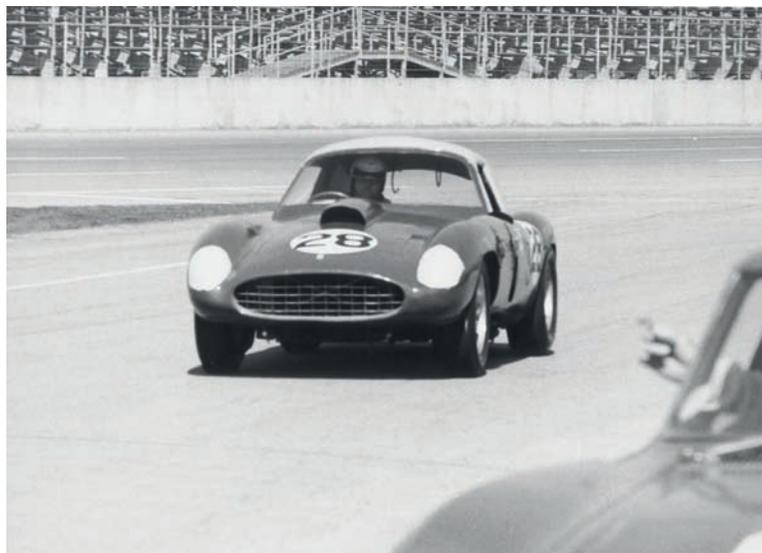
realizzati utilizzando un codice alfa numerico che dopo il numero di serie prevedeva l'inedito suffisso "CM" (Carrera Mexico).

I telai 0592 CM e 0594 CM furono destinati, come detto, ai clienti sportivi.

Ma se il primo esemplare venne dotato di una carrozzeria spider Scaglietti di tipo tradizionale, il secondo, per volontà del suo committente francese, ebbe in dote una elegantissima carrozzeria chiusa, coupé berlinetta, progettata e realizzata da Sergio Scaglietti, e ispirata alle fattezze delle più celebri 375 MM stradali.

Gli altri due esemplari, la 0596 CM e la 0598 CM, furono dotati di carrozzerie spider di nuova concezione: tali linee avrebbero influenzato tutta la produzione successiva di Ferrari Sport a motore anteriore fino alla fine degli anni '50.

L'inattesa cancellazione della Carrera Panamericana determinò anche il rapido declino della 410 S. I due esemplari approntati verso la fine del 1955, sfumata la trasferta in Messico, vennero iscritti alla 1000 Chilometri di Buenos Aires del 1956. L'esemplare 0596 CM fu affidato a Luigi Musso e Peter Collins; la 0598 CM a Juan Manuel Fangio ed Eugenio Castellotti. Questi ultimi ottennero il miglior tempo nel corso delle qualifiche mentre Collins fece segnare il giro più veloce in gara. Entrambe le vetture però furono costrette al



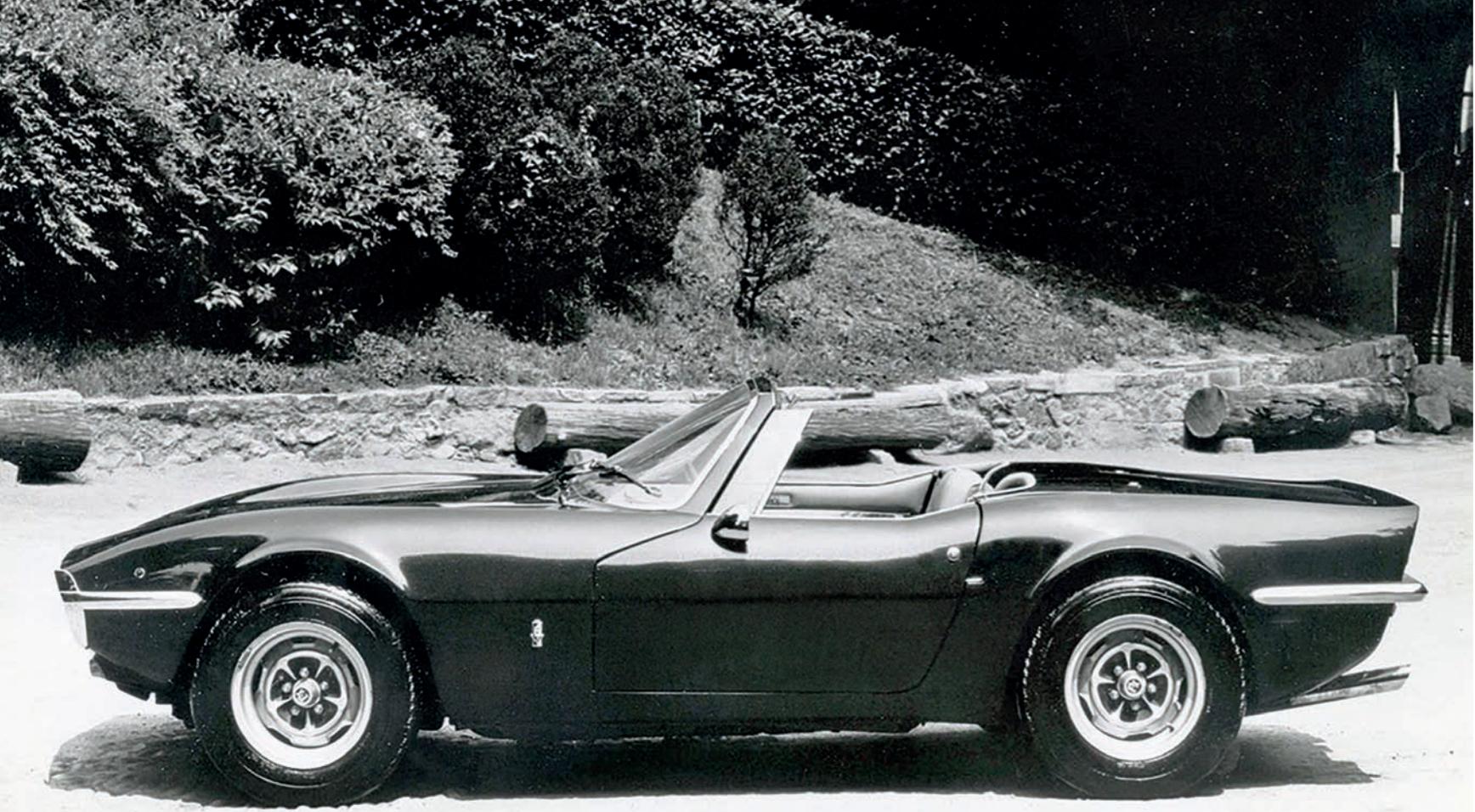
Una rara immagine della Ferrari 410 S in versione berlinetta guidata da Roger Ward durante le prove non cronometrate della 3 Ore di Daytona del 1963



La 410 S berlinetta di Ward a Daytona nel 1963 tra le 250 GTO di David Piper e Glenn "Fireball" Roberts. La vettura non prese parte alla gara e la sua identificazione è stata incerta

ritiro per problemi al cambio, ancora non in grado di supportare l'enorme potenza. Quella in Argentina fu la prima e unica apparizione in veste ufficiale della 410 S. Da Buenos Aires le due vetture non fecero ritorno in Italia e furono vendute: la 0596 CM finì nelle mani del pilota svedese Sture Nottorp mentre la 0598 CM la acquistò l'americano John Edgar.

Nottorp, in coppia con il connazionale Ivar Andersson, concluse al settimo posto il Gran Premio di Svezia del 12 agosto 1956, prova valida per il Campionato Mondiale Sport, quindi si presentò al via della Mille Miglia nel maggio del 1957. In quella occasione, lo svedese – impossibilitato a prendere il via a causa di un misterioso guasto – lamentò addirittura un presunto sabotaggio alla sua vettura da parte della stessa Ferrari, a suo dire impaurita dal devastante potenziale della 410 S. Una leggenda su cui Nottorp è stato disposto a giurare anche a diversi anni di distanza ma che ovviamente non è mai stata suffragata da alcuna prova. Ancora esistenti, le quattro 410 S sono tra le protagoniste più ammirate dei principali concorsi di eleganza per auto storiche. ▀



La versione spider della Sirex, prodotta in una – forse due – unità, ricorda apertamente le più celebrate muscle cars americane di fine anni '60.

L'effimera seduzione della Sirena italo-francese



Breve storia della LMX Sirex

Testo di Giuliano Silli



Il piacevole ¾ anteriore denota la particolare conformazione del paraurti, che contribuisce alla caratterizzazione stilistica del frontale.

La cinquantesima edizione del Salone dell'Automobile di Torino (30 ottobre – 10 novembre 1968) proponeva non poche novità, nella parte riservata ai Carrozzeri: in forma smagliante, i grandi atelier torinesi rappresentavano l'Italian Style nel modo migliore esibendo ciò che oggi sono considerati dei capolavori, come la Carabo di Bertone (già vista pochi giorni prima a Parigi), la P5 (Ginevra) e la P6 di Pininfarina, la Serenissima GT e le Maserati Ghibli Spider e Simun prototipo di Ghia, la Maserati Indy e la FIAT 125 Samantha di Vignale, e via discorrendo. In concomitanza col periodo del Salone, ma al di fuori di esso, faceva la sua apparizione una bella fuoriserie costruita da una ditta

di Milano, la Limaplas, che attorno al motore 6 cilindri Ford Taunus 20M TS di 2,3 litri aveva realizzato un impianto tutto nuovo: telaio monotrave centrale in lamiera stampata, sospensioni indipendenti davanti e dietro, quattro freni a disco, e soprattutto una piacevole carrozzeria coupé a due porte, di vaga ispirazione americana, completamente in vetroresina. La fibra di vetro era ancora un materiale relativamente sconosciuto, nella produzione di serie delle vetture "stradali", essendo il frutto dell'esperienza sportiva di coloro che lo sapevano trattare. Uno di questi era il francese Michel Liprandi, che all'inizio degli anni Sessanta si propose per realizzare alcune versioni speciali della pic-



In quest'immagine è evidente l'equilibrio stilistico della LMX, che dissimula abilmente i suoi neanche quattro metri di lunghezza.

cola ASA, oltre ad intervenire con diverse consulenze per Carlo Abarth al fine di sostituire l'alluminio delle carrozzerie con un prodotto più leggero. L'attività che inizialmente era stata condotta a livello personale, poteva benissimo essere ampliata realizzandola in forma societaria, ed ecco che nel 1967 nasce la Limaplas s.a.s.

costituita tra lo stesso Liprandi e Giovanni Mandelli: è facile riconoscere le loro iniziali nella ragione sociale (Liprandi Mandelli Plastica). Così com'è altrettanto facile riconoscerle nella sigla data alla loro prima automobile, LMX, esposta davanti al Salone torinese non senza una certa ponderatezza, visto che si trattava a tutti gli effetti

di un esperimento sottoposto al puro e semplice gradimento del pubblico che l'avrebbe giudicata "in diretta", ovvero senza le suggestioni di uno stand ben predisposto, magari presidiato da avvenenti modelle. Sebbene la sigla LMX fosse stata fatta passare per "Linea Moderna Executive", nulla ci toglie dall'immaginare che, come ben sanno gli anglosassoni (e vista la voluta precarietà della presentazione al pubblico torinese), essa significasse in realtà "Liprandi Mandelli Experimental", a dire che se l'accoglienza della vettura non avesse dato i risultati sperati, l'esperimento si sarebbe confermato tale, senza alcuna prosecuzione futura. Invece il prototipo ebbe un

buon successo, al punto tale che nella primavera dell'anno dopo venne presentata la versione aperta, denominata LMX Spider. Anch'essa venne accolta favorevolmente, e a questo punto i due soci decisero di "fare sul serio": la Limaplas s.a.s venne trasformata in LMX Automobile s.r.l. e al modello, forse per la sua insperata capacità attrattiva, venne attribuito il nome "Sirena" volto in una forma colta: "Sirex", che - volendo - è anche la denominazione scientifica della sirice, un imenottero parassita delle conifere ... ma questa versione, certamente, non era nelle intenzioni dei due soci! Però fabbricare, anche se in questo caso "assemblare", una macchina sia



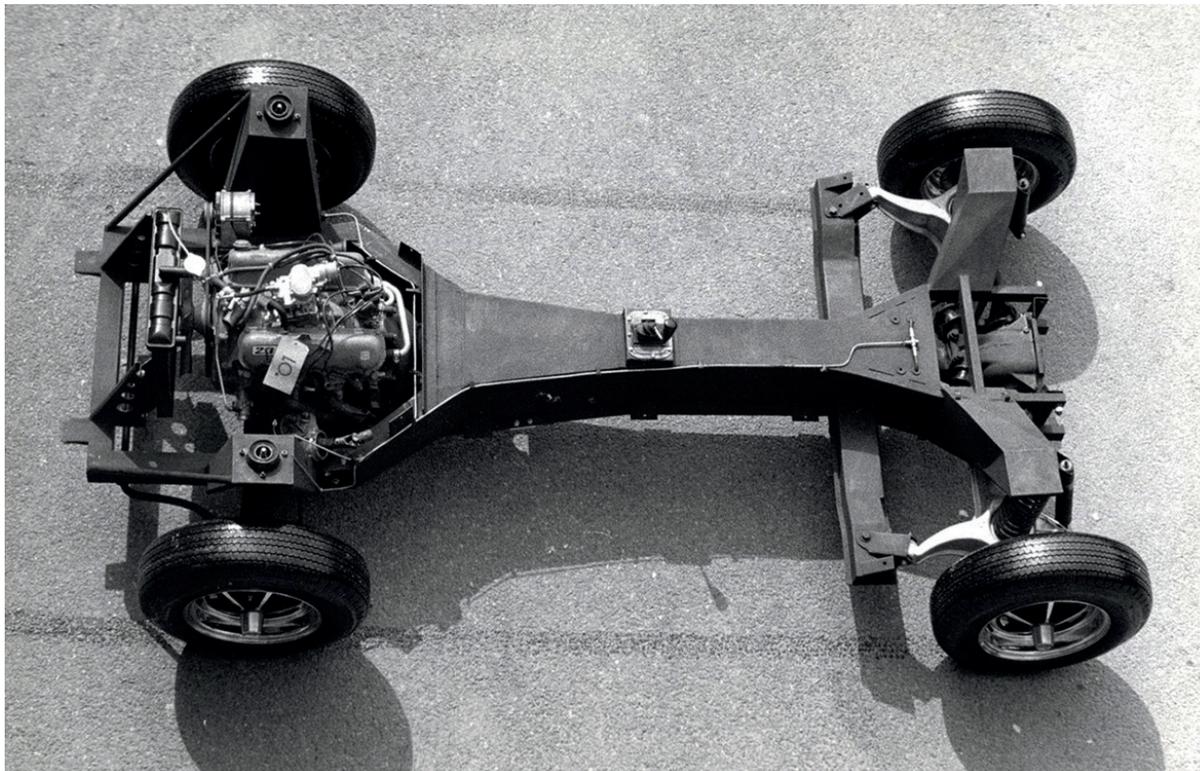
Il logo della Sirex, la cui sigla completa è 2300 HCS.



La massiccia plancia della vettura, nella quale sono separatamente "affogati" i due strumenti principali e i quattro ausiliari. Nel prototipo dello Spider, il cruscotto li conteneva tutti sotto un'unica palpebra.



All'oggettivo buon gusto della vettura si aggiunge il pratico lunotto apribile, che non scalfisce minimamente il gradevole disegno dell'insieme.



Lo spirito sportivo della Sirex traspare dalla realizzazione del telaio a trave centrale, soluzione tipica, ad esempio, della Lotus.

pur in piccola serie comporta un'organizzazione e una disponibilità finanziaria iniziale che al momento, molto probabilmente, ancora non c'era. Infatti, la costruzione della scocca in fibra di vetro e l'assemblaggio con l'autotelaio vennero delegate all'Eurostyle, una carrozzeria nata in quello stesso 1968, e che debuttò al salone torinese – con un proprio stand

presentando due interpretazioni su FIAT 850 e FIAT 125 – contemporaneamente alla presentazione di LMX. Purtroppo, la gestione economica della società, soprattutto in termini di cash-flow, rivelava alcune debolezze, e questa situazione, in mancanza di solide basi economiche, alla lunga avrebbe portato sia LMX che Eurostyle, presente per l'ultima volta

al Salone di Torino del 1970, al fallimento. Di tutto ciò si era ben presto reso conto Michel Liprandi che, presente con la Sirex al Salone di Barcellona del maggio 1970, ebbe un incontro col noto carrozziere spagnolo Pedro Serra, dagli sviluppi del quale nacque la Dodge 3700 GT "Boulevard", di cui disegnò certamente il telaio tubolare a sezione quadrata e, molto probabilmente, anche la carrozzeria. Che fu per Serra una vera sfida professionale, essendo essa – vedi caso – la prima da lui realizzata in vetroresina.

Il disimpegno del francese dalla LMX Automobile s.r.l. fu graduale, tant'è vero che nel 1972, anno di cessazione della produzione delle coupé italiane, usciva il prototipo della 3700 Boulevard, vettura sportiva con motore americano e "linea italiana"... Questo non significa certo che Liprandi avesse tutte le colpe dell'insuccesso di LMX, anche perché, in una possibile suddivisione dei ruoli, a lui spettava quello tecnico, mentre a Mandelli sarebbe spettato quello amministrativo. Ma qui siamo nella pura ipotesi. In poco meno di tre anni (1969 – 72) la produzione fu di circa 35 macchine complete più, al momento della chiusura, una dozzina di vetture da montare. Di tale compito si incaricò

la SAMAS di Alba, una ditta specializzata in lavorazioni meccaniche di precisione che rilevò l'attivo fallimentare per acquisire torni e frese, e che solo la passione dei titolari li convinse a compiere ciò che, tutto sommato, sarebbe stato un lavoro non difficile, visto che si trattava di mettere in ordine dei pezzi già lavorati, pronti per il loro assemblaggio. Da notare che quasi tutte le LMX di quest'ultima dozzina ebbero il motore da 180 cavalli, ottenuti grazie al compressore Constantin inizialmente opzionale. Pochissime furono quelle accessoriate col compressore May-Bosch, che venne preferito a quello francese per una migliore (e maggiore) erogazione della potenza. Un'ultima notazione, riguardante la paternità del disegno della carrozzeria. Praticamente tutti sono concordi nell'attribuire lo styling della LMX Sirex a Franco Scaglione, sebbene ci si basi esclusivamente su testimonianze, a cominciare da quella – cardinale – della discendente diretta, ed unica, del grande Designer. Purtroppo non esiste, o non è noto che esista, un documento (disegno tecnico, schizzo, lettera d'incarico, ricevute, etc.) che provi quanto la vulgata sostiene. Nel dibattito ancora esistente, una conferma a tale tendenza potrebbe essere data da un particolare costruttivo, la cui adozione è da attribuirsi a una persona provvista del necessario equilibrio per creare una forma in cui bellezza e praticità coesistono sinergicamente. E' il caso del lunotto con funzioni di portellone posteriore: il solo vetro, privo di cornice in lamiera, che invece di essere incollato alla scocca impedendo l'accesso ad un pur esiguo vano portabagagli (vedi la Opel GT), viene reso ribaltabile con due piccole cerniere sul tetto e una chiusura a scatto centrale alla base. Semplicità che produce grande praticità, ovvero: genialità. Lo stesso accorgimento viene da Scaglione riservato all'Intermeccanica Italia IMX e, quale precedente più famoso, nientemeno che alla Giulietta Sprint prototipo del 1954: qui con la lamiera attorno al vetro, ma importante era la visione della praticità... come sanno coloro che, vecchi utenti o attuali collezionisti, hanno armeggiato attorno alla piccola apertura posteriore della Giulietta Sprint di serie, per sistemare, piegandosi sulla schiena, la loro valigia. Una soluzione, quella del lunotto-portellone, mai più vista sulle coupé sportive italiane, e che potrebbe interpretarsi come una firma. Fino a prova contraria. ▀

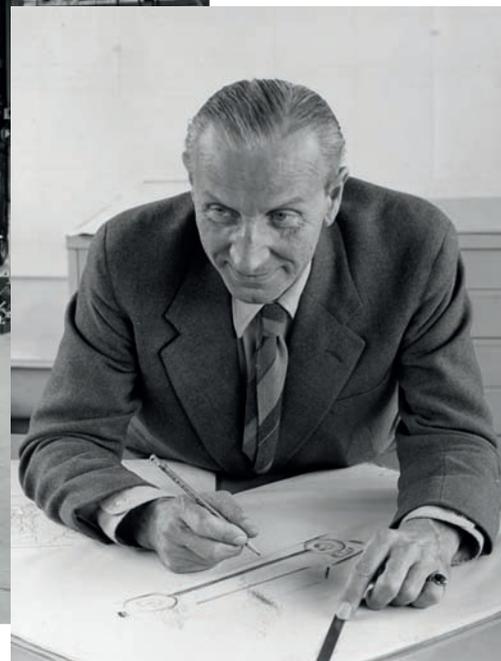


In questa scenografica rappresentazione, viene sottolineata la praticità, per una vettura sportiva dalle limitate capacità di carico, della soluzione "lunotto = portellone" (Intermeccanica Italia IMX-1969).

Le prime linee di produzione della Mini Minor e Sir Alec Issigonis (sotto).



Prima vettura inglese a superare il milione di esemplari prodotti, la Morris Minor nata nel dopoguerra dal genio di Alec Issigonis anticipa anche nella composizione della gamma il futuro successo della Mini pure firmata dal grande progettista di origine greca.



UBI MINOR

di Franco Carmignani

Sir Alec Issigonis ha un suo posto importante nella storia dell'automobile legato indissolubilmente alla Mini, ma non solo. L'allampanato ingegnere di origine greca - è nato a Smirne nel 1906 - è infatti il "padre" delle prima automobile inglese capace di superare il milione di esemplari.

Siamo nel 1948. La Gran Bretagna sta uscendo dalle difficoltà post-belliche, il mercato dell'auto per espandersi ed aprirsi a ceti meno esclusivi rispetto alla clientela di Rolls Royce, Bentley o Jaguar, richiede modelli più compatti, con buona abitabilità, robusti, affidabili e accessibili come il Maggiolino di Porsche e la Topolino di Giacosa.

Morris Motor Company attiva dal 1912 è da sempre protagonista nel settore delle small car, dove è stata la rivale della Austin Seven e della Ford Y con la prima fortunata serie Minor e successivamente dalla Eight. La compagnia è uscita relativamente bene dalla guerra. Anche se inizialmente ha subito il

bombardamento del suo nuovo stabilimento a Castle Bromwich dove c'era una linea di costruzione dei caccia Supermarine Spitfire, si è dedicata alla produzione delle taniche utilizzate dalle forze armate, e ancora degli aerei d'addestramento Tiger Moth.

Alec Issigonis entra alla Morris nel 1936 come ingegnere specialista di sterzo e sospensioni. Dispensato dal servizio militare perché occupato in una compagnia d'interesse bellico, sviluppa vari progetti, come un sistema di sospensioni indipendenti, ma il più importante è il prototipo di una nuova small car denominato "Mosquito", come l'omonimo caccia bombardiere della De Havilland. È il progetto che porterà alla creazione della nuova Morris Minor, presentata ufficialmente al Salone di Londra nel settembre 1948.

Le forme sono abbastanza anti-convenzionali. Lo stesso Morris la definisce "the poached egg" ovvero "un uovo in camicia", parere condiviso da diversi osservatori. Eppure, quella macchinetta con-

quista presto il favore della clientela, attratta non solo dalle sue forme e dalla discreta abitabilità ma anche dalla facilità di guida frutto degli studi e delle applicazioni di Issigonis, e non passerà molto tempo e da "the poached

egg" si trasformerà in "Englishness", l'essenza inglese.

Entrata in produzione a Cowley e poi a Birmingham debutta con la serie MM che si distingue per la calandra vagamente americaneggiante, la carrozzeria inizialmente

La Traveller con i rivestimenti posteriori in legno.





Pick-up realizzato a scopo commerciale e professionale.



Furgone destinato a un'utenza commerciale.



La versione cabrio della prima MM.

a due porte e il parabrezza a due elementi piani raccordati al centro da un listello metallico. Le "frecce" direzionali a bacchetta fuoriescono dal montante centrale. Complessivamente la Minor MM nella sua definizione finale è lunga 3.760 mm, larga 1.200 mm, con un passo di 2.180 mm. E' una berlina quattro posti, con costruzione

monoscocca, due e quattro porte (dal 1950, quando viene modificata anche la calandra spostando i fari sui parafranghi), con bagagliaio posteriore che ospita la ruota di soccorso. Il motore è un quattro cilindri in linea di 918 cc a valvole laterali, capace di 27,5 CV e la velocità massima su-



LA NOSTRA MORRIS

La vettura protagonista di questo servizio è una Minor 1000 che rappresenta un po' lo stato dell'arte della small car inglese. Intanto ha il pregio di essere completamente originale, con

carrozzeria color crema (cream) e interni in pelle rosso scuro, oggetto di periodiche revisioni, e dobbiamo dire che nonostante gli oltre sessant'anni va che è una bellezza. Il grande merito va all'attuale proprietario,



Cabrio ultima versione.



Alessandro Cacciotti che l'annovera tra diverse vettura della sua personale collezione. Ed è un pezzo importante. La prima proprietaria che l'ha registrata nel 1957 è infatti Elsa Morante.



pera di poco i 100 km/h, il consumo si attesta sui 7 litri per 100 km. Il layout è quello tipico di allora con motore anteriore e trazione posteriore, freni a tamburo sulle quattro ruote e sospensione anteriore a barra di torsione, riprese dalla Morris Oxford. Nel 1949 si aggiunge anche una versione cabriolet. Osservando l'ampio vano motore al centro del quale "galleggia" il quattro cilindri in linea, alimenta l'idea che il progetto prevedesse un altro tipo di propulsore, magari un boxer o un quattro cilindri a V. Proprio il motore è la novità maggiore della Serie II. Si tratta del quattro cilindri 803 cc a valvole in testa da 30 CV di origine Austin, che con Morris fa parte del Gruppo BMC (per questo motivo Issigonis lascerà la compagnia).

La calandra assume l'aspetto definitivo a listelli longitudinali, mentre alle versioni due e quattro porte, e cabriolet si aggiungono la familiare Traveller, arricchita nella parte posteriore dalle finiture in legno, e ovviamente dalla doppia porta posteriore, il furgoncino e il pick-up. L'ultima serie è la Minor 1000 del 1956, che come indica la sigla dispone del nuovo motore quattro cilindri di 948 cc. Altri interventi riguardano il parabrezza, ora curvo e in pezzo unico, il lunotto più ampio, gli indicatori di direzione con faretti intermittenti, ecc. Nel 1956 con la crisi petrolifera che ha riflessi sul mondo dell'auto, Issigonis viene richiamato dalla BMC. Nel 1959 nascerà la Morris Mini Minor, universalmente nota come Mini. Ma questa è un'altra storia. ▶

IL SALONE MONDIALE PER AUTO CLASSICHE

ENTRANCE DISCOUNT Twins 2 = 1

2020 YEAR OF THE TWINS

Sharing is Caring
#technoclassica
#sharethepassion

TICKET Risparmio e biglietto assicurato già da adesso sotto www.technoclassica-tickets.de

32° FIERA MONDIALE DI AUTOMOBILI CLASSICHE E PRESTIGIOSE, MOTORSPORT, MOTORCICLETTE, ACCESSORI E RESTAURO - L'INCONTRO PER I CLUB DI TUTTO IL MONDO

ESSEN, 25-29 MARZO 2020

MERCOLEDÌ, 25 MARZO, ore 13:00 - 20:00: Happy View Day / Anteprima Preview
GIOVEDÌ ore 9h - 18h, VENERDÌ ore 9:00 - 19:00h, SABATO + DOMENICA ore 9:00 - 18:00h

PER INFORMAZIONI: S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Postfach 3164, 52118 Herzogenrath, Germany. Tel.: +49(0)2407-17300, Fax: +49(0)2407-17711, info@siha.de • Hotel e informazioni turistiche: Tel.: +49(0)201-8872046, touristikzentrale@essen.de, www.essen.de • 20 minuti dall'aeroporto di Rhein/Ruhr di Düsseldorf • Prevendita biglietti: www.technoclassica-tickets.de **www.siha.de**

7^a Mostra Scambio

auto e moto d'epoca
ricambi e accessori

epocAuto

INGRESSO LIBERO
orario: 9:00 - 20:30
info: 337.288930
335.5694026
info@volantestoricosir.it
www.volantestoricosiracusa.wordpress.com
Ass. Volante Storico Siracusa

25-26 gennaio 2020
c/o Centro Commerciale

ARCHIMEDE
SHOPPING | FOOD | FUN
Via Necropoli del Fusco - Siracusa

ATTENZIONE!
Quest'anno la mostra sarà trasferita da Melilli a Siracusa

Un "Maggiolino" tutto rosso a Maranello

Il restyling del 1961, fece sì che, pur montando il nuovo motore, le vetture prodotte nella prima parte dell'anno conservassero parte delle finiture dell'Ovalino.

di Carlo Carugati

Il 26 maggio 1938 tre KDF - Wagen (Kraft durch Freude ovvero: forza attraverso la gioia), esposte come fuoriserie d'alto rango, venivano presentate in occasione della posa della prima pietra di quella che sarebbe diventata una città per 40.000 abitanti: Wolfsburg, poi costruita in poco più di un anno. Particolare interessante, dal punto di vista del marketing, vennero presentate in simultanea le tre configurazioni della vettura: sedan, limousine con tettuccio apribile e cabriolet. Ma tranquilli, non vogliamo raccontare la storia da molti conosciuta, di un modello che all'inizio identificava il marchio Volkswagen. Ricordiamo infatti che il nome commerciale Maggiolino arriverà solo nella seconda metà degli anni '60 per il film della Walt Disney "The love bug" un Maggiolino tutto Matto.

Qui inizia la storia del nostro "Maggiolino" MY 1961 con l'ordine, nel marzo del 1961, fatto da un assessore del Comune di Formigine (MO), terra di motori e vetture sportive quali le Ferrari. Sarà forse per questo desiderio di immedesimarsi in questo mondo, che la vettura venne ordinata Ruby Red (L456). Venne prodotta nel maggio 1961 e targata agli inizi di giugno, la coincidenza storica



Il Typ 11 mod.113 sullo sfondo di Villa Badia Piccola (Brescia).

I pneumatici con fascia bianca erano tra gli optional dell'epoca. Particolare il faro di questo Typ 11 con il marchio Volkswagen impresso in alto. Nel cruscotto risaltano alcuni accessori: mensola portaoggetti, autoradio, strumento misurazione livello carburante, interruttore faro retronebbia.





Il Typ 11 al momento del recupero e la vista di 3/4 posteriore della stessa auto restaurata, con la tipica luce targa detta "a nasino".

vuole, che negli stessi giorni in cui si targava il TYP 11 Ruby Red, a Maranello venissero targate delle Ferrari importanti, come una 250 SWB e successivamente una 250 GT Drogo. Il nostro 113 Export con alti e bassi di utilizzo, resta in famiglia fino alla seconda metà degli anni '90, quando si trasferisce in Toscana, dove viene utilizzato senza particolari cure, sempre con la sua revisione periodica, ma senza la passione che avrebbe meritato. La foto del ritrovamento è emblematica delle condizioni di mancata cura nelle quali il mezzo, "particolare", per l'anno, le targhe ed i documenti italiani di prima immatricolazione

avrebbe invece meritato. Venne quindi valutato un lavoro di restauro completo, documentato da fotografie delle varie fasi, ove sono stati utilizzati solo ricambi originali Volkswagen dell'epoca. La vettura è stata dotata di vari accessori originali del 1961 che oggi possono far sorridere, ma che allora erano quel qualcosa in più che distingueva una vettura da un'altra. Come il plaid rosso intonato alla vettura o lo specchietto con il dispositivo anti rifrangente o la classica autoradio dell'epoca. Sebbene sembri uno dei tanti Maggiolino, per l'anno e le caratteristiche è una delle prime con il nuovo motore ed una

delle ultime con ancora finiture che troviamo sugli "ovalini". Per gli appassionati delle omologazioni la vettura è stata omologata A.S.I targa Oro ed ha il Certificato dell'Auto Museum Volkswagen. Ha già vinto due concorsi internazionali esteri Volkswagen. Ma il premio migliore è quello che le viene riconosciuto ogni qualvolta cavalca le strade, perché la sua sagoma ci riporta alla pubblicità dell'epoca che diceva: Nessuno ha mai pensato di cambiare la forma dell'uovo perché esprime un'idea perfetta. Volkswagen ora di moda anche in Italia. Tanti auguri Maggiolino. ▲



WWT s.r.l. via del Mescolino, 4 Z.I.
31016 Cordignano TV
T +39 331 5327 042 T +39 348 3368917
www.wwt srl.it - mail: info@wwtsrl.it



water works technology



WWT de GmbH Werkstrasse, 2
46240 Bottrop D
T +49 02041 6936704 T +49 02041 6936705
www.wwtde.de - mail: info@wwtde.de

SVERNICIATURA IDRODINAMICA



2010 - 2019

AD ACQUA AD ALTA PRESSIONE

PRIMA



DOPO



PRIMA



DOPO



TRATTAMENTI CERTIFICATI

Uno spicchio dell'ampio stand ufficiale Porsche, sullo sfondo una cinquantenne d'eccezione: la Porsche 917 Gulf



4 giorni di apertura, 90.000 mq di superficie suddivisi tra 11 padiglioni coperti e vasti spazi all'aperto, 1600 espositori, ben 5000 auto presenti; bastano i freddi numeri a dire che la mostra di Padova è ancora il top dei top

La Las Vegas dell'Auto D'Epoca

Testo di Matteo Giacon



Non di sole spider ha vissuto la MG. A testimonianza, ecco l'affascinante berlina WA del 1938 portata alla mostra veneta dall'MG Car Club d'Italia.

Sfolgorante. È questo il termine che meglio descrive la trentaseiesima edizione della rassegna patavina, in virtù non solo di numeri monstre che incutono soggezione, ma anche grazie ad una qualità percepita di tutto rispetto. Diversi i fattori che hanno contribuito a tutto questo: tra gli altri, la varietà dell'offerta espositiva, una suddivisione della stessa precisa e rigorosa con i club ora riuniti assieme, l'uso di moquette in vari padiglioni, la presenza di funzionali gazebo e tensostrutture negli spazi esterni, numerose aree ristoro, toilette moderne e decorose. Fra tanta qualità, la mancanza di un parcheggio scambiatore in periferia con annesso bus navetta e di panchine dove sostare durante la visita sono forse gli unici difetti (insieme alle poche due ruote presenti, no-

nostante il nome stesso del salone) di uno show che è qualche spanna sopra iniziative simili, e non solo in Italia. Anche se meno che in passato, grande protagonista di Padova è stata la Porsche, come si intuiva già dalle dimensioni dello stand ufficiale della casa di Stoccarda, dove spiccavano le protagoniste del concorso di restauro fra i vari Porsche Center italiani e la 917 in livrea Gulf cara ai fan della categoria Sport Prototipi. Rispetto al 2018 si è rilevata qualche assenza (Volvo, Maserati, FCA Heritage e Mercedes, le ultime due peraltro sostituite dai propri registri di marca), a fronte però di presenze di valore: oltre alla Porsche, c'erano il gruppo PSA, la Bentley, la McLaren, la Land Rover, la Pagani (che ha festeggiato i vent'anni della Zonda), l'Alpine, la Seat (una new entry che ha cele-

brato i 35 anni della Ibiza) e la Ford (con un omaggio al Transit). Come da prassi, nutrita la pattuglia di club, sodalizi e istituzioni varie, quest'anno presenti a fianco delle case automobilistiche nei padiglioni "storici" della fiera di Padova: da ricordare, giusto per dare un'idea, la Fiat 6C 1500 del Registro Internazionale Touring Superleggera, la Itala della Pechino-Parigi e la Fiat 18/24 HP del 1908 del Mauto di Torino, la Brasier A15 del 1918 e la Peugeot Type 161E del 1920 dell'Historic Club Schio, la Saab 92 del Saabway Club, l'Ardea prima serie dell'omonimo club, l'Alfa 6C 1750 Gran Sport Touring testimonial delle Ruote Borrani, la Ermini Tinarelli del '51 del C.A.M.E.T., la Bugatti T35 A del C.A.M.E.R., l'Alfa 6C 2500 SS Colli del Registro Mille Miglia, la MG WA Saloon del '38 portata dall'MG Car Club d'Italia e la SS Jaguar 2,5 DHC preserie del '37 esposta dalla Scuderia Jaguar, senza scordare gli stand del registro LMX Sirex, della Fondazione Gino Macaluso, del club Officina Ferrarese e del Circolo Veneto Automoto D'Epoca Giannino Martozzo, tutti a forte impronta sportiva. Alta l'attenzione verso la Za-

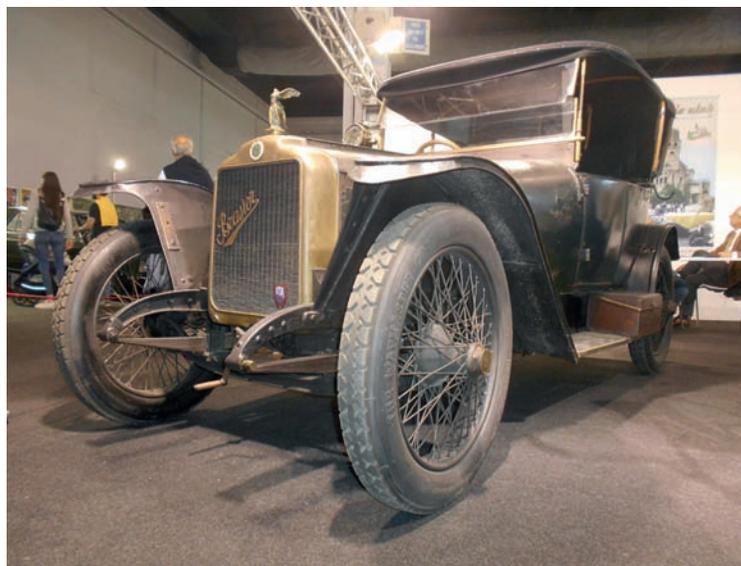
gato nell'anno del suo centenario, grazie a quanto esposto dal registro dedicato dal Veteran Car Club Padova, dal C.A.M.E.P. e dal Lancia Club. Un capitolo a parte meritano gli stand di AAVS (presente con una Ferrari 250 GT cabrio seconda serie, un'Aurelia B24 convertibile e una Mistral spider), ASI (protagoniste l'insolita coppia Autobianchi Y10-Ferrari F40) e, soprattutto, ACI Storico (grazie alla rassegna denominata Le Rosse In Abito Da Corsa, che ha mostrato alcune fra le Ferrari barchetta degli anni Cinquanta di maggior fascino). A Padova però si va anche (se non soprattutto) per fare affari. La vocazione al business di Auto E Moto D'Epoca è stata ribadita con forza quest'anno, grazie ad un'ancor più massiccia presenza di operatori e auto in vendita (anche qui, la pattuglia Porsche è stata la più numerosa). A tanta vivacità hanno contribuito anche realtà estere giunte per la prima volta, come Girardo & Co. e Konradsheim, che hanno accompagnato habitués di Padova come Vintage & Prestige, Hödlmayr (forse suo il miglior parterre dell'intera rassegna), Car Collection Wittner e Potomac Classic. Con loro erano presenti un po' tut-



Ad affiancare la Itala della Pechino-Parigi nello stand del Mauto c'era questa Fiat 18/24 HP del 1908, appartenuta al fondatore stesso del museo, Carlo Biscaretti di Ruffia.



Un'immagine dello stand del Registro Fiat. In primo piano due capolavori di Mario Revelli De Beaumont, la 6C 1500 berlina e la 518 Spider "Coppa Del Duce" carrozzata Bertone.



Come da prassi, l'Historic Club Schio ha portato a Padova auto ultraveterane, come questa Brasier A15 del 1918, una vettura mossa da un 4 cilindri di 2 litri di cilindrata.



Il Registro Internazionale Touring Superleggera ha portato a Padova questa elegante Fiat 6C 1500, un ottimo esempio della capacità dell'azienda milanese di produrre linee di grande impatto estetico.



Il C.A.M.E.T. ha portato questa interessante Ermini Tinarelli 1100 Sport del 1951, un significativo esempio di biposto da corsa di inizio anni Cinquanta.



Una delle stelle dell'intera rassegna patavina è certamente stata la Itala 35/45 HP vincitrice del raid Pechino-Parigi del 1907, portata dal Museo dell'Auto di Torino.



Fra le vetture più ammirate ad auto E Moto D'Epoca spiccava quest'Alfa 6C 2500 SS Spider Colli del 1947. Portata per conto del Registro Mille Miglia.



Lo stand del club Officina Ferrarese, con la Fiat 8V prima serie in primo piano, affiancata alla sport su meccanica 6C 1500 elaborata Stanguellini.



La Ferrari 166 MM Touring #0064 M del 1950 che fu di Gianni Agnelli e, dietro, la 340 MM Vignale #0280 AM del 1953, due delle star della mostra Le Rosse In Abito Da Corsa ospitata da ACI Storico.



Forse la più bella fra le tante Lancia presenti in mostra la Flaminia Zagato in vendita da Hödlmayr.



Un'Alfa Romeo 6C 1750 GT convertibile carrozzata da Gangloff del 1930, che si poteva acquistare a 320.000 sterline dallo specialista inglese Vintage & Prestige.



Molto ammirata negli spazi esterni (sempre affollati) fra i padiglioni 7,8 e 5, la Fiat 1400 Monviso convertibile; da restaurare radicalmente. Richiesta 65.000 euro.



Venduta all'asta di Finarte questa Fiat Abarth 750 Spyder, una rarità firmata Zagato.



Uno scorcio dello stand di Girardo & Co. con in primo piano l'Alfa Romeo 33 TT3 del 1972. Dietro, una Ferrari Daytona Spyder del '71, una delle sole 121 costruite.

ti i grandi nomi italiani del settore, oltre a un considerevole numero di privati. Giusto per ricordare cosa fosse disponibile si possono citare la Ferrari 250GTL vista da Ruote Da Sogno, la Giulia TZ/TZ2, la Moretti 750 Sport e l'Alfa 6C 1750 Zagato portate da Auto Classic, la Fiat 1100 Monviso di Ramasco, la Bizzarrini 5300 GT di Promotor, l'Automirage Pick Wick di City Motors, e una Fiat 1400 carrozzata Monviso da restaurare parcheggiata a fianco di una rarissima Volpe. I prezzi non proprio stracciati (anzi...) non hanno frenato l'interesse, e le relative compravendite, pur fra alti e bassi. Buono l'interesse suscitato dalle auto proposte all'incanto da Finarte: anche se alla fine ne sono state vendute solo 17 su 55 (e sono rimasti invenduti modelli come le due Maserati 3500 GT e la Citalia 202 cabriolet Gran Sport Farina), va comunque segnalata la quotazione raggiunta dalla regina dell'asta, un'Alfa Romeo 6C 2500 Sport Cabriolet Pininfarina piazzata a 639.000 euro, e il successo riscontrato da auto come la Fiat Abarth 750 Spyder Zagato venduta a 81.529 euro o l'Appia convertibile piazzata a 57.020 euro. Un'ultima nota prima di chiudere: Padova si è confermata meta privilegiata per chi era a caccia del ricambio, del modellino, dell'accessorio o del libretto agognato; gli stand degli addetti ai lavori sono stati assaltati sin dall'apertura di giovedì ed è stato interessante notare come molti di loro si fossero dotati di POS. Un segno dei tempi, ma anche delle sorprese che questo salone continua a serbare, anno dopo anno. ▀

Ricorrenze a motore nell'anno "nove"

di Marco Antonio Favari

Una delle ricorrenze che cadono nell'anno "nove" è relativa alla costruzione nel 1769 del primo veicolo capace di muoversi da solo su strada ad opera del francese Nicolas-Joseph Cugnot, con il celebre carro a tre ruote realizzato per l'Esercito Francese come mezzo per trainare cannoni, spinto da un propulsore a vapore e capace di viaggiare a 4 km/h - prende ufficialmente, avvio 250 anni fa la storia dell'automobile, inteso letteralmente come "mezzo che si muove da sé". Nonostante l'insuccesso, dovuto alla impossibilità di dirigere e frenare il mezzo per colpa del peso gravante sull'unica ruota anteriore sterzante e frenante che causò l'impatto del carro contro un muro, l'evento suscitò molto interesse: molti furono gli studi che presero lo spunto da questa avventura.

È un periodo di grandi invenzioni e di importanti sviluppi sul fronte della mobilità come dimostra il deposito negli Stati Uniti 230 anni fa (1789) del brevetto del primo veicolo a vapore realizzato da Oliver Evans. Entrambi questi veicoli, insieme a molti altri di pionieri della motorizzazione, furono riprodotti dalla ditta italiana BRUMM in una specifica serie di modelli ridotti in scala 1/43, ormai obsoleti. Sempre in Usa, ma 140 anni fa (la data esatta è quella del maggio 1879) viene depositata la domanda per un brevetto relativo ad un veicolo con motore bicilindrico e quattro ruote.

Il progettista è George B. Selden che si deve scontrare però con difficoltà burocratiche che fanno attendere la registrazione al repertorio US 549160 solo il 5 novembre 1895, cioè nove anni dopo l'ottenimento del brevetto da parte di Karl Benz per il suo quadriciclo a motore nel 1886.

Tra i grandi avvenimenti automobilistici riferiti all'anno nove, c'è poi la fondazione nel 1909, 110 anni fa, della August Horch Automobilwerke GmbH, un'azienda tedesca che era nata come A. Horch e Cie Motorenwagen nel 1899 e che, nel turbinio di azioni legali e cambi di denominazione, passaggi di proprietà ed estromissioni dello stesso Horch, che fonderà poi Audi, il nome dell'attuale Casa dei Quattro Anelli che è l'imperativo del verbo latino audere (in tedesco horch). Horch e Audi finirono poi assieme nella Auto Union, assieme anche alla DKW e Wanderer, di qui i quattro anelli del marchio.

epocaAuto

Pochi anni dopo, nel 1919 - esattamente un secolo fa - viene presentata a Parigi la prima automobile a marchio Citroen, la Type A, frutto di una evoluzione industriale della prima attività di André Citroen (la fabbricazione di ingranaggi) avviata nel 1900. Il marchio di fabbrica della Citroen, il "double chevron", riporta proprio la dentatura caratteristica di questi ingranaggi. Nello stesso anno, il 1919, debutta una importante innovazione tecnica: sulla Hispano-Suiza H6B compare il primo sistema di pedale unico per il freno, che per primo unifica il doppio comando (leva e pedale) utilizzato in precedenza.

Risale a 90 anni fa, nel 1929, l'acquisizione della Adam Opel da parte della General Motors, che nell'anno 2017 ha ceduto il marchio al gruppo francese PSA (Peugeot Citroen)

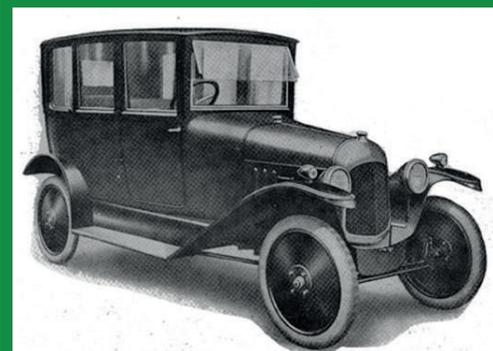
Altro avvenimento è quello della fondazione dell'Abarth, la Casa specializzata in modelli sportivi che nasce 70 anni fa (31 marzo 1949) per iniziativa dell'ingegnere italo-austriaco Karl Abarth e del pilota Guido Scagliarini, in seguito alla liquidazione della Cisitalia di Piero Dusio.

Tante altre poi le ricorrenze sportive, come la prima vittoria alla 24 Ore di Le Mans della Ferrari, con la 166MM di Luigi Chinetti (poi storico importatore Ferrari nel Nord America) e Peter Mitchell-Tompson. Narra la leggenda che Chinetti abbia guidato per 23 ore... Sempre restando in tema di Le Mans, quest'anno saranno 60 anni dalla unica splendida vittoria della Aston Martin, nel 1959 con Roy Salvadori e Carrol Shelby su Aston Martin DBR1, che alla fine dell'anno sarà Campione Mondiale Marche.

Sempre in tema della 24 ore francese, come non ricordare i 50 anni dalla vittoria in volata, unica in questa classifica, ottenuta da Jacky Ickx nel 1969 sulla ormai datata ma irresistibile Ford GT40 (a suo tempo rivoluzionata proprio da Shelby) del Team Gulf di John Wyer, in coppia con Jackie Oliver. La vettura era la stessa che aveva vinto l'anno precedente la stessa gara con Bianchi-Rodriguez. Alcune note particolari di questa gara così peculiare: Ickx superò all'ultimo giro, con una staccata alla chicane Ford, la Porsche 908 di Hans Hermann dopo che alla partenza (ultima con la corsa a piedi dei piloti verso le vetture) proprio Ickx aveva attraversato la pista camminando lentamente per protesta contro



1769 - Ricostruzione moderna del Carro di Cugnot, al Musée des Arts et Metieres di Parigi.



1919 - Citroën 10hp type carrozzeria berlina da viaggio (conduite interieure) in una foto tratta da una brochure dell'epoca.

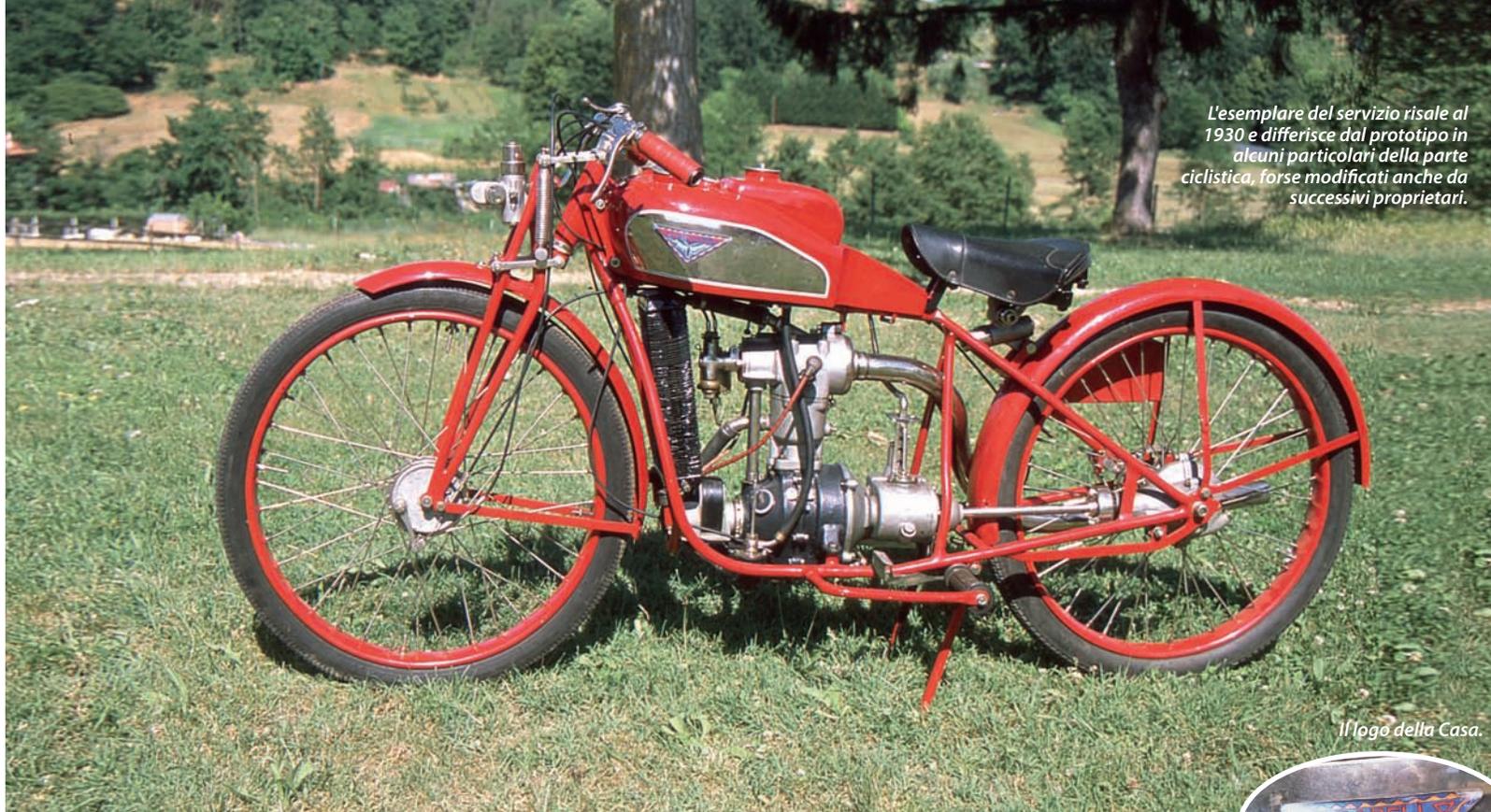


1919 - Citroën 10hp type A, carrozzeria torpeda restaurata.



1969 - Gulf-Ford GT40 Ickx-Oliver alla 24 Ore di Le Mans precede una Porsche.

questa procedura ritenuta troppo pericolosa perché molti piloti non si allacciavano le cinture per non perdere tempo. Ickx parti ultimo (con le cinture correttamente allacciate) e durante il primo giro accadde un incidente dove morì il pilota John Woolfe sulla esordiente Porsche 917. Sono passati vent'anni dalla vittoria della BMW V12 LMR di Pierluigi Martini/Yannick Dalmas e Joachim Winkelhock nel 1999, ancora a Le Mans. ▀



L'esemplare del servizio risale al 1930 e differisce dal prototipo in alcuni particolari della parte ciclistica, forse modificati anche da successivi proprietari.

Il logo della Casa.



Garabello 175

Monocilindrica con distributore a tamburo rotante in testa e raffreddamento ad acqua

di Mario Colombo

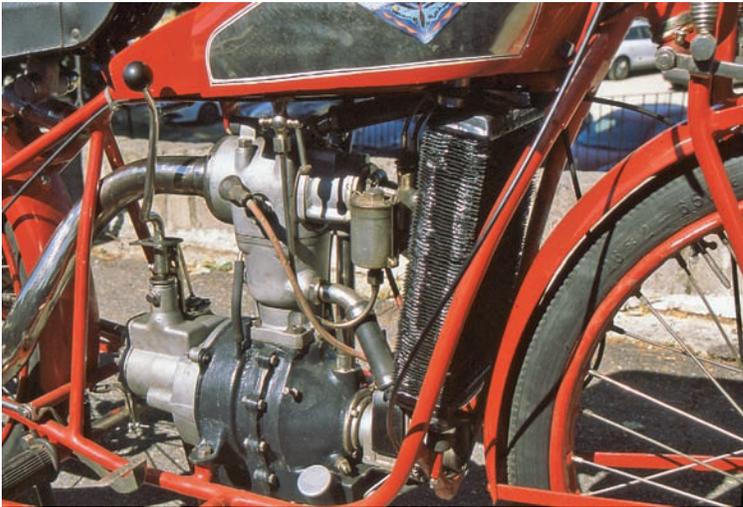
Francesco Giovanni Garabello è un autentico pioniere della motocicletta: infatti, già nel 1903 costruisce ad Alba una monocilindrica di 240 cc cui farà seguito una 500 sempre monocilindrica. Durante la prima guerra mondiale si dedica a costruire valvole per motori di aviazione, ma nel 1922 torna alle moto e presenta addirittura una quattro cilindri di 1000 cc, progettata assieme al figlio Giuseppe: ha motore a corsa lunga (56 x 100 mm x 4), valvole laterali, raffreddamento ad acqua, frizione a cono, cambio a 3 marce, trasmissione finale ad albero, telaio a doppia culla, forcella ad aria compressa e sospensione posteriore a triangolo oscillante, gomme 750-100 a bassa pressione; la velocità si aggira sui 125-130 km/h. Decisamente avveniristica e molto costosa, avrà una scarsa risposta dal mercato, creando problemi finanziari a Garabello che lo porteranno alla chiusura della ditta nel 1924. Riaprirà l'anno dopo a Torino con una nuova gestione: infatti ora risulta costruita dalla ditta Comini, che la espone alla Fiera Campionaria di Milano. Nel 1927, poi, Garabello progetta un'altra macchina eccezionale, una 175 monocilindrica, presentata nel 1929 e oggetto del presente servizio, con distributore a tamburo rotante in testa, raffreddamento ad acqua, albero motore longitudinale, cambio a 4 marce, trasmissione

finale ad albero, telaio rigido a doppia culla con serbatoio sottocanna, forcella a parallelogramma con ammortizzatore idraulico. Come si vede, anche qui abbiamo una meccanica esclusiva e d'avanguardia ma, anche qui, decisamente lontana dalla tecnica del momento, tale da suscitare perplessità nel mercato, più che entusiasmo; anche l'estetica, decisamente inusuale agli occhi del pubblico, non gioca a favore della moto. A quanto se ne sa, nell'anno seguente la moto subirà alcune modifiche, specie alla parte ciclistica con l'adozione, per esempio, del serbatoio a sella, ma l'effettiva consistenza della produzione è rimasta sconosciuta. L'esemplare illustrato è probabilmente l'unico sopravvissuto e quindi l'unico conosciuto: nel 1930 la Garabello non compare più nell'elenco delle Case in attività e quindi la 175 a distributore rotante sarà il suo canto del cigno. Prima di proseguire, però, riteniamo utile illustrare per sommi capi cosa sia un distributore rotante, dispositivo che ebbe una certa diffusione al principio del Novecento allo scopo di rimpiazzare le usuali valvole a fungo, facilmente vittime, al tempo, di rotture, che nel caso fossero in testa, potevano poi provocare ulteriori grosse avarie, come rotture del pistone, piegamento della biella, eccetera. Le soluzioni adottate furono essenzialmente

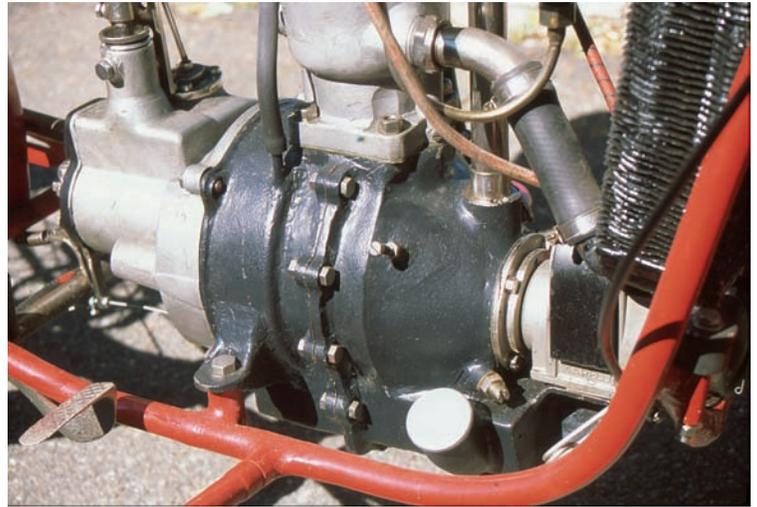
due: un cilindro rotante montato alla sommità della camera di scoppio, come nel caso della nostra Garabello, oppure un fodero rotante alloggiato tra il corpo del cilindro e la canna. Quest'ultimo ebbe una buona diffusione, sia in campo terrestre (ricordiamo la vettura Itala "Avalve"), sia in campo aeronautico sui motori dei dirigibili e degli aeroplani, dove la sicurezza di funzionamento è ovviamente fondamentale. La controindicazione era principalmente il pericolo di grippaggi, a meno di ricorrere a una abbondante lubrificazione con conseguente enorme consumo di olio. I progressi della tecnologia e della metallurgia, che oggi hanno consentito alle valvole a fungo di sopportare impunemente regimi di rotazione di 20.000 e più giri al minuto, hanno però alla fine decretato il tramonto del distributore rotante in ogni sua accezione.

La Garabello

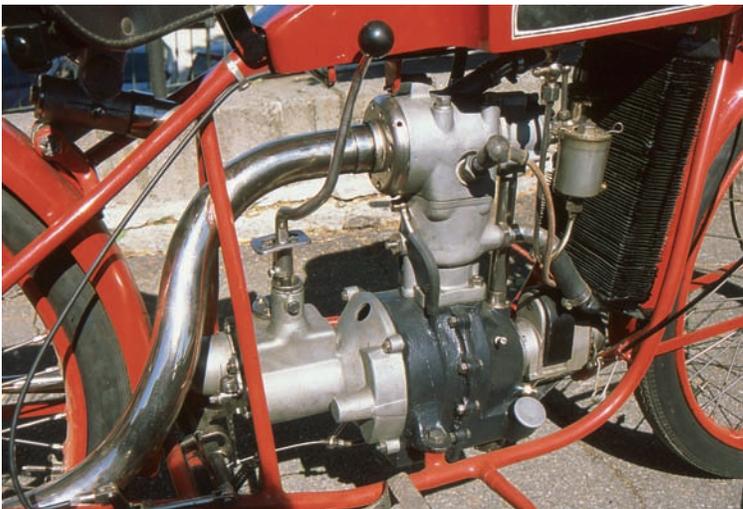
Vediamo ora nei dettagli la Garabello, iniziando ovviamente dal distributore, che è senz'altro la parte più interessante, anche se non è la sua unica peculiarità. Come già accennato, il motore a cilindro verticale, in lega leggera come la testa, è ad albero



Il motore visto da destra. Si notano una delle due candele, il carburatore Binks e il radiatore di raffreddamento con i relativi manicotti



Vista da destra e dal basso, con il piano di unione dei due semicarter, con la mensola di fissaggio al telaio e il magnete.



La leva del cambio a quattro marce, con movimento a cloche tipo auto, e il distributore dal lato dello scarico, che avviene posteriormente.



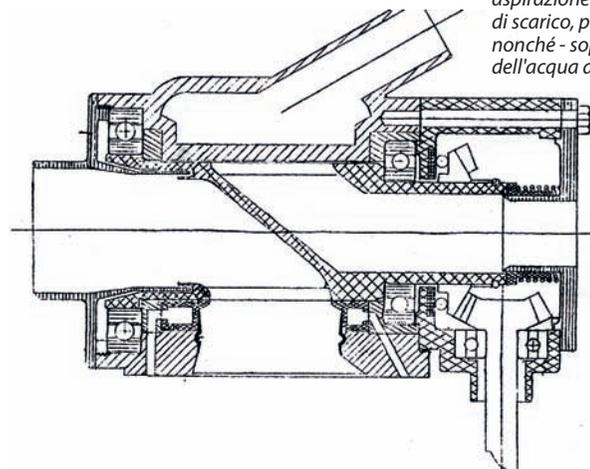
La ruota posteriore, con il freno a nastro avvolgente e parte dei cavi per l'interconnessione con quello anteriore. Il tubo di scarico è privo di silenziatore.



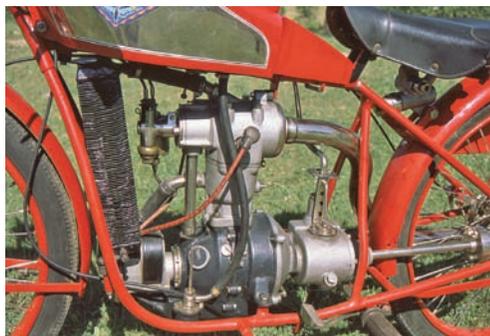
La forcella a parallelogramma con le molle laterali in trazione e la ruota con il freno a tamburo e la gomma a tallone.

L'ammortizzatore idraulico della forcella. Un analogo dispositivo è applicato anche alla sella.

Sezione longitudinale del distributore, con la coppia conica superiore dell'alberello di comando, la camera di aspirazione - a destra - e quella di scarico, più ampia, a sinistra, nonché - sopra - l'ingresso dell'acqua di raffreddamento.



longitudinale, mentre il carter è in due parti a taglio verticale e trasversale; anteriormente si trova un albero verticale a coppie coniche che aziona il distributore in testa - anch'esso in alluminio - con rapporto 2 : 1. Il distributore è costituito da un cilindro orizzontale a due diametri, poiché la parte posteriore che sfocia nel condotto di scarico è più ampia della parte anteriore comunicante con il carburatore Binks. L'accensione è doppia, con due candele disposte sui due lati della testa, attivata da un magnete Bosch disposto frontalmente, mentre il raffreddamento è ad acqua con radiatore disposto frontalmente e circolazione a termosifone, senza pompa. Singolare, poi, la lubrificazione, a perdita: l'olio contenuto nel



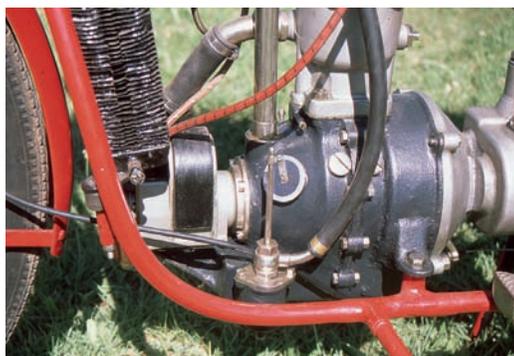
Il motore da sinistra. In vista, l'alberello verticale a coppie coniche che aziona il distributore, nonché la candela di sinistra.



In basso sulla sinistra, dietro il magnete, è visibile il dispositivo che regola l'afflusso dell'olio all'albero motore.



Il distributore rotante visto da sinistra, con l'unione a flangia del tubo di scarico al distributore stesso.



Il radiatore a lamelle e la doppia culla continua del telaio.



L'albero di trasmissione, sulla sinistra, con i due giunti cardanici. Si noti anche l'elemento di rinforzo del telaio.

GARABELLO 175 - SCHEDA TECNICA

Motore: quattro tempi monocilindrico verticale, testa e cilindro in lega leggera. **Alesaggio e corsa:** n.c. **Cilindrata:** 175 cc. **Compressione:** n.c. **Potenza (presunta):** 14 CV a 9.000 giri. **Distribuzione:** a distributore rotante longitudinale in testa, comandato da albero frontale a coppie coniche. **Carburatore:** Binks. **Accensione:** doppia, con due candele alimentate da magnete Bosch ad anticipo manuale. **Raffreddamento:** ad acqua con radiatore e circolazione a termosifone. **Lubrificazione:** a perdita, con dispositivo per regolare l'afflusso dell'olio al motore. **Trasmissioni:** primaria diretta, secondaria ad albero con due giunti cardanici. **Frizione:** a dischi a secco, comando a mano e a pedale. **Cambio:** separato a quattro marce in cascata, comando a mano. **Telaio:** rigido a doppia culla chiusa in tubi di acciaio. **Forcella:** a parallelogramma con due molle esterne in estensione e ammortizzatore idraulico. **Ruote:** a raggi, in acciaio. **Pneumatici:** a tallone, mis.26" x 2. **Freni:** interconnessi, anteriore a tamburo laterale e posteriore a nastro avvolgente. **Velocità (presunta):** 130 km/h.

serbatoio, posto sopra quello della benzina, scende per gravità a un dispositivo disposto sulla sinistra del carter, dietro il magnete, che ne regola l'afflusso all'albero motore man mano che quello in circolo, "esausto", viene disperso al suolo.

La frizione è a dischi a secco ed è azionata da una leva al manubrio e da un pedale sulla destra, mentre il cambio, a mano, è a ben quattro rapporti, altra rarità per il tempo. La trasmissione finale è ad albero, sulla sinistra, con due giunti cardanici e coppia finale alla ruota. Il telaio, rigido, è a doppia culla chiusa, mentre la forcella a parallelogramma ha due molle laterali in tensione e - altra cosa eccezionale - un ammortizzatore idraulico al centro. Un identico ammortizzatore idraulico è poi applicato anche al molleggio della sella. Le ruote hanno gomme a tallone da 26" x 2; l'anteriore è munita di freno a tamburo laterale, mentre sulla posteriore troviamo un

freno a nastro avvolgente; tutti e due i freni sono a comando interconnesso, per cui possiamo modernamente parlare di "frenatura integrale".

Dai documenti del tempo risulta che la Garabello era accreditata di 14 CV al regime - allora eccezionale - di 9000 giri al minuto, mentre la velocità si aggirava sui 130 km/h, praticamente le prestazioni delle migliori 175 contemporanee, come a esempio la Benelli bialbero. Prestazioni, in definitiva, che quindi non giustificavano la complessità della meccanica, contribuendo così all'insuccesso della moto, che comunque rimane ancora oggi un notevole esempio di genialità e di inventiva.

Si ringrazia per la disponibilità il Signor Francesco Cecconi, proprietario della moto.



La moto vista da dietro. Sul manubrio si notano, a sinistra le levette dell'aria e dell'anticipo, e a destra la manopola del gas e la leva dei freni.

Sosta a Pian Compra, con vista sulle montagne del Lago Maggiore.



Una bellissima Aermacchi Ala d'Oro 250 cinque marce degli anni Settanta; in quel periodo la Casa varesina era associata alla Harley-Davidson.



Numerose le Guzzi, dal Cardellino - in primo piano - al Nuovo Falcone, passando per "65", Airone, Galletto, Zigolo, Astore e così via.

Terzo raduno moto d'epoca

a Trarego-Viggiona e sui tornanti della "strada Cadorna"

di Mario Colombo



In marcia lungo la Strada Cadorna, risalente - con le relative fortificazioni - alla prima Guerra Mondiale.

Trarego-Viggiona, sui monti del lago Maggiore in provincia di Verbania, quasi al confine con la Svizzera, è un piccolo borgo di poche centinaia di abitanti ma dove la passione per la moto - moderna, d'epoca e soprattutto fuoristrada - è molto radicata e sentita, così da dare vita ogni anno a un raduno capace di raccogliere oltre un centinaio di partecipanti, italiani, elvetici, tedeschi e... nordafricani; ben più quindi di tante blasonate e conosciute manifestazioni del genere. Così è stato anche per l'edizione di quest'anno, organizzata con la collaborazione dei Moto Club Verbania e Moto Storiche Conca Verde, nonché del Comune e della Pro-Loce locali. Ovviamente non è mancata la "balade" di prammatica, lungo i tornanti della impervia "Strada Cadorna", realizzata al tempo della prima Guerra Mondiale in previsione di un eventuale offensiva da parte dell'esercito austriaco: un percorso a picco sulle acque del lago con un susseguirsi di vedute una più suggestiva dell'altra. Interessante, poi, anche il parco macchine, da una Guzzi 250 "P" del 1937 fino alle più recenti Yamaha Ténéré; alla fine, tutti a tavola, perché tutti i salmi finiscono in gloria... ▀



Una Gilera 500 Saturno Sport del 1947 accoppiata al sidecar, "combination" al tempo ancora molto diffusa.

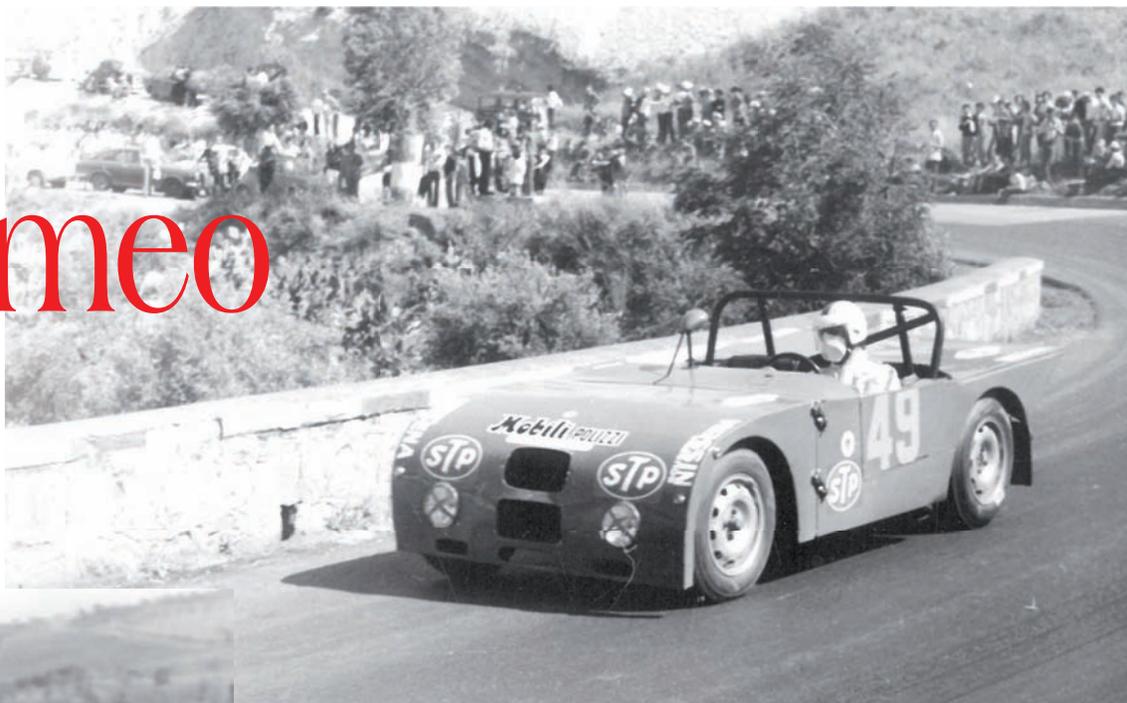


Una Guzzi 250 "P" del 1937, la più anziana moto presente e in ottimo stato di conservazione.

TIGER

Alfa Romeo

di Alberto Rastrelli



Carmelo Giugno alla Targa Florio del 1972.

A sinistra, la Tiger con il musetto modificato per una maggiore aderenza in una cronoscalata non identificata.



l'ingombro del propulsore che impediva forme più deportanti e rastremate per l'anteriore mentre per il posteriore, in particolare la coda, fu adottato un profilo più rialzato per aumentare il carico aerodinamico, la carrozzeria era formata da 6 elementi con i cofani completamente apribili per accedere più facilmente alla meccanica ed alla telaistica, che rimaneva pressoché identica

all'originale Giulia TZ1, tranne piccoli particolari per le modifiche ai cofani ed al cruscotto. L'assetto era stato regolato in modo differente ed il peso ridotto di circa 80kg. Il motore Alfa Romeo erogava c.a. 140cv a

7500 giri/minuto. La Sport fu denominata "Tiger Alfa Romeo" come acronimo di "tubolare Gerbino". Il debutto avvenne alla 56esima Targa Florio del 21 Maggio 1972 guidata da Carmelo Giugno e da Salvatore Sutura, pur rivelandosi competitiva fu costretta al ritiro al 4° giro per problemi al motore. Carmelo Giugno partecipò a varie cronoscalate con un buon 3° di classe alla Coppa Sila, la vittoria di classe alla Monte Pellegrino e secondo di classe alla gara di casa, la Coppa Nissena. Acquistata alla fine della stagione da un pilota di Ragusa ottenne sempre buoni risultati nelle cronoscalate siciliane.

Dopo anni di abbandono la vettura fu totalmente ricostruita nell'originalità della primigenia Giulia TZ1. ▲

L'ambizione di partecipare alla Targa Florio, allora una delle più importanti competizioni su strada, dopo la cessazione della mille miglia nel 1957 causato dal tragico incidente della Ferrari di De Portago e del circuito stradale del Mugello nel 1970, fu l'obiettivo primario di piloti, piccoli costruttori e preparatori siciliani. Il pilota nisseno Carmelo Giugno partecipava alle cronoscalate con una splendida Alfa Romeo TZ1 targata CL18880, appartenuta al pilota Salvatore Panepinto, una vettura molto competitiva nella categoria Gran Turismo ma non andata per la categoria Sport e Sport prototipo cui fu costretto dai nuovi regolamenti. Per migliorare le prestazioni della TZ1 Carmelo decise di intervenire sull'aerodinamica e sul peso, modificando l'assetto e lasciando inalterata la meccanica, tranne una necessaria messa a punto. Lo scopo di Giugno era quello di arrivare al peso minimo di 550 kg entrato in vigore nel 1972, l'auto fu trasformata da coupé in barchetta, e venne eliminata ogni cosa superflua. La nuova carrozzeria costruita da Ugo Gerbino presentava linee essenziali e piuttosto semplici che ricordavano la Bugatti Tank, auto francese degli anni '20. Gerbino fu praticamente obbligato a questa scelta per



Un altro passaggio della Tiger alla targa Florio del 1972.

Calendario Eventi

MANIFESTAZIONI e RADUNI

DICEMBRE

1 dicembre - Bergamo/ Castione
9ª rievocazione Coppa della Presolana
CLUB OROBICO AUTO D'EPOCA
Tel. 035/513082 - info@cluborobico.it

4 - 7 dicembre - Boario Terme (BS)
Coppa delle Alpi
www.millemiglia.it

8 dicembre - Varano de Melegari (PR)
Lancia Day - Anniversary 113ª years
Tel. 346/2302341 - lanciaday@gmail.com

15 - 16 dicembre - Siracusa
Origina d'inverno, evento turistico culturale
ASS.SIRACUSANA AUTOVEICOLI D'EPOCA
Tel. 0931/414355 - asssiracusa@yahoo.it

26 dicembre - Rimini
Audax Invernale per moto ante 1963
IL VELOCIFERO, AUTO E MOTO D'EPOCA
Tel. 0541/390996 - info@ilvelocifero.it

GENNAIO

23 - 26 gennaio - Madonna di Campiglio (TN)
Winter Marathon
VERCARS SNC
Tel. 030/827095 - info@wintermarathon.it
www.wintermarathon.it

26 - 29 gennaio - Francia
65° Rallye Neige & Glace
Zaniroli Classic Events
Tel. 00 33 (0)4 92 82 20 00 - www.zaniroli.com
info@zaniroli.com

29 gennaio - 5 febbraio - Principato di Monaco
Rallye Monte - Carlo Historique
http://acm.mc

5 - 7 marzo - Cortina d'Ampezzo (BL)
WinteRace, regolarità storica, gara invernale
ALTE SFERE S.R.L.
Tel. 030/3755901 - www.winterace.com

26 - 28 marzo - Milano - Sanremo
Coppa Milano Sanremo
Tel. 02/34538354 -
race.office@milano.sanremo.it -
www.milano.sanremo.it

MOSTRE SCAMBIO

30 novembre - 1 dicembre - San Marco (CE)
Mostra Scambio auto - moto
Tel. 082/8851499
info@mostrascambio.net

30 novembre - 1 dicembre - Villanova
d'Alberga (SV)
Mostra Scambio ligure auto e moto d'epoca
www.ruotedepocarivieradeifiori.it

8 dicembre - Ferrara
Grande mercatino di dicembre
Tel. 0425/074089
info@autoemotodelpassato.com

15 dicembre - San Paolo D'Enza
Mostra scambio
Scuderia Terre Matildiche
Tel. 0425/074089

11 - 12 gennaio 2020 - Arezzo
Arezzo Classic Motors, veicoli da collezione
www.arezoclassicmotors.it - Tel.030/3755901

18 - 19 gennaio - Cerea (VR)
Mostra Mercato Scambio
Tel. 320/6009030 - 348/4154649
info@mmsdepoa.it

25 gennaio - Ferrara
Salone d'inverno
Tel. 348/9890995
info@autoemotodelpassato.com
www.autoemotodelpassato.com

25 - 26 gennaio - Siracusa
Mostra scambio auto, moto d'epoca,
ricambi e modellismo
ASS.VOLANTE STORICO
Tel. 339/7269688 - info@volantestoricosr.it
www.volantestorico.altervista.org

30 gennaio - 2 febbraio - Torino
Automotoretrò e Automoto Racing
BEA S.R.L. (AUTOMOTORETRÒ)
Tel. 011/350936 - info@automotoretro.it
www.automotoretro.it

5 - 9 febbraio - Parigi (Francia)
Retromobile
http://retromobile.fr

8 - 9 febbraio - Cesena
49ª Mostra Scambio
MOTORIUS - MUSEO DEL MOTOCICLO
Tel. 347/1844267
mostrascambiorimini@gmail.com

27 febbraio - 1 marzo - Stoccarda (Germania)
Retro Classic e Passione Italiana - Messe
Stuttgart
RETRO PROMOTION - Tel. 0049 7159987809
www.retro-classics.de

6 - 8 marzo - Anversa (Belgio)
42a Antwerp Classic Salon
S.I.H.A. - Tel. 0049 0 2407/17300 -
info@siha.de - www.antwerpclassicalon.be

Segnalateci le vostre manifestazioni per l'anno 2020: Rievocazioni, Raduni, Gare storiche, Cronoscalate, Concorsi di eleganza, Mostre Mercato, ecc.

Verranno pubblicate gratuitamente sul calendario annuale in uscita col numero di marzo di epocAuto.

Il calendario riporterà tutti gli eventi dal 1° marzo a dicembre 2020. Verranno incluse nella segnalazione che ci perverranno entro il 10 febbraio. Le indicazioni dovranno contenere **luogo, data, titolo dell'evento e recapiti degli organizzatori.**

E-mail: epocauto@epocauto.it o fax 0546/662046.

Le date degli eventi, pubblicate in questo elenco, potrebbero subire variazioni dell'ultimo momento. Per maggior sicurezza, consultare le pagine pubblicitarie degli organizzatori.

**25 GENNAIO
2020
FERRARAFIERE**

AUTO E MOTO DEL PASSATO

**SALONE
D'INVERNO**

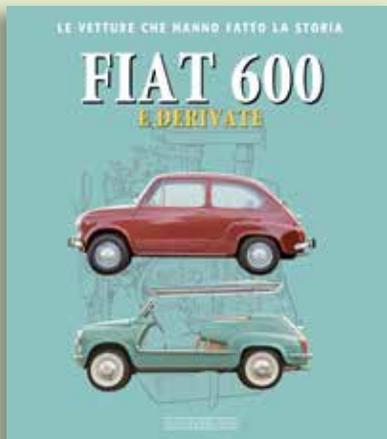
348 9590995
www.autoemotodelpassato.com

Fiat 600

Di Giancarlo Catarsi

Ancora prima della "500", fu la Fiat 600 il simbolo del miracolo italiano; presentata nel 1955 riscosse un immediato successo e seppe conquistarsi uno spazio tra i carrozzieri che ebbero modo di sbizzarrirsi con le più fantasiose soluzioni e tra i preparatori conquistando un ruolo di primo piano nello sport con le derivate abarth. È stata anche la prima monovolume della storia con la versione multipla. La documentazione fotografica d'epoca, le dettagliate schede tecniche e un'accurata guida di restauro, di questo volume, costituiscono una guida completa sulla storia ed evoluzione del modello.

120 pagine illustrate
Formato 24x27
Prezzo di copertina euro 28,00
info@giorgionadaeditore.it



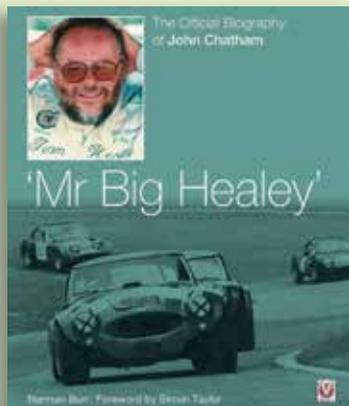
Mr Big Healey

Di Norman Burr

La biografia ufficiale di John Chatham da quando, dodicenne, venne attratto da una Austin Healey rossa esposta nella vetrina di un concessionario; quella macchina rossa gli restò impressa nella memoria fino a quando nel 1960 non decise di acquistarne una e di dedicarsi alle competizioni.

Dalla A - H 100/4 passò presto alla A - H 3000 poi alla MG GT, alla Porsche per poi tornare al primo amore: la Austin Healey. Ottenne successi in ogni specialità autocross, trials su strada e in circuito. Partecipò alla Carrera Messicana, alle 6 ore di Spa, corse al Nurburgring e a Zandvoort così come in numerosi rally storici in Gran Bretagna. L'autore lo racconta come colui che considerava il mondo dello sport qualche cosa da non prendere troppo sul serio, con un suggerimento leggere questo libro con un bicchiere in mano, in perfetto stile John Chatham.

100 pagine illustrate - testo in inglese
Formato 21x26
Edito da Veloce Publishing
Prezzo in UK 25, 00 sterline
www.velocebooks.it

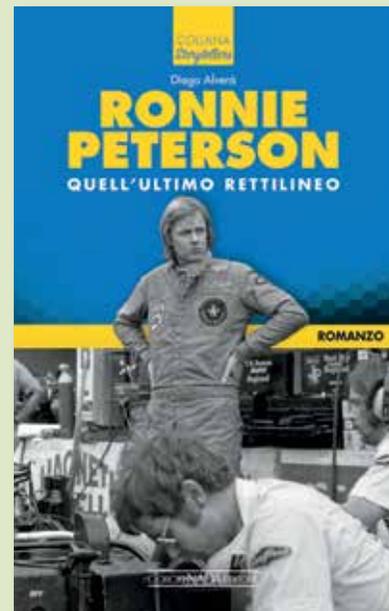


Ronnie Peterson

Di Diego Alverà

È il primo volume della nuova collana di narrativa di Giorgio Nada Editore "Storytellers", una serie di veri e propri romanzi a tema motoristico destinati agli appassionati e tutti coloro che apprezzano la buona lettura. Pur se raccontato come un romanzo concentrato sul tragico incidente del 1978 al Gran Premio d'Italia, rivela particolari interessanti riferiti al mondo della Formula1 in quegli anni. Le rivalità dei compagni di squadra e le lotte con gli avversari, i rapporti coi meccanici e con la scuderia e le sensazioni del pilota prima della partenza. Una piacevole lettura con un ricamato perimetro narrativo di fantasia che trae spunto da fatti realmente accaduti e con informazioni storiche corrette ottenute con testimonianza, interviste e dichiarazioni dei protagonisti.

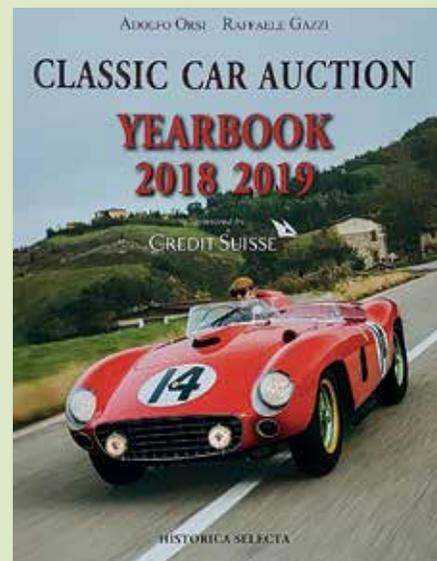
236 pagine in bianco e nero
Formato 14x22
Prezzo di copertina euro 20,00
info@giorgionadaeditore.it



Classica car auction Yearbook 2018 2019

Di Odolfo Orsi e Raffaele Gazzi

Un volume di 400 pagine che riporta i risultati di ben 97 aste, tenutesi tra il primo Settembre 2018 e il 31 Agosto 2019, divisi per 5.467 esemplari di automobili appartenenti a 377 Marche diverse: per ognuno di essi, oltre alla valutazione in Dollari, Euro e sterline, viene riportato il numero di telaio ed una sintetica descrizione del suo stato. Un'annata, questa presa in considerazione, che ha visto contrarsi del 23% il numero delle aggiudicazioni per un totale di 931 milioni di Dollari di corrispettivo: un dato che conferma il calo in atto ma anche la continuazione di una tendenza di fondo positiva che perdura dal 2008-09. "I prezzi sono ora più realistici di quattro - cinque anni fa": questa frase pronunciata, con una certa soddisfazione, da Matthieu Lamoure spiega meglio di tanti giri di parole l'attuale situazione di mercato in questo mondo; "Uno stop era naturale e necessario" aggiunge Orsi consigliando gli appassionati a stare all'erta poiché nei prossimi mesi potrebbero presentarsi occasioni di acquisto poi difficilmente ripetibili. Pareri che ci sentiamo di condividere in pieno e che, a nostro parere, sono testimonianza della profonda conoscenza di questo mondo da parte degli Autori di questo volume imperdibile, ormai considerato universalmente la "Bibbia" del settore; opinione condivisa anche dal Board di Credit Suisse che fedelmente conferma, anno dopo anno, la propria partnership con Historica Selecta. Oltre ad articoli di piacevole lettura, questo volume mette a disposizione interessantissimi strumenti di approfondimento. 24 tra schede e grafici tra i quali, per la prima volta, vengono prese in considerazione le auto già offerte in passato e ritornate in asta quest'anno; una panoramica completa sulle tendenze dalla quale, in definitiva, emerge la inevitabile, visto il momento, diminuzione delle vendite di auto con valore superiore al milione di Dollari mentre la percentuale del 72% di auto vendute su quelle offerte rimane del tutto soddisfacente. Da sottolineare, infine, che, prevedibilmente, prima per valore rimane la Ferrari (suo ancora una volta il Top Price dell'anno per la 290 MM della copertina); seconda la Porsche e terza la Mercedes Benz. Nelle principali librerie specializzate oppure sul sito: www.classicarauctionyearbook.com



Automoto Retrò

Torino 30 - 31 gennaio - 1-2 febbraio 2020



Automotorettrò e Automoto Racing, due rassegne parallele dedicate, la prima al motorismo storico e la

seconda al mondo delle corse e delle alte prestazioni, come ogni anno aprono la stagione fieristica europea, precedendo di pochi giorni la parigina "Retromobile".

I due saloni, che convivono in modo sinergico (giunti rispettivamente alla 38ª e alla 11ª edizione), ospiteranno migliaia di veicoli provenienti da tutto il mondo, un padiglione interamente riservato ad auto e moto messe in vendita da privati e commercianti, le consuete esposizioni dei più prestigiosi "pezzi" negli stand delle case costruttrici e dei numerosi club, il salone delle elaborazioni sportive ed estetiche, oltre a ricambi e modellini. È prevista anche per la prossima edizione, la giornata del giovedì, dedicata agli operatori. L'adrenalina sarà ancora una volta protagonista nell'area esterna, con la grande pista: oltre 1.000 metri di chicane, curve a gomito e rettilinei su cui decine di piloti si sfideranno in dimostrazioni di drifting, di rally, derapate controllate ed evoluzioni motociclistiche. Per sottolineare il forte legame tra passato e futuro del settore automotive, il già fitto programma verrà ulteriormente arricchito con nuovi eventi, incontri e raduni e la presenza di costruttori in veste ufficiale.

Per informazioni: www.automotoretro.it
info@automotoretro.it
info@automotoracing.it

Rallye neige et glace

Francia 26 - 29 gennaio

66^e RALLYE
NEIGE
ET
GLACE

DU 26 AU
29 JANVIER
2020

Dal ritrovo fissato presso il museo Peugeot a Sochaux, si partirà direttamente per una tappa di 250 chilometri fino a Malbuisson, la località scelta come conclusione di ognuno dei tre giorni di gara, alloggiati nel prestigioso hotel du Lac. Abbandonate le alpi il rally torna sulle montagne ai confini con la Svizzera, i Doubs e la Jura e ripropone, l'allocatione alberghiera e ristorazione di qualità abbandonando altresì la formula di logistica libera per i partecipanti che non ha dato i risultati

sperati. La maggior parte delle prove si svolgono su circuiti stradali ad anelli concatenati (le boucles) con sede di partenza e arrivo sempre nello stesso luogo.

info@zaniroli.it



Retromobile

5 - 9 febbraio

Ripartito su tre padiglioni, più di 600 espositori su oltre 72.000 mq e migliaia di modelli in mostra e in vendita. È Retromobile, definita dagli organizzatori una dichiarazione d'amore alle auto d'epoca e a ogni genere di veicoli su ruote: auto, moto, camion, trattori e carri di ogni età, trattrici a scoppio oppure a vapore. Retromobile è anche un incontro con club, federazioni, restauratori, commercianti, meccanici e costruttori. E poiché Retromobile è un centro nevralgico del veicolo da collezione, i visitatori potranno assistere (o partecipare) alle vendite all'asta ad esso collegate, cui parteciperanno tre delle maggiori case d'aste mondiali: Artcurial, Bonhams e RM Sotheby. La mostra si svolge, come ogni anno nei padiglioni 1 - 2 - 3 a Porte de Versailles nei seguenti orari: mercoledì e venerdì dalle 10.00 alle 22.00; giovedì, sabato e domenica dalle 10.00 alle 18.00

epocAuto

32ª Winter Marathon

23 - 26 gennaio



Lavori in corso per la nuova edizione della più importante e longeva gara invernale di regolarità per auto storiche in programma, per la 32ª volta, a Madonna di Campiglio. Non mancheranno le novità, a partire da un programma

di gara parzialmente rinnovato sia nello sviluppo che nelle location e che verrà ancora riproposto su 2 tappe: la prima giovedì 23 gennaio al termine delle verifiche sportive e tecniche previste in centro a Campiglio, mentre la seconda - e più impegnativa - venerdì 24 gennaio, con partenza e arrivo alla centralissima Piazza Righi. Un percorso totale di oltre 450 km attraverso le Dolomiti con 65 prove cronometrate e 6 di media. Confermato anche lo show di sabato 25 gennaio sul lago ghiacciato con la disputa dei due trofei fuori classifica a eliminazione diretta. Protagoniste saranno le vetture costruite entro il 1968 alle quali si aggiungerà una selezione di vetture di particolare interesse storico e collezionistico prodotte fino al 1976. I concorrenti alloggeranno in strutture a 4 stelle nel centro di Madonna di Campiglio, vero e proprio punto focale dell'evento che ospiterà le verifiche, la partenza e l'arrivo di entrambe le tappe, i trofei speciali sul lago ghiacciato del sabato pomeriggio e infine le premiazioni della gara e la cena conclusiva. Le iscrizioni sono aperte.

Info: info@wintermarathon.it

Coppa Milano-Sanremo

26 - 28 marzo



Un centinaio di prestigiose auto storiche attraverseranno Lombardia, Piemonte e Liguria tra paesaggi dal fascino intramontabile. La partecipazione alla corsa sarà anche quest'anno a numero chiuso: saranno ammesse auto costruite tra il 1906 e il 1976, munite di passaporto F.I.V.A., o di fiche F.I.A. Heritage, o di omologazione A.S.I., o

fiche A.C.I. Sport, o appartenenti ad un registro di marca. All'interno di questa dodicesima Rievocazione Storica si terrà, come da tradizione, la prestigiosa "Coppa delle Dame" concepita, per la prima volta agli inizi del secolo scorso, grazie alla cospicua partecipazione di equipaggi femminili e all'intuito degli organizzatori della Coppa Milano-Sanremo. Un percorso ancora più tecnico delle precedenti edizioni, con oltre novanta prove speciali. Il ritrovo degli equipaggi sarà presso l'Autodromo di Monza, con le verifiche tecniche e sportive, giri liberi in pista e la parata inaugurale delle vetture. Dopo un passaggio nel centro di Monza, le auto partiranno alla volta di Milano, dove rimarranno esposte per tutto il pomeriggio all'interno del Palazzo del Senato. Venerdì 27 marzo, dal centro cittadino, gli equipaggi si presenteranno ai nastri di partenza per percorrere gli oltre 700 chilometri fino

a Rapallo. Il 28 marzo da Rapallo gli equipaggi affronteranno le ultime prove speciali in vista del traguardo che solitamente viene raggiunto dalle prime vetture a metà pomeriggio del sabato.



Settimana motoristica bresciana

Il Museo Mille Miglia di Brescia ha ospitato il gran finale della 11ª Settimana Motoristica Bresciana, evento del Musical Watch Veteran Car Club che, per la sua particolarità ed importanza, gode del patrocinio ed il sostegno dell'Automotoclub Storico Italiano. Si tratta di una kermesse dedicata esclusivamente ai veicoli "centenari" costruiti dalle origini e fino al 1918. Sessanta equipaggi – provenienti da Francia, Svizzera, Austria, Germania e Inghilterra – si sono ritrovati a Brescia per rievocare, in perfetto stile, compreso l'abbigliamento di tutti i passeggeri, quello che è stato uno dei primi eventi per veicoli ad essere stato organizzato in Italia. Si svolse dal 1899 al 1904 e fu a tutti gli effetti il primo "motor show" italiano.

Quest'anno, in particolare, c'è stata la partecipazione di Adrian Goding, presidente del Veteran Car Club of Great Britain, a bordo di una Daimler del 1898 insieme a Daniel Ward, uno dei più importanti collezionisti d'Oltremarica di auto "ancetre". Gli scoppiettanti e saltellanti veicoli "centenari" hanno completato un percorso di due tappe che li ha portati prima sul Lago di Garda, con passaggi a Desenzano e Bardolino, e poi su quello di Iseo, attraversando la Franciacorta per raggiungere Sulzano. Dove il pubblico ha votato l'auto e la moto preferita, alle quali sono stati assegnati i Premi Speciali ASI: la vettura OM 465 Corsa condotta da Elena Di Tocco e la Harley-Davidson di Lucio Leoni, entrambe del 1918. Il Musical Watch Veteran Car Club ha poi consegnato altri riconoscimenti: la Coppa d'Italia alla Diatto Coupé Chauffeur



(1909) di Mario Garbolino e alla moto Della Ferrera (1909) di Valentino Trivero; la Coppa Salemi alla Rolls-Royce Silver Ghost Tourer (1914) dell'inglese Stuart Evison e alla Premier 3 ½ Sidecar (1914) di Enrico Passeri; la Coppa del Re alla Clement Bayard (1913) del francese Michel Fenomino; la Coppa Criterium Brescia 1899 al Triciclo Rochet di Osvaldo Faustini. Datato 1900. Il veicolo più antico in assoluto presente a questa edizione era la vetturetta Benz Velo del 1896, portata dal tedesco Christophe Schmidt: la nonna di tutte le automobili
www.mwcc.it



Circuito motociclistico Chienti e Potenza

Rievocazione della gara motociclistica che si è svolta a metà degli anni venti del novecento. All'appello hanno risposto 40 partecipanti con moto e sidecar costruiti fino al 1965, provenienti da tutto il centro Italia ed anche oltre. La prima giornata a carattere turistico-culturale si è svolta tra la visita all'Azienda Agricola Il Lorese, ed al Parco Archeologico di Urbisaglia, di origine romana, con il Criptoportico e l'Anfiteatro. Domenica giornata dedicata alla Rievocazione con due giri sul percorso di 37 km da Tolentino-San Severino Marche-Serrapetrona-Caccamo-Belforte del Chienti-Tolentino, con nove prove di abilità vinte da Gian Paolo Paciaroni (Benelli Leoncino del '57) davanti a Enrico Traballoni (Moto Guzzi Sport 14 side del 1930) e Andrea Carnevali (Vespa 125 del 1956). Quattro le ragazze al via con la perugina Patrizia Baldoni (Matchless G3L del 1943) a prevalere. A Dante Petrucci di Fossombrone, assiduo partecipante con il gruppo del Registro Benelli, è andato il "3° Memorial Luca Lausdei", che ricorda un appassionato partecipante degli eventi CAEM, scomparso prematuramente.



Le Matra sulle Dolomiti

Il gruppo Matra Italia ha organizzato il suo secondo Raduno Nazionale nello splendido scenario delle Dolomiti bellunesi. Una perturbazione che ha scaricato per tutto il week-end, una pioggia torrenziale fredda ed ininterrotta ha disturbato non poco il viaggio di arrivo dei partecipanti, tutti provenienti da molto lontano, tanto che diversi iscritti, hanno desistito dall'impresa; gli ultimi provenienti dal Lazio, sono giunti a destinazione in serata inoltrata, dopo un allucinante viaggio di 700 km tutti sotto il diluvio al ritrovo dei partecipanti fissato nello splendido scenario della località montana di Falcade; La serata si è svolta a Sottoguda, piccolo paesino montano, proprio sotto il gruppo della Marmolada, alloggiati in un tipico ed accogliente hotel che per 2 notti è stato la base del raduno. Una quindicina le Matra presenti, solo Bagheera e Murena nelle varie versioni, tutte arrivate a destinazione sulle proprie ruote, le più lontane giunte da Roma, Viterbo, Torino, e pure dalla Svizzera. In serata la cena di gala in Hotel, con premiazioni di rito, distribuzione di gadget, e visione di filmati relativi al mondo Matra. La domenica mattina, sempre accompagnati da una pioggia scrosciante, salita in auto fino alla sommità del Passo Fedaia, passaggio sulla Diga del lago artificiale e sosta per la visita di un altro museo di reperti della grande guerra, e qui, all'uscita dal museo per riprendere la discesa verso il fondovalle, con la pioggia divenuta neve. La bella località di Alleghe, col suo pittoresco lago alpino, era la meta finale della manifestazione, e qui, una volta parcheggiate le vetture sul lungolago, si è svolto il pranzo di commiato, in un lussuoso ristorante con vista lago. Tanti calorosi saluti con un arrivederci alla prossima hanno concluso questa ben riuscita 2 giorni Matra.

www.matraitalia.eu



Auto Moto Rétro della Plagne

Metti un centro alpino in Savoia, due belle giornate di agosto e tante vetture d'epoca molto belle, persone interessate, una passerella tra i centri di una località sciistica savoiarda, ed il raduno di montagna è servito. Certo, la strada per raggiungere il centro è ardua, si passa dai 1000 ai 2000 metri di altezza in una successione di 22 tornanti, e per molte vetture è stato necessario l'utilizzo della bisarca, ma il fascino c'era tutto. Quest'anno sono state molte le vetture di grande pregio che hanno partecipato al classico raduno della Plagne: ne abbiamo contato una cinquantina, tutte perfette: dalle Fort T presenti sia nella versione sedan classica, che sembrava uscita di fabbrica il giorno stesso, sia nella più rara versione sport, alle parecchie Renault, Citroen e Peugeot, alle vetture di marchi francesi ormai scomparsi, quali Vermorele Donnet-Zedel ed una più austera Hotchkiss. Non è mancata la



curiosità, una Fiat 1100 in costruzione Neckar by NSU denominata "Europa", e la rara Citroen AC4F. Completamente rivestita di morbido vinile. Hanno concluso la parata le Willis in versione militareggiante ed una dozzina di vetture più moderne capeggiate da una splendida De Lorean. Dopo una mattinata di raduno-esposizione a Plagne Centre, le vetture si sono mosse per una "balade", una passeggiata, che le ha portate Belle Plagne, dove si sono schierate nelle stradine e vicoli del centro. Per finire in bellezza, la gara di Petanque (bocce) a squadre ha previsto come primo premio una Matra Sport. Bella iniziativa che ha permesso di coniugare l'amore per le montagne con la passione per le vetture d'epoca, in un ambiente elegante e sobrio. Ci si rivede l'anno prossimo, per una classica savoiarda dal sapore indimenticabile.

Motus Vivendi

Sono stati circa una trentina gli iscritti che hanno partecipato all'ultimo evento della stagione 2019 del Club Veicoli Storici di Piacenza, cui a causa della pioggia, hanno partecipato solo auto sul percorso tra le colline piacentine che gli organizzatori hanno studiato per l'occasione. Dal ritrovo in piazza ad Agazzano, il carosello ha affrontato un tour, pieno di sali e scendi sui colli della Val Tidone e della Val Luretta. Il percorso ha toccato le località di Sarturano, Borgonovo, Corano, Moretta, Vicobarone, Montalbo, Sala Mandelli con una sosta alla tenuta La Torretta, quindi Trevozzo, Pianello, Agazzano e chiusura a Piozzano con pranzo all'agriturismo La Sorgente. "Per la gioia dei partecipanti nel corso della mattinata il tempo è cambiato ed è tornato a splendere il sole. Con questo raduno termina il calendario delle attività del 2019 e ora ci prepariamo a studiare un nuovo programma per il 2020". Tra la trentina di vetture presenti si sono messe in evidenza due Fiat Barchette, una BMW Z3, una Lancia Flavia Coupé e una rara Fiat 850 Siata.

www.cvsp-pc.it



Coppa della Valle d'Aosta

Andrea Malucelli e Monica Bernuzzi, con una Fiat Duna 70 del 1989, si sono imposti nella seconda Coppa della Valle d'Aosta, Memorial Robert Trossello, settima prova del Trofeo nod Ovest 2019. Secondi classificati Loris e Michelle Lumignon, su Autobianchi A 112 Abarth del 1984. Al terzo posto, con 31 punti di distacco, Stefano e Gianfranco Ercolani, su Autobianchi A 112 Abarth del 79. Maurizio Causo, navigato dal promettente giovane figlio Federico, chiude al quarto posto, alla guida di una Lancia Fulvia Hf del 75, davanti a Luciano Cacioli, su Autobianchi A 112 Abarth del 74, questa volta navigato da Roberta Pinotti. Organizzata dalla Cameva, Club Auto e Moto d'Epoca Valle d'Aosta, la Coppa della Valle d'Aosta si è disputata su 100 km con 48 prove cronometrate e 3 i Controlli orari in un circuito che si è snodato su continui e spettacolari saliscendi tra le montagne valdostane, nella Valle del Cervino.



La Scuderia del Portello al 47^a AvD - Oldtimer - Grand- Prix

Ben sei vetture del Museo Dinamico Alfa Romeo storiche da competizione della Scuderia del Portello hanno preso parte alla kermesse sul circuito tedesco del Nürburgring, dove in pista si sfidano 500 auto storiche tra Turismo e Gran Turismo, F1, Prototipi storici e moderni, monoposto di formule minori, vetture ex DTM e molte altre ancora.

Vincitori di classe per Arturo Merzario e Roberto Restelli su Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 e Christian Ondrak su Alfa Romeo GTA 1300 Junior; secondi di classe Fabrizio Zamuner e Roberto Restelli su Alfa Romeo GTA 1600 Gruppo 4. Gli altri equipaggi in gara per la Scuderia del Portello: il Presidente Marco Cajani su Alfa Romeo GTAm; Mathias Körber su Alfa Romeo GTAm; Christian Ondrak, Mathias e Fabian Körber su Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca.

www.scuderiadelportello.org



Il Presidente Onorario della Scuderia del Portello Arturo Merzario su Alfa Romeo GTA

Serata di Fine Estate

Scenografia migliore non avrebbe potuto avere la manifestazione giunta alla nona edizione e organizzata da StoricAutoMoto di Taranto nell'antico Arsenale Militare Marittimo della Città dei Due Mari. Ospitati e coccolati da MARINARSEN, Direzione Arsenale e dal personale Militare e Civile, i partecipanti hanno potuto ammirare l'immenso tesoro di archeologia industriale presente nella Baia di Santa Lucia. Il Museo Storico Artigianale sapientemente allestito nelle antiche officine di fine ottocento a Tracciare sulle sponde del Mar Piccolo, attraverso testimonianze, oggetti, attrezzi, utensili, documenti rari e inediti. Nel Museo e nell'antico Arsenale è racchiuso un racconto di vita, di storia, di progresso civile, tecnologico ed urbanistico; un racconto di vicende umane, quando ancora l'automobile era in gestazione. Conclusione della serata nel magico e accogliente borgo di Monacizzo, tra vino primitivo, polpette e formaggi. Appuntamento alle prossime edizioni del 2020.



25 anni Topolino Club Deutschland

Sette Fiat 500 "Topolino" del Topolino Autoclub Italia hanno percorso ciascuna 3000 chilometri, evitando le autostrade, per partecipare al venticinquesimo compleanno del Topolino Club Deutschland. Appuntamento con i colleghi tedeschi, olandesi, norvegesi, svedesi, svizzeri e ungheresi in bassa Sassonia, a Hildesheim. Interessante la visita al Museo PS Speicher a Einbeck, che presenta la più grande collezione al mondo di motociclette tedesche. Ben strutturata anche l'esposizione di piccole vetture tra le quali, la sorpresa di una "Topolino" B Furgone con il logo del Topolino Autoclub Italia. Infine il ritorno verso l'Italia percorrendo la Romantische Strasse: un raduno nel raduno.

www.topolinoautoclubitalia.it



14^a Coppa Romagna

Penultima prova del Trofeo della Romagna, organizzato dall'Hermitage Veteran Engine di Forlì, partita da Piazza Saffi, la carovana di vetture storiche ha sostato, per una visita, presso la Casa Museo Aurelio Saffi, per poi affrontare un percorso di alcune decine di chilometri lungo le colline forlivesi, e ritornare nella zona industriale all'officina-museo di Germano Venturi, nei pressi della quale si è svolta la prova cronometrata che ha determinato la classifica finale; a salire sul gradino più alto del podio, il meldolese Marco Bentivogli, Fiat 124 Spider-Racing Team Le Fonti, primo di Raggruppamento 1, che ha preceduto nell'ordine, la forlivese Franca Agnoletti, ovviamente prima fra le donne e prima di Raggruppamento 3, il sammarinese Giorgio Zonzini, Alfa Sud, il forlivese Lucio Casadei, Fiat 128 Coupè, a cui è andato il Raggruppamento 2 e il suo concittadino, Roberto Regitori, A112.



KURSAAL CAR CLUB - Gran Tour Terra Aria



L'automobile e l'aereo sono le due invenzioni che hanno portato i più grandi cambiamenti nella mobilità individuale e collettiva del XX secolo, il Kursaal Car Club di Montecatini Terme ha voluto farli incontrare il mondo delle auto storiche con quello dei motori volanti con un raduno di due giorni in un week end di fine estate. Obiettivo prioritario è stato quello di fare visita all'aeroporto militare di Grosseto, base del 4° Stormo Caccia accompagnato con qualche escursione turistica nelle zone costiere del grossetano ed enologica nelle aree del famoso Morellino di Scansano. Partenza del tour con ben 25 auto da Montecatini Terme per Grosseto con una prima tappa, per un ligh lunch, a Bagnai allo splendido Golf Resort & Spa Hilton. Nel primo pomeriggio la colonna, scortata dagli scooter del Vespa Club di grosseto, è entrata nell'aeroporto militare; le auto sono

state schierate attorno ad un Eurofighter pronto per il decollo, come del resto tutti gli altri velivoli presenti nella base per ogni esigenza di intervento aereo. Dopo i saluti del Comandante e la visita al museo della base, tutti i partecipanti hanno avuto la possibilità di vedere da vicino e provare il posto di guida del caccia e di soddisfare tante curiosità interrogando direttamente un pilota. La giornata è proseguita sulle splendide strade della Maremma per arrivare a Magliano in Toscana. Al mattino successivo, domenica, sulle belle strade che portano a Massa Marittima attraverso le vigne del Morellino di Scansano le vetture hanno raggiunto la medievale cittadina di Massa Marittima scortate dalle moto del Club Massaveternensis. Un fine settimana di svago e divertimento per i partecipanti al raduno, tra i quali diversi nuovi soci, subito ben integrati nel club, che si avvia ad iniziare il XX° anno di attività in una nuova e moderna sede proprio nel centro della famosa città termale di Montecatini.

Dalla Russia a Varese in auto d'epoca

Per la prima volta in Italia un corteo di auto d'epoca sovietiche, composto da una Pobeda, una Gaz 21, 3 Gaz 24 e una Lada Ziguli, partite dalla Russia sono arrivate a Varese. Da questa città, nel mese di settembre del 1799 passarono le truppe russe guidate dal generale Alexander Surovon al comando dell'esercito russo-austriaco che viene ricordato per aver liberato l'Italia settentrionale dal dominio di Napoleone. A commemorare la gloriosa battaglia Italo - Svizzera le auto hanno sfilato sulle strade di Varese, raggiunte per l'occasione dall'unica Volga Gaz 21 appartenente ad un collezionista italiano. Dopo una serie di cerimonie commemorative sui monumenti dei soldati russi del San Gottardo e a Ponte del Diavolo, nelle gole di Schöllenen, gli equipaggi, risaliti sui loro mezzi sono partiti per la cittadina svizzera di Linthal per la sfilata finale.



Maserati International Rally, che passione



La passione non conosce confini, anzi li varca senza difficoltà. Se poi la passione è per il marchio del Tridente, ecco che organizzare in Scozia uno spettacolo come il "Maserati International Rally" diventa davvero un piacere. Ormai questo rally internazionale, riservato ai possessori delle vetture del tridente, è giunto alla sua 40ma edizione e vi hanno preso parte appassionati Maserati da tutto il mondo. Il Maserati International Rally (MIR) viene ospitato in un Paese diverso ogni anno ed è da sempre un'opportunità esclusiva per i

collezionisti della Casa del Tridente di incontrarsi, competere e mettere in mostra le loro automobili uniche. Dopo l'edizione dello scorso anno in Germania, è toccato al Maserati Club UK - il più antico club Maserati, fondato nel 1972 - organizzare l'evento di quest'anno. Sede del MIR è stato l'iconico Gleneagles Hotel di Auchterarder, un resort privilegiato, degno dell'esclusività delle vetture italiane, che ospita campi da golf di fama mondiale, un centro benessere di lusso e l'unico ristorante due stelle Michelin della Scozia. Vi hanno preso parte 120 modelli, provenienti da 14 diversi Paesi, tra cui 55 dal Regno Unito e cinque dall'Australia che hanno percorso la famosa strada "Rest and be Thankful" tra Glen Kinglas e Glen Croe e che, nel suo punto più alto a 245 metri sul livello del mare, offre una tra le viste più belle della Scozia. La salita, organizzata in collaborazione con il locale Caledonian Motor Club, si svolge su una strada costruita dal generale Wade nel 1750 per consentire agli inglesi un accesso più facile ad alcune delle parti più selvagge delle Highlands scozzesi. Erano presenti, oltre a bellissime rappresentanti della produzione attuale (Levante e Granturismo), una serie di straordinari classici tra cui una 3500GT del 1957, una Spyder Vignale e una straordinaria Sebring. L'ambito premio "Peter Martin Trophy", assegnato al vincitore della prova sportiva, e assegnato in occasione della manifestazione di chiusura, è stato vinto dai coniugi Streuli. Vincitrice del Concours d'Elegance, dopo una lunga disamina di tutte le splendide vetture partecipanti, è stata la Mistral Frua di Onno Hesselink. I partecipanti hanno avuto modo di ammirare alcune delle attrazioni culturali e paesaggistiche uniche del territorio come il Blair e Stirling Castle e ad una distilleria di whisky. Hanno avuto persino l'opportunità di prendere parte a una Cèilidh scozzese dove anche il dress code era a tema scozzese, "of course". Il M.I.R. del prossimo anno sarà ospitato dal Maserati Club Svezia: siamo certi che anche la futura edizione sarà un successo.



PER OGNI ABBONAMENTO UN OMAGGIO

2 ANNI

24 NUMERI

SOLO 55,00 EURO

+ OMAGGIO

1 ANNO

12 NUMERI

30,00 EURO

+ OMAGGIO

UN
OMAGGIO
A SCELTA
TRA

Per gli abbonati
annunci gratis
completi di foto,
sul sito e sul giornale



epocAuto
a casa prima
che in edicola,
con la consegna celere

Abbonamenti sul sito www.epocauto.it

oppure

Inviare la cedola a Edizioni C&C Srl - Via Naviglio 37/2 - 48018 Faenza (RA) - fax 0546/662046 - epocauto@epocauto.it



La puntura della vespa mugugnona,
rubrica di quasi-humor genovese

Ne hanno fatto di danni, quei due

di De Francesco Maurizio

Chi non ricorda Wheeler Dealers, o nostranamente "Affari a Quattro Ruote"? Mike Brewer e Edd China alle prese con le automobili più disparate, danneggiate, mal prese ma sempre riparabili con più o meno facilità? Credo pochi. I due, protagonisti di avventure automobilistiche sempre nuove, sfide entusiasmanti, riparazioni al limite dell'impossibile con pochi materiali, l'ausilio di specialisti di campagna, scarsi attrezzi...

E alla fine, anche tu che hai messo a posto un paio di 500, credi di essere a quel livello. No? Beh, a me è successo. Ed è accaduto con una Rolls Royce Silver Spur. Il mostro mi attendeva da un venditore che, stanco delle difficoltà per immatricolarla in Italia, la svendeva a prezzo di affare. Le Rolls sono macchine strane, nascono come le auto dei principi e si trovano al prezzo di un motorino, ma poi rischiano di costare interi appartamenti per restaurarle. Memore dei successi di Affari a Quattro Ruote, cosa sarà mai immatricolarne una in Italia? Appena la vidi, rimasi accecato dalla possibilità di farcela. Non mi accorsi di quante difficoltà stavo per affrontare, nemmeno dell'assurdità del veicolo, 2 tonnellate e mezzo di ingegneria cerveloticamente inglese, 6.750 di cilindrata per otto cilindri con 200 cavalli affamati capaci di 3 km a litro quando va bene, e un insieme di automatismi pneumatici e idraulici da paura. Comprata la vettura (che bello, mi sono fatto la Rolls con quattro soldi!), viene il momento di capire il perché. Perché fa chiazze d'olio grandi come un salotto quando il livello è sempre lo stesso? Perché in accensione una bancata sfata furiosamente? Tutte domande legittime, e ancora sei convinto che con una settimana, massimo due, di officina tutto andrà a posto. Sì... Il primo sintomo che hai fatto una cazzata è quando ti accorgi che il meccanico, per smontare il collettore di scarico, ha la vettura a due metri da terra e sta usando un tubo innocenti di tre metri come leva, accanto a se ha una fiamma ossidrica, ed è sudato come un suino i prepotenti. Ops, questa non ci voleva... ma sarà solo un problema di passaggio. Certo, un passaggio che costa trenta ore di lavoro. Sull'enorme chiazza d'olio non perviene nessuna diagnosi. Consulto centinaia di siti, cerchi a destra e a manca, poi inizi a smontare a casaccio quando ti accorgi che non è olio, ma sono i due enormi, complessi, pesantissimi, ingombranti, carburatori SU che perdono, e non è olio ma residuo di benzina vaporizzata. E vai di revisione carburatori, che non fa nessuno. Ci scappa il volo a Birmingham, per capire il come, e ci vuole una settimana di lavoro, con la moglie che aiuta ma che al tempo stesso pensa di ricorrere ai servizi sociali per fermarmi. Tant'è, Edd China ci sarebbe riuscito facilmente, e ci riesco anch'io con 32 sterline di ricambi. Ovviamente non sto a calcolare il costo, mostruoso, di viaggio, auto a noleggio, e delle tantissime ore spese. E vorrei riuscire anche a tralasciare la giornata successiva in cui entriamo, mia moglie ed io, in garage e ci accoglie un lago di benzina. Il collettore di uscita del serbatoio si è rotto di schianto al nostro ingresso e zampilla allegramente. Ci mettiamo sotto l'ingombrante aggeggio e cerchiamo di tappare il fiotto di carburante, con le mani, con lo scotch, persino con della carta. Alla fine riusciamo a recuperare un tubo, lo cambiamo, siamo sporchi che un letamaio non ci accoglierebbe. Torniamo a casa mesti mesti, anche perché all'accensione la vettura parte, ma alla seconda accensione, che faccio giusto "per essere sicuri che vada" si rompe il motorino di avviamento... Edd China e Mike Brewer me li immagino già un po' meno simpatici.. Ordino il motorino di avviamento e lo sostituisco, impreco e ricordando le molte sterline spese, lo provo una, due volte e al terzo avviamento si rompe. Censura. Ma che ha questa macchina che Edd China non sarebbe riuscito a mettere a posto? Nell'attesa di un nuovo motorino in garanzia, mi coglie un attacco di evidente follia: inizio a danneggiare irreversibilmente l'estetica dell'enorme panzer di cinque metri e quaranta centimetri. Dipingo di nero il cielo dell'abitacolo in origine color cammello, e sempre di nero il vinile in origine verde, che successivamente "violento" ancor più nel profondo trapanandogli dentro 42 viti per fissarlo bene al tetto (alla Spur non voglio più tanto bene, ormai è evidente). Poi nella foga da trapano lo uso anche per mettere a posto i coprimontanti, distruggendo irrimediabilmente i tubicini di scarico dell'acqua del tetto apribile: se avessi voluto farlo apposta, non ci sarei riuscito. E' poi il turno delle radiche, che vengono scarificate fino a legno e lasciate miseramente a nudo, e delle pelli, uscite dal trattamento che sembrano nuove più per la bontà dei prodotti che per la dedizione dell'appassionato. Arriva il nuovo motorino, e con esso anche i passaruota cromati da tamarro lesso di periferia, le gomme nuove ed i (carissimi) fari in versione europea. Già, quelli in versione UK non vanno bene per la motorizzazione. Il mostro assume un aspetto migliore, quasi umano... fa le fusa quando si accende... e si scassa anche il terzo motorino. Allora c'è qualcosa che nemmeno Edd China riuscirebbe a trovare: lo trova un mio amico, era la messa a terra ridotta ad un filamento. La sostituirà lui, una volta diventato il proprietario, perché io della Rolls non tollero più la presenza. Mike Brewer e Edd China riuscivano a mettere assieme catorci mostruosi in niente e con poco, tranne il piccolo, insignificante dettaglio che avevano una troupe di centinaia di persone che lavoravano per loro. Se pensi di essere come loro, ma non hai un esercito al tuo servizio, abbassa il tiro. Dedicati a qualche vettura nostrana. E comunque, non esagerare, per non contare poi i danni. ▴

AVVERTENZE

Il Bollettino deve essere compilato in ogni sua parte (con inchiostro nero o blu) e non deve recare abrasioni, correzioni o cancellature. La causale è obbligatoria per i versamenti a favore delle Pubbliche Amministrazioni. Le informazioni richieste vanno riportate in modo identico in ciascuna delle parti di cui si compone il bollettino.

gli annunci di *epocAuto*

ATTENZIONE!!! Non avendo la possibilità di filtrare gli annunci che ci pervengono via Internet da persone che si registrano con nome e recapiti falsi, invitiamo i lettori a diffidare di offerte troppo allettanti cui seguono richieste di pagamenti anticipati o cospicui anticipi.

AUTO

ALFA ROMEO 156-1600, 1998, carrozzeria in discrete condizioni; colore rosso ferrari; gomme in buono stato; sedili in pelle; motore: testata da rifare; 1500 trattabili. Tel. 071915191 - cell:3343583963 - canziobrunelli@yahoo.it



ALFA ROMEO 2000 berlina del 1973, blu pervinca metallizzato, interni tessuto, ferma da 30 anni, senza documenti. 5.000 euro. Tel. 329/2322048 - Bologna

ALFA ROMEO Alfetta 2000 L, 1981, auto in perfette condizioni di carrozzeria, motore, freni, tappezzeria, gomme nuove, targa oro ASI, RIAR revisionata, uso quotidiano. 12000 euro trattabili - Tel. 347/7224383 - Roma

ALFA ROMEO Alfetta 2000, 1981, ottimo stato, colore bleu pervinca, unico proprietario, Targa FR 251196. 13000 euro. Tel. 0775/271513 - Cell. 339/2589096 - Frosinone



ALFA ROMEO Alfetta 2000, 1984. Bronzo metallizzato. Ottimo stato generale. 170000 Km. Motore ottimo. Utilizzo quotidiano. Ammortizzatori rifatti. 7900 euro, prezzo trattabile se seriamente interessati. Valuto eventuali permuta. Visibile a Torino. Tel. 348/3669390 cesareiacobelli@gmail.com

RADIATORI MASOLINI dal 1950
 Autoricambi radiatori multi marche
 Via Padana Inf. Est, 97 - Legnago (VR)
 Produzione: Via Cesare Battisti 73 - Minerbe (VR)
www.masoliniradiatori.com
www.framcorse.com
 Tel. 0442 640655



ALFA ROMEO Giulia 1.3 nuova super, 1975. Bellissimo conservato - targhe e libretto originali - pochissimi km - iscritta asi - usata da unico proprietario. 12900 euro - Tel. 3388961550.



ALFA ROMEO Giulia 1300 super, 1975, ottime condizioni interno nuovo con tessuto originale Alfa Romeo iscritta ASI, euro 9000. Tel. 3494495914



ALFA ROMEO Giulia Sprint, 1962, conservata benissimo, motore nuovo, interni perfetti. Recentemente è stata rinnovata la tappezzeria dei sedili. Cerchioni e borchie originali. Targhe e documenti originali. Trattabile. 55000 euro. Tel. 0039.335.6144803

ALFA ROMEO Giulietta TI, 1959, targa e libretto originale funzionante fanalino piccolo con codine. Tel 3389369456 Milano



ALFA ROMEO Gran Sport 4R Zagato, 1967, auto in ottime condizioni, ASI oro. Tel. 335/5691282 - Giulianova



ALFA ROMEO GT 1.6 1979 cc1570, km 75000 auto in buono stato generale, meccanica e motore ottimi, Cattolica (RN) 12500 euro. Tel. 337607350



ALFA ROMEO GTV 2000, 1996, perfetta, full option, interni nuovi originali in pelle. 5000 euro. Tel. 348/5113854 - Salerno - g.annunziata1950@gmail.com

ALFA ROMEO Spider 1.6 Duetto 1989, colore nero, km. 84.000, in splendide condizioni, meccanica ottima, interni in pelle nera, cerchi in lega, capotte ottima, portapacchi posteriore, iscrizione ASI, vendo a 16.000 euro. Tel. 3476136169 - guittipaolo@libero.it



AUSTIN-HEALEY 3000 MK1, 1961, pari a nuova, bellissima collezionista vende a Genova. Prezzo Ruote classiche. Tel.335/5604632



AUTOBIANCHI Berlina (Fantozzi), 1962. Pronta all'uso quotidiano, celeste, targa nera originale Roma, parti meccaniche nuove, cinturato, revisione. 6000 euro. Tel.335/8140231 - Roma

AUTOBIANCHI Bianchina Cabrio, 1963, bellissima, conservata, iscrizione registro storico A.S.I. 19000 euro. Tel. 338/9679856 - Campobasso



AUTOBIANCHI Bianchina Cabriolet, 1968, restauro recente, iscritta ASI. Tel. 335/380532 - Prov. Ravenna



AUTOBIANCHI Bianchina Fantozzi, 1960, vettura conservata con cura, in ottime condizioni. Unico proprietario. 7000 euro. Tel. 0544/523012 - 348/4451122 - info@dradicar.it

AUTOBIANCHI Bianchina Fantozzi, 1964, bicolore, restaurata da vetrina, documenti d'epoca, vendo per inutilizzo. 4400 euro. Tel. 349/2957960 - Napoli

AUTOBIANCHI Bianchina panoramica, 1968, auto molto bella, blu pavone, pronta all'uso, targa originale, divertente ed economica. 5800 euro. Tel. 349/8347177 ore serali - Varese



BMW 316, 1985. Iscritta ASI, unico proprietario, km 64000 pratica per ASI Targa ORO in corso, in ottime condizioni. Valuto scambi, sempre in garage. €4600. Tel. 337/496178

BMW 320 Cabrio E36, 1994, iscritta ASI, rossa, ottime condizioni, interni in pelle nera, appena gommata, tagliandata revisione 2019, cappotta nuova con apertura automatica. 7500 euro. Tel. 389/4420525 - Foggia

BMW 320 Cabrio, 1994, colore azzurro metallizzato, interni in pelle blu, iscritta ASI. 7000 euro trattabili. Tel. 334/9548216 - Brescia

GB Auto
 di Gabriele Bacelliere

ANTIQUE CARS
 AUTO D'EPOCA
 E DI INTERESSE STORICO

www.gbautoweb.com
 mail: info@gbautoweb.com
 Gabriele Bacelliere (+39) 335 6841387
 Raffaele Bacelliere (+39) 335 5846559



BMW 700 Lux, 1962. Targhe e libretto originali - appena ultimato il restauro di carrozzeria - interno conservato da rivedere - iscritta ASI - Tel. 3388961550 12500 euro.



BMW 735i E32, 1993. Appartenuta ad un unico proprietario, condizioni generali ottime, uno degli ultimi esemplari di E32. Tagliando generale eseguito da poco. Targhe e libretto di prima immatricolazione. 5500 euro - Tel. 3355951827 - Visibile a Biella. bmw.lover@hotmail.it

BMW E36 Cabrio, 1994, colore nero in ottimo stato, pezzo speciale. 2000 euro vero affare. Tel. 338/8889076 - Pescara

BMW Isetta, 1960, colore rosso/bianco documenti in regola Tel. 338/9369456 - Milano

BMW Z3 2000 cc, 1996, Colore argento metallizzato, interni in pelle rossa, capote nuova, 2 proprietari, ultimo dal 2001, usata mediamente 1000 km l'anno. 16000 euro. Tel 338/1624247 - Udine - sannitonicola@gmail.com

GMA SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO CLASSICHE INGLESI
 Jaguar - MG - Rolls Royce - Triumph TR - Triumph Spitfire

WWW.GMAJAG.NET VIA RIVIERA 39 27100 PAVIA TEL 0382 525429/ 0382 523630 FAX 0382529756 EMAIL INFO@GMAJAG.NET

Carrozzeria R2 *Atelier Classic*

LAVORAZIONI DI SCOCHE
IN ALLUMINIO, FIBRE COMPOSITE
E PARTI STRUTTURALI IN LEGNO

Via Dello Stelli 2/D - Bagno a Ripoli (FI)
tel: 055 696393 ristori@carrozzeria2.com
www.carrozzeria2.it

R-2
CARROZZERIA
1968 - 2018



Agenzia Agugini sas
di Trombetta Alessandro & C.

... dal 1965
... qualunque pratica
... per qualsiasi veicolo
... di ogni età

DEMOLITI e RADIATI
PROVENIENZA ESTERA
ORIGINE SCONOSCIUTA
COLLAUDI CPA/MCTC

www.aguginisas.it TEL.02.96320107



BMW Z3, 1998 cc 1800, Km 222000 auto in buono stato generale Motore vari lavori eseguiti, capote nuova Gomme nuove revisione effettuata estate 2019, prezzo 7250€ Tel. 337607350 Pesaro



CITROËN 2CV Dolly 1980. Restaurata totalmente, riverniciata da smontata. Tel. 338/8230621

CITROËN B2, 1921, perfettamente funzionante e in perfette condizioni -Iscritta ASI 28.000 euro. Tel. 0299813546



CITROËN Charleston, 1985. Auto da concorso, meccanica e carrozzeria perfette, interni nuovi, cappotta nuova, targhe nere, ASI. 8500 euro non trattabili. Tel 339/1369410 - Udine

DATSUN 240 Z, 1976, gialla, 3 carburatori doppio corpo, minilite, fiche CSAI + tutti i pezzi originali. 32000 euro. Tel. 334/2895914- Genova - f.delavigne@yahoo.it

FIAT 1100 - 103, 1958, ASI in ottime condizioni, interni nuovi, bicolore da vetrina, vendo per inutilizzo. 6400 euro. Tel. 349/2957960 - Napoli.

FIAT 1100 103 H, 1959, coda di rondine, bicolore, meccanica, carrozzeria e interni

perfetti, iscritta ASI, pronta a viaggiare. 9500 euro. Tel. 391/1295700 ore serali - Varese



FIAT 1100 D special, 1960, sprovvista di documenti, completamente da restaurare, completa di motore. 1000 euro. Tel. 0544/523012 - 348/4451122 - info@draducar.it

FIAT 1100 R 1967 Perfetta come uscita di fabbrica nessun restauro effettuato interni impeccabili tenuta maniacalmente km 2000. 6500 euro. Tel. 3475393029

FIAT 1100/103 del 1954 senza documenti, internamente da restaurare. 2.000 euro. Tel. 329/2322048 - Bologna



FIAT 1100/103, 1956, completa di tutti i pezzi, da restaurare, tutta originale radiata d'ufficio con documenti originali, può partecipare alla Mille Miglia. Tel. 0544/523012 - 348/4451122. 3000 euro



FIAT 126 A1-P4, anno 1987 cc652 km 25910, auto in buone condizioni generali. 1900 euro. Gabicce Mare (PU). Tel. 337607350

FIAT 126 1ª serie 1974, auto colore blu pronta da usare, modello con paraurti cromati. 3000 euro. Tel. 333/2348087 - Ravenna



FIAT 126 Personal 1984, documenti e revisione ok, ASI, 2500 euro. Cell. 3387670661

FIAT 126 personal 4, 1981, auto in ottima condizione, interni nuovi, colore verde, cerchi in lega, iscritta ASI con C.R.S. Tel. 339/3929956 - Siena

FIAT 128 coupé 3P, 1977, auto molto bella, sanissima, pronta all'uso, revisionata, veloce ed economica. 6500 euro. Tel. 392/7008021 ore serali - Varese



FIAT 1400 B, 1951, prima serie, ben conservata, targa oro, revisione 10/2020, km 87000, documenti originali. 20.000 euro trattabili. Tel. 347/2218204 - Verona - claudio.daipre@gmail.com

FIAT 1900 A, 1954, auto molto rara, carrozzeria restaurata, meccanica funzionante, interni conservati, da reimmatricolare e rifinire. Richiesta molto interessante. Tel. 349/8347177 - Varese

FIAT 2300 5 coupé, 1964, auto molto bella, perfettamente in uso, targhe nere d'origine. 30000 euro. Tel. 333/2348087 - Ravenna.

FIAT 500acquamarina, imm.30/11/1967, uniproprietario, conservata con cura estrema, perfetta strumentazione, controllo motore/impianto elettrico, ruote raggi Borrani-dischi lockeed anteriori, posteriori

Brembo gestione elettronica. Ricambi di pregio per euro 5000 e oltre. Tel. 347/1481030 - Bologna



FIAT 500 anno 1966, tutta revisionata e tutta originale, 59417 km. Prezzo 4700 euro trattabili. gt.toscana.vintagecars@gmail.com

FIAT 500 D, 1964, ottima, colore bianco 233 original, tappezzeria nuova bicolore originale, targa originale. FR. 47392, libretto verde. 9000 euro. Tel. 0775/271513 - Cell. 339/2589096 - Frosinone

FIAT 500 F, 1965, ottobulloni, azzurro acquamarina, nella stessa famiglia da sempre, bella e pronta all'uso, sanissima. 6500 euro. Tel. 391/1295700 ore serali - Varese - riccardo.aletti.77@gmail.com



FIAT 500 L 1970, completamente rifatta abartizzata, assetto, autoradio, bluetooth, ecc.. privato collezionista. 5500 euro. Tel. 335/5604632 - Genova



FIAT 500 L, 1969. Restauro totale, anche di meccanica. Perfetta, ASI. 8500 euro. Tel. 335/1410831

Fiat 500 L trasformata lusso Abarth 595, 1971, restauro di lamierati, motore nuovo

686 cc. Km 2000, assetto, 8 gomme, 90% disco, tappezzeria nuova, 4 strumenti, cappottina trasparente. Scambio con Jepp Willys, Honda S 2000, Fulvia coupé. 13000 euro. Tel. 333/9152521 - Lazio



FIAT 500 R - ASI, 1973. Originale e perfettissimo stato d'uso, full optional. 4900 euro. Tel 348/5113854 - Salerno



FIAT 500 R, 1973, colore rosso corallo. Restauro totale: carrozzeria, motore, cambio, scatola guida. Materiale nuovo, balestra, fuselli, ammortizzatori, freni, batteria, pompa tergi, doppie chiavi. Targhe originali, unico proprietario. 6500 euro. Tel. 346/3045499

FIAT 500 Topolino Belvedere, 1950. Omologazione ASI. Restauro Totale. No Permuta 12500 euro. frankatc@gmail.com



FIAT 500, 1972, ottime condizioni. Targhe e libretto originale €5.500 per cortesia telefonare solo interessati 3886014643

Ricambi Topolino

SAURO SQUERZANTI

Vasta gamma impianti elettrici
"500 a.b.c." - "Balilla" 3/4 marce
Tutta la gamma Fiat 1100 A.B.E.103

40051 MALALBERGO (BO) - Via La Cascina 3/d
tel. 051 872617 - fax 051 6620147 - cell. 347 6572323
info@saurosquerzanti.it www.saurosquerzanti.it



BLUCCINO di Baldoni Luciano

Restauri auto storiche

Via Caduti Sul Lavoro, 4/B - 48026 Russi (RA)
Tel. 0544 582277 - Cell. 335 7114060
www.bluccino.com - bluccino@alice.it





FIAT Glannini 500 TV, 1966 conservata CRS/ASI targhe + documenti originali. in più vendo motore 500 D marciante. Tel 347/9375856 - Livorno - m.cristian90@gmail.com



FIAT 508 cabriolet Garavini, 1935, buone condizioni, interno in pelle ricostruito, pronta all'uso. Revisione 9/2021. Tel. 335/380532

FIAT 600, 1963. Perfettamente funzionante. Targa e libretto originali. Solo per appassionati. Tel. 329 1885384

FIAT 850 Berlina, 1967, km 36,900, colore beige sabbia. Unico proprietario, eccellenti condizioni generali, verniciatura e tappezzeria originali, tenuta sempre in garage al coperto, motore perfetto. Vendo per mancanza di spazio. Euro 8000 trattabili. Tel. 0818968749

FIAT 850 special, 1970, vettura completamente rimessa a nuovo: carrozzeria, motore, freni, gomme e batteria, pronta da usare. 5200 euro. Tel. 335/8009188 - Bergamo



FIAT 850 coupé Vignale, 1966, auto da facile restauro, da immatricolare. Tel. 337607350 Gabicce Mare (PU)



FIAT 850 Grand Prix Francis Lombardi, 1971, restaurata ed omologata Asi Targa Oro - usata per raduni ed esposizioni - revisionata - tel. 3388961550 35000 euro.



FIAT 850 Sport Racer Convertibile Bertone, 1968, in perfette condizioni, molto rara, originale. Vari lavori di meccanica documentati. Possiedo la capote nera da sostitu-

ire eventualmente al tetto rigido e 4 cerchi in lamiera. ASI/CRS e fiche Aci-Csai. Revisione effettuata 03/2019. Invio foto solo se realmente interessati. 23.500 euro. Tel. +393355615120



FIAT Abarth 850 TC anno 1963 pronta corse con H.T.P. Cambio a 5 marce con autobloccante Bacci. ! Motore revisionato di scorta + 2 cambi 4 marce revisionati + 16 cerchi Cromodora con Gomme Nuove + numerosi ricambi € 40,000 Trattabili Tel. 328 2876558 - william.abarth@alice.it



FIAT Balilla 1934, targa originale, pari al nuovo. 32000 euro. Tel. 393/6508405 - Sassari

L'AUTOACCESSORIO
DI CRESCENZI LUCIANO
Abbiamo disponibili
RICAMBI DI CARROZZERIA
per auto costruite dal 1960 al 1986
ALFA ROMEO - FIAT - LANCIA - AUTOBIANCHI
Inviateci Fax e vi faremo sapere disponibilità e prezzo entro un'ORA
Sede: 03013 FERENTINO (FR) - Via Casilina Sud, 393, km 78,700
Tel./fax 0775.271513 - l-autoaccessorio@libero.it (zona Roma)



FIAT Barchetta 1999, cc 1747, Km 135000, auto in buone condizioni generali, capote e hardtop, prezzo 6250 euro. Tel. 337607350 Pesaro

FIAT Moretti 1000 coupé, 1973, auto in ordine pronta da usare, documenti regolari. 15000 euro. Tel. 333/2348087 - Ravenna.



FIAT Panda 30, 1984, restauro maniacale

completo, interni, esterni, motore, documentato spese, pari al nuovo, km 76000, certificata registro storico FIAT, prezzo inferiore al costo di restauro, da vedere! 7000 euro. Tel. 3388145010



FIAT Panda 4x4, 1997, ottime condizioni, km 113000, visibile prov. Torino. 4500 euro. Tel. 333/1702449

FIAT Steyr Puch 650 T, 1962, ricambi vari anche per la TR Pof. Tel. +39 055 220664. Cell. +39 3356369698 - giacinti.roberto@gmail.com



FIAT Uno 60S 5P, 1991. Condizioni da vetrina, interni, esterni, meccanica, ASI+CRS in corso, garanzia scritta su km, e lavori fatti. 4500 euro - Biella - sergio.borghesio@libero.it

i tuoi annunci anche su
www.epocauto.it

SVARVOLATI MUGELLANI CLUB
AUTO MOTO D'EPOCA
www.svarvolatimugellani.it
CAVALLINA DEL MUGELLO

Auguriano Buone feste e arrivederci al 2020

*lieti di incontrarvi nella nuova sede
Piazza Ugri N 8 Cavallina, Barberino M. Illo FI*

A CLASSIC PORSCHE PARTS STORY
your partner for: Porsche 356, 911/912, 964, 993

Sebro
Sebro replacement brake discs for all Porsche models, from 1963 to present

JOMAPARTS.COM
porsche classic parts

Gefusilleerdenlaan 29 - 9600 Ronse, Belgium
T +32 55 21 30 13 - F +32 55 20 70 69
info@jomaparts.be - www.jomaparts.be

Nederlandse Française English Deutsch Italiano Português

Enrico Altopiedi

RICAMBI D'EPOCA

Meccanica - Carrozzeria - Parti elettriche
Guarnizioni - Tappeti in gomma

Via G. Giardini 38/40 Mondragone (CE)
Tel. 0823/978282

www.altraepoca.com

LANCIA VINTAGE RICAMBI LANCIA D'EPOCA

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



FORD (GB) Escort, 1970, blu notte, interni pelle rossa in buonissime condizioni 80.000 km richiesta 5900 euro trattabili. gt.toscana.vintagecars@gmail.com

FORD Mercury 8V, 1946, splendidamente conservata, ex stato Città del Vaticano, ampissima documentazione. 30000 euro. Tel. 348/4796030 - Brescia



INNOCENTI A40S, 1964, carrozzeria speciale, raro stato di conservazione, ferma da tanti anni, senza documenti. 5000 euro. Tel. 329/2322048 - Bologna

JAGUAR MK2 - 3800, 1962, metalli opalescent silver grey - restauro totale documentato da 200 foto e fatturato. Ricambi GMA Gallorini originali inglesi, servosterzo, prezzo elevato. Tel. 338/1624247 - Udine - sannitonicola@gmail.com

JAGUAR XJ 4200, 1980, cambio manuale, eccellente carrozzeria e motore marrone metallizzato. Tel. 349/7308668 - Forlì



JEEP Willys M38, 1950. Funzionante 4 posti, carrozzeria sana, visibile in romagna ASI Oro targhe nere. 14500 euro. Tel. 349/5842859 - Cesena

LANCIA Appia 2ª serie, 1956, colore nero in ottimo stato, targhe in ferro originali, libretto originale, revisionata. 10.500 euro. Tel. 336 851674



LANCIA Augustus, 1935, in ottime condizioni omologata asi documenti originali. Prezzo dopo visione. Per cortesia telefonare solo interessati. Tel. 3886014643

LANCIA Beta coupe 1.3. 1978, 4 posti, benzina, cinta distribuzione rifatta, revisione anno 2018, iscritta ASI, disponibile per qualsiasi prova, colore blu, tre porte. 4.500 euro. Tel. 338/4603404

LANCIA Beta Montecarlo, 1976, sempre in garage, perfetta su tutto. 13000 euro. Tel. 0534/62140 ore pasti - Bologna

LANCIA Delta HF 1600 turbo, 1984, restaurata con qualche licenza estetica non compromettente, ferma da 15 anni. Tel. 0437/970165 - Belluno

LANCIA Delta HFTurbo, 1990, bellissima e sanissima, rosso, tanti lavori eseguiti, molto bella, interni intonsi, ASI CRS. 11000 euro trattabili. Tel. 392/7008021 - Varese

LANCIA Flavia 2000 IE, ultima serie iniezione in buone condizioni (ASI) colore bianco, interno buono, colore blu (funzionante). 2900 euro. Tel. 393/1354492 - Ortona (CH)



LANCIA Fulvia 1300, 1972, 1300 5m. Perfettissimo stato d'uso, targa oro, targa nera. 6900 euro. Tel. 348/5113854 - Salerno - g.annunziata1950@gmail.com

LANCIA Fulvia 2C, 1965, bianco saratoga, omologata ASI oro, molto bella, revisionata e pronta a viaggiare, targa originale. 6300 euro. Tel. 0332/ 263461 ore serali - Varese

LANCIA Fulvia coupé 1.3 S 1973, colore rosso, in splendide condizioni, interni neri, allestita HF, cerchi lega, fendinebbia, volante sportivo, vincitrice challenge lancia fulvia 2018, terminale marmitta sport, vendo a 16000 euro. Tel. 3476136169 - guittipaolo@libero.it

LANCIA Fulvia coupé 1.3S, 1975, ben conservata, tenuta al coperto, fondi sani, meccanica a posto. Due proprietari, km 88.000, iscritta Registro auto storiche. Tel. 340/4055301 - Como - claudiavillas@hotmail.it

LANCIA Fulvia coupé 13 HF, 1968, targhe originali riconoscimento Fiva, registro storico lancia ASI Targa oro, perfetto stato. Prezzo a richiesta. Tel. 339/1700501 - Arezzo - chianuccis@aruba.it

MONTI GIUSEPPE
Faenza - Via Emilia Lev. 16
Tel. 0546.31066 - 0546.30212 - 340.7102263

Lo sai che i tuoi cerchi in lega piegati, storti, crinati, ossidati possono tornare come nuovi?

Come nuovo

Com'era ANCHE PER AUTO D'EPOCA

BATTERIE

LANCIA Fulvia coupé 1ª serie, 1966, documenti originali (TO). Da 50 a 60.000 km, rimessa a nuovo: pompa benzina carburatori, sterzo, ammortizzatori, freni (pompa nuova), tappezzeria panno beige. Tel. 349/1509458 - Forlì



LANCIA Fulvia coupé 3, 1974, totalmente restaurata, km 78.500. 10000 euro. Tel. 347/8362131 - 3208708052 - Messina

La CROMATURA di Barcella Claudio & C s.a.s.

Dal 1947 cromature a specchio per **AUTO D'EPOCA**

Lucidatura a specchio di tutti i metalli * sabbatura a microsferi * **RAMATURA** * nichelatura opaca tipica anni venti * nichelatura lucida * nichelatura DUPLEX * cromatura a tre strati a FORTE SPESSORE * cromatura zama * cromatura a CINQUE STRATI ad **ALTISSIMA RESISTENZA ALLA CORROSIONE** * rimozione ammaccature da PARAU RTI RADIATORI ecc. * saldature ad argentana, ottone, tig, alluminio * zincatura opaca stile anni 50 * zincatura lucida azzurra * zincatura gialla * zincatura nera * rimozione elettrolitica dei vecchi depositi senza danneggiare il metallo base * smerigliatura e lucidatura con **CONTROLLO MANUALE DI OGNI SINGOLO PEZZO** * bonifica serbatoi e trattamento interno

Spedizioni in tutta Italia ed estero per posta o con corrieri convenzionati

E-mail : claudio.barcella@alice.it cellulare 349 8049224 (dalle 17,30 alle 20,00)

Viale G. Matteotti 24, 24050 GRASSOBBIO (BG) Tel/ Fax : 035 525215

Affidate la Vostra auto a chi ha 60 anni di esperienza. Da noi troverete la migliore qualità al giusto prezzo. Richiedeteci un preventivo gratuito chiamandoci in sede, al cellulare o per E-mail allegando le foto dei Vostri pezzi da ricromare. Garanzia scritta sui lavori eseguiti.

COLLEZIONISTA VENDE:

Austin Healey 3000 MK1

Morgan 4/4 1600 2 posti

Triumph TR3/B 2200

FIAT 500 L 1970 da amatore

Tel. 335/5604632 Privato

CERCO RIVISTE Ruoteclassiche (primi anni). Auto Italiana dal 1919 al 1969. Motor Italia dal 1926. Speciali Domus. Autosprint dal 1961 al 1969. Motociclismo dal 1914 al 1970. La Moto dal 1932 al 1966. Libri e pubblicazioni (anche stranieri) su auto, moto e Formula 1. (Tratt.ris.)

Tel. 347/2303761



**Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA
per auto storiche italiane ed estere**

www.EPOCACAR.com NEGOZIO ON LINE

S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com



LANCIA Prisma 1.5, 1987, GPL, iscritta ASI, Km. 134000 interni, carrozzeria, meccanica in perfette condizioni, sempre in garage, tagliandata - revisionata e pronta all'uso. Valuto scambi. 1600 euro. Tel. 3374961781



LAND ROVER Range Rover 2.5, 1995, km 250000, motore BMW, buone condizioni generali, prezzo 4500, Tel 337607350 Pesaro



LUAZ-VOLIN 4x4, 1986, iscritta ASI,

gomme nuove, pochissimi km. Restaurata anni fa, quasi mai usata - 5 posti, 1200 cc. Benzina rcc.rcc. Prezzo dopo visione. Tel.349/5842859 - Cesena

MERCEDES 200E, 1990, colore grigio metallizzato, km originali 200000, motore, carrozzeria, interni originali, ASI con C.R.S. circolante (valuto permuta). Prezzo da concordare. Tel. 0445/407777 - Vicenza

MERCEDES 280 Se, 1968, chilometri 130.000. Ottimo stato, interni in radica. Cambio automatico, sempre revisionata. Non iscritta all'ASI. 20.000 euro. Tel. 3348955083

MERCEDES 300 CE, 1989, ASI molto in ordine, vendo privatamente accessori. Prezzo Ruote classiche. Tel. 340/5887696 - 0143879078 - Alessandria

MERCEDES classe SW116 350SE, 1977 circa, esclusivamente per uso ricambi. La vettura non è marciante ed è in pessime condizioni ma completa di quasi tutto. Ottima fonte per ricambi. No documenti. 1000 euro. Tel. 366/4233986



MERCEDES clk 2.3 Kompressor, ASI, 20 anni, versione sport come nuova, pochi km, tutti accessori. Tel. 340/5887696 - Tel. 0143/879078

MERCEDES E200 Cabrio, 1994, A.S.I. targa oro 2° grado, grigia, capotte elettrica, tutto in ordine, aria condizionata. 14000 euro trattabile. Tel. 366/1991552 Brescia



MERCEDES SEL 300 3.5 WB, 1971. Tutta originale di carrozzeria e meccanica libretto originale a pagine. Full optional. Valuto permuta con storica. 25000 euro. Tel. 328/5993546 anche whatsapp - Bergamo 3.5selmercedes@gmail.com

MERCEDES SL 350 Cabrio, 1972, verde metallizzato capotta verde, cambio manuale, ottima carrozzeria e motore. Tel. 349/7308668 - Forlì



MERCEDES SLC 280 C107, del 1979 conservata in buone condizioni originali. Usata quotidianamente fino ad ottobre 2018. Carrozzeria da rivedere. Cambio manuale. Colore azzurro, interni in pelle e stoffa. 9000 euro. Tel. 366 4233986

VENDO RIVISTE Ruoteclassiche dal 1987 al 2015. Quattroruote dal 1956 al 2015 (anche annate singole). Autosprint dal 1963 al 2015. Rombo dal 1981 al 2001. Auto Italiana dal 1919 al 1969. Gente Motori. Tuttorallo dal 1983 al 2015. Autorama. Tuttomoto. Automark 3. Modelli Auto. Quattroruotine. Motociclismo d'Epoca dal 1987 al 2015. Motocross. Pilota Moto. Motosport. Tuttomoto. La Moto. Enciclopedie e libri su piloti e marche. (Tratt. ris.) **Tel. 333/2493694**



MERCEDES slk kompressor, 1998, ottime condizioni 112000 km iscritta ASI, euro 5000. Tel. 3494495914 - Asti



MG A, 1600 MKII, 1960, stupenda. Tel. 335/5604632 - Genova



NISSAN Figaro del 1991. Colore pale aqua. Iscritta Asi targa oro e al RFI. L'auto è perfetta non richiede alcun lavoro di restauro. Cambio automatico a 3 marce, motore 1000cc turbo da 75cv. Posso inviare altre

foto. Aria condizionata, abs e interni in pelle. 15000 euro. Tel. 335.5725272

PEUGEOT 205 GTI 1600, 1988, primo e unico proprietario, conservata, colore antracite metallizzato, no incidenti, km 155570, meccanica perfetta. 9500 euro. Tel. 333/9580789 Venezia - carioahf@alice.it



PORSCHE 911 Super Carrera Targa 1980. Cilindrata 3000 - cv 188 - tagliandata Porsche - matching number - revisione al 2021 - iscritta Asi - azzurro chiaro met. Pelle blu' - tel. 3388961550 45000 euro

PORSCHE Boxter 3200 S, 200, grigia interno nero, capotta elettrica, km 100000, gomme nuove, fatto 111 controlli auto più che sicura + Mercedes E200, 1994, targa oro. 14000 euro. Tel. 366/1991552 - Brescia

RENAULT 4, 1987, restaurata completamente e non accidentata. 5.500 euro. Prezzo trattabile. Tel. 3482627386

RENAULT Alpina 310 GT sport Pac serie speciale, 1978, molto bella come nuova solo 22000 km colore rosso, vero affare. 29000 euro. Tel. 338/8889076 - Pescara

RENAULT R10, 1964, ASI, freni nuovi, motore e carrozzeria a posto. 5500 euro trattabili. Per info e foto chiamare al 3393330357

AUTOMOTOTV
la TV dei
MOTORI
solo su sky canale 148

ANCHE IN STREAMING LIVE!

www.automototv.it

f YouTube

Auto Moto Club Napoli Nord

Augura a tutti i soci
Buone Feste

Auto Moto Club Napoli nord
Villaricca (NA) - Tel. Fax 081 3301393
clubnapolnord@virgilio.it
www.clubnapolnord.it - info@clubnapolnord.it

Io Viaggio Sempre

PIACENZA Gas-Auto
ELEVAZIONE
di Farioli & Anna

IMPIANTI A METANO E GPL NON INVASIVI
Eliminiamo i problemi di carburazione
Doppia alimentazione

35 Anni di esperienza

In Impianti Metano - GPL su Auto d'Epoca

Via Bresciani 19 - 28122 Piacenza - Tel./Fax 0523/609926 - piacentagasauto@libero.it

f.lli rossi
PNEUMATICI
 ...la sicurezza di una scelta

dal 1944

Via dell'Elettricista, 6/a
 40138 Bologna
 tel. - fax 051.35 99 09
 posta@flirossi-tyre.com
 www.flirossi-tyre.com

flirossityre
 flirossipneumaticisrl

Pneumatici per auto da collezione

EUROTELI - LIVORNO
 Tel. 0586.887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli **copriauto** e **coprimoto** ottimamente realizzati su misura in morbissimo tessuto antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, personalizzabili, lavabili in lavatrice.

SPEDIZIONI IN CONTRASSEGNO



MOTO GUZZI c.d. "Motoleggera 65"; Furgone d'epoca **Volkswagen** "Trasporter", immatricolato il 23.04.1982, senza motore e cambio. Si invitano i soggetti interessati all'acquisto dei predetti beni a far pervenire manifestazione d'interesse, al fine di formulare offerta di acquisto cauzionata, al curatore dott.ssa Maria Carmela Ceravolo, presso lo studio in Torino - Corso Luigi Einaudi 53, tel. 011/518.31.20 - fax 011/50.36.94



RENAULT R4, 1984. Auto completa da restaurare con documenti, parzialmente smontata, vendo per cambio progetto 650€ - Tel. 3386840414 - fissore@gmail.com



RENAULT R4, 1987. ASI CRS, 950cc restauro totale, dispongo inoltre di ricambi usati per R4, Citroen Diane 6. Tel. 3393509156 oppure tecn.ingegneria@hotmail.com

ROVER mini British Open 1993, decapottabile, completamente ristrutturata, benzina, bellissima, in garage, motore ottimo, verde, mando foto e filmato. 5000 euro. Tel. 3393509156 oppure tecn.ingegneria@hotmail.com



TRIUMPH TR3/B, 1963. Completamente ristrutturata, visibile a Genova, accessoriata, collezionista vende. Prezzo Ruote classiche. Tel. 335/5604632



TRIUMPH TR4A IRS, 1965, Targa ORO ASI in condizioni splendide di carrozzeria e motore. Qualsiasi prova. Appena revisionata, gomme nuove, tagliandi dimostrabili, pronta per partire. 30000 poco trattabili. Tel. 3387291881



VOLKSWAGEN Golf CL 1300, 1987, 5P. Originale e perfetta ASI. 2000 euro. Tel. 348/5113854 - Salerno

VOLKSWAGEN Golf country syncro gti cat 5 porte. Le serie del 1990 ricondizionata a nuovo permutato con Iveco Dayly 4wd in ordine oppure uaz furgone finestrato o intero in ordine 4wd oppure Bedford 4wd in ordine medesimo, valore 9000 euro. Tel. 3923420448 cesare.gua75@gmail.com

VOLKSWAGEN Maggiolino 1200, 1965, molto bello. 9900 euro. Tel. 348/4796030 - Brescia



VOLKSWAGEN Maggiolino 1200, 1982, originale e perfetto. Km 78000. 6000 euro. Tel. 348/5113854 - Salerno



VOLKSWAGEN Maggiolino, 1974, restaurato motore nuovo. 90.000 km, prezzo trattabile 6500 euro. gt.toscana.vintagecars@gmail.com

VOLKSWAGEN Maggiolino, 1976, cabrio in ottime condizioni. Km 21000. Prezzo 12000 euro trattabili. Se interessati contattare lo 0184489265 dal lunedì al venerdì dalle 9,00 alle 13,00 e dalle 14,00 alle 18,00 12000 euro.

VOLKSWAGEN Porsche 914/4, 1971, perfettamente marciante, CRS, cerchi in lega, rossa. 20000 euro. Tel. 334/2895914 - Genova - f.delavigne@yahoo.it

VOLKSWAGEN T2 1987, pulmino 9 posti del 1987 con impianto a metano omologato pronto da usare interni e tutto in buono stato, revisione valida fino al 2021, collaudo del metano fino al 2021. 6300 euro. pcastello@virgilio.it

VOLKSWAGEN Golf 1400 GL benzina 1992, unico proprietario Km 73.000 tenuta in garage, ottime condizioni. 1200 euro. Cell. 3428386294



VOLVO 144 Deluxe, 1972 vettura perfetta e molto rara, pochissime importate, da non confondere con 244. 4900 euro. Tel. 345/2505878 - Milano - francesco.curti94@gmail.com

ACCESSORI AUTO



2 Cerchi in ferro auto anni 20/30 in buone condizioni. Hanno 2 tagli da riparare. Richiesta euro 120 compresa spedizione. Tel. 338/3391744

PRIVATO VENDE



Fiat 1300, anno 1962, superiore al nuovo.



Mini Minor 849 cc, anno 1964, ottime condizioni.



Ford A, anno 1928, ottime condizioni.



Vespa 150, tre marce, anno 1958, come nuova.



Lambretta d 125cc, anno 1952, targa oro ASI, pari al nuovo.



Lancia Aurelia B12, anno 1955, targa oro. Rarissima. Prezzo dopo visione.

Tel. 320/3855900-0824/778092

RICAMBI AUTO D'EPOCA
CAPASSO
 www.capassoricambi.it

Via Astalunga 26/A - 80047 S. Giuseppe Vesuviano NA- Tel. 081/8281363
 Paolo 393/9481483 - info@capassoricambi.it - www.capassoricambi.it

CARROZZERIA: Lamierati, guarnizioni, tappeti interni colorati, cristalli, maniglia, accessori, paraurti

MECCANICA: Serbatoio carburante, marmitta, balestre, pistoni, alberi motori, cammes, valvole, dischi freno, etc. assetti sportivi per auto stradali e da competizione

ELETTRICO: Strumentazione, impianti elettrici, livelli carburante etc.

X FIAT 500 A B C - 500 N D F L R MY CAR - FIAT 600-850 - 1100 126 - 127 - 128 - 131 - 132 - ALFA ROMEO, AUTOBIANCHI BIANCHINA, A111 - A112 - LANCIA ETC.





TURI GIUSEPPE
Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
www.riembijeeep.com - riembitur@gmail.com

Ricambi ed accessori per:

- Jeep dal 1942 ad oggi • Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matla • Applicazioni industriali
- Auto d'epoca italiane e straniere • Carrelli elevatori

AFRA

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - fax +39 02 32861150
afra@afra.it - www.afra.it

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



Autotappezeria CLASSICA
by Olmi

Specialisti nel restauro d'interni per auto d'epoca con materiali originali omologabili A.S.I.

Via Bottaia di S. Sebastiano 30
Bottegone (Pistoia)
info@classicabyolmi.it
www.classicabyolmi.it
Tel./Fax 0573-544896 - Cel. 339-5789431



Carburatore Weber in bronzo da 32 con pompa di ripresa, completo da revisionare. Tel. 337/607308



Cerchi a raggi per Jaguar n°4 + 1 in omaggio 5x15. 1000 euro. Tel. 349/5842859 - Cesena

Cerchi campagnolo 4 pezzi attacco Ford 6x13 belli, privatamente. Tel. 340/5887696 - heidenreich@libero.it



Cerchi 5 fori 14x 6½ Cromodora. Tel. 340/2290496



Filtro carburante Savara nuovo da rimanenza magazzino in metallo e vetro adattabile a tutte le auto d'epoca. 30 euro. Tel. 337/607308 - Forlì



Per Abarth 850-1000 carburatore Weber 36 dcd7 buonissime condizioni. 550 euro. Tel. 346/3045499

Per Alfa Romeo 75 turbo america, una testata più 4 cerchi speedline sabbati e verniciati più un compressore aria condizionata. Tel. 340/3937715 - Genzano di Roma - dino.orsolinigta@gmail.com

Per Alfa Romeo 75, 1978, modanature o profili in gomma, cruscotto, mascherina, fari, sotto porti in plastica destra sinistro. Tel. 349/2957960 - Napoli.

Per Alfa Romeo Alfetta 5 cerchi millerighe in ottime condizioni 5 1/2 x 14 già controllati dal gommista, girano perfetti. 300 euro. Tel. 339/6994051 - Treviso - giuseppe.salvian@gmail.com



Per Alfa Romeo Giulia 1600, testata in ottime condizioni mai spianata e senza corrosione. 200 euro. Tel. 337/607308 - Forlì - Cesena

Agenzia pratiche Autosprint

SPECIALISTI IN IMMATRICOLAZIONI DI AUTO E MOTO D'EPOCA, NAZIONALIZZAZIONI E COLLAUDI MCTC E CPA

WWW.AUTOSPRINTCREMA.IT
AUTOSPRINTCREMA@GMAIL.COM - TEL. 037384850



Per Alfa Romeo Giulia GT 1600 motore tipo 00536 semi-completo da revisionare. Anno costruzione '67, visibile a Gambettola. 1800 euro. Tel. 337/607308 - Cesena

Per Alfa Romeo Giulia GT, 1960/1975, ricambi di meccanica e carrozzeria, vari pezzi. Tel. 338/2370826 - Sibari

Per Alfa Romeo Giulia, dinamo Bosh con regolatore. Tel. 347/8786981 - Genova

Per Alfa Romeo Giulietta sprint, 1962, 2 carburatori Weber da 40, più due stop completi Tel. 340/3937715 - Genzano di Roma - dino.orsolinigta@gmail.com

Per Alfa Romeo GT Bertone, 1963/1976, ricambi di meccanica, carrozzeria, cerchi in lega, volanti. Tel. 338/1500621 - Ravenna



Per Alfa Romeo Montreal 1971/1975, cornice lunotto posteriore, usata ma in buone condizioni. 200 euro intrattabili. Tel. 327/5697306 - Pistoia - ferrariardardo@libero.it

Per Alfa Romeo GTA M, 1970, cambio originale, cerchi in lega più modelli con e senza pneumatici e cerchi originali Lancia Fulvia. Tel. 339/1700501 - Arezzo - chianuccis@aruba.it



Per Audi 80 100 radiatori marca agk germany, nuovi fondi di magazzino in ottimo stato. euro 60 cadauno compreso spedizione. Tel. 338/3391744

Per BMW 700 Berlina, 1960, cofano posteriore modello Luxus, sportello sinistro Completo, cofano anteriore, lunotto posteriore, cristalli laterali, ponte anteriore e posteriore completi di tamburo, freni e ammortizzatori. Tel. 338/6022343 - Pistoia - robertorafanelli@gmail.com

Per BMW coupé, 1980, porta destra e sinistra, parabrezza, lunotto anteriore e posteriore, vetri posteriori e laterali, n°4 cerchi, volante, cruscotto, conta km. Tel. 349/2957960 - Napoli.



Per Citroen, 4 ruote complete, cerchi lega 6Jx15Ch4 18. Gomme cinturato Pirelli M+S 185/65R1588H al 75%. Solo in blocco. Accordi per spedizione/consegna. 200 euro - Tel. 336918196 - Udine

Per Fiat 1100 Special, 1962, scocca nuda, sana, sedili anteriori e posteriori. 250 euro. Tel. 349/1509458 - Forlì

Per Fiat 130 2800 - Lancia Fulvia-Topolino 1100-103 contachilometri e strumenti vari, accessori vari. Tel. 338/4566475 - Lucca



Motori e cambi per 1100 A-B. Tel. 340/2290496



Per Fiat 130, cerchi in lega originali misura: 6x14. Marca Cromodora, perfetti girano dritti. da ricondizionare. 350 euro. Tel. 339/6994051 - Treviso - giuseppe.salvian@gmail.com

Per Fiat 1300/1500, 1964, lunotto, testata, profili o modanature, paraurti, mascherina, canna, sterzo, cambio, differenziale completo, tamburi, ganasce, balestre. Tel. 349/2957960 - Napoli

Per Fiat 1500 6C, 1935/1950, parafranghi, cofani, porte, vetri, cerchi, cambio, ponte ed altro. Tel. 338/2340826 - Sibari

Per Fiat 500 C Topolino, 1948/1955, telai cappotta vetri anteriori e laterali, balestra anteriore nuova, materiale vario di meccanica, freni, frizione nuova. Tel. 338/4566475 - Lucca

Per Fiat 500 C Topolino, 1950/1954, vari ricambi, motori, testate, balestre anteriori nuove, vetri anteriori e laterali lamierati, cambi e trasmissioni e tubi di scarico. Tel. 338/4566475 - Lucca

www.epocaauto.it

**SEI UN ARTIGIANO?
ESPONI IL TUO LAVORO**

T. +39 3347649815
contact@internationalclassic.com
WWW.INTERNATIONALCLASSIC.COM

international classic
#CONNECTINGPASSION

Elettrauto Franco Srl
di FRANCO RODIGHIERO
Elettrauto d'altri tempi

36015 SCHIO (VI) - VIA DELLA POTARA, 41
TEL. OFF. (0445) 526460 - 530052
elettrautofranco@virgilio.it

Ricostruzione impianti elettrici su vettura e costruzione accessori cruscotto



Volante e scatola guida per Multipla.
Tel. 340/2290496

Per Fiat 500 F/L, vendo blocchi motore in ottimo stato e due motori completi FIAT 500 F/L. Tel. 347/8786981 - Genova

Per Fiat 500 L, dispongo 500 smontata su bancale, manca solo telaio, come ricambi cofano anteriore e posteriore, cambio ecc. 600 euro. Tel. 335/7117471 - Quinzano d'Oglio (BR)

Per Fiat Abarth 595, 500 lusso Abarth replica, 1971, restauro lamierati 2014, motore Nuovo 686 kw 32, KM 2000, disco, ass., B.Duomi, faretto, radio, gomme n°8 90%, accensione Elett. Scambio con; Wyllis Jepp 1940 o FIAT 850 Spider. Tel. 333/9152521 - Velletri

Per Fiat Dino 2000 Spider, paraurti posteriore nuovo mai montato. Prezzo 1000 euro. Tel. 0115/620254 uff. - Torino

Per Fiat Topolino C, balestra anteriore trasversale ricondizionata. 150 euro. Carburatore revisionato da personale specializzato, adattabile anche su FIAT 600 prime serie, marca Weber - D.R.S. 150 euro. Tel. 339/6994058 - Treviso - giuseppe.salvian@gmail.com



Per Jaguar E Type dispongo di vari ricambi: proiettori, paraurti, ammortizzatori anteriori Boge, marmitta, ganci capote ecc... Tel. +393355615120

Per Lancia Appia Viotti, giardinetta, 1 paraurti posteriore nuovo. Tel. 0032/479409064 Belgio - nino_mezzo@hotmail.com

Per Lancia Aprilia, un kit ammortizzatori posteriore Siat, un paraurti posteriore nuovo 2° serie. Tel. 0032/479409064 - Belgio - nino_mezzo@hotmail.com

FERRARESE
AUTOFFIGNA FERRARESE SRL
VIA DARSENA N. 40 - FERRARA
TEL. 0532/761420
REVISIONI TEL. 0532/977657
www.ferrarese-group.it

Per Lancia Artena, una testata, un carburatore, un spinterogeno e un filtro olio (in blocco). Tel. 0032/479409064 - Belgio - nino_mezzo@hotmail.com

Per Lancia Fulvia cambio 818630 5 marce 350 euro. Tel. 346/3045499 - Parma

Per Lancia Fulvia coupé 2° S. 01 porta sinistra buone condizioni. 150 euro. Tel. 346/3045499 - Parma

Per Lancia Fulvia disponibili ricambi originali per tutti i modelli Lancia Fulvia carrozzeria e meccanica. Tel. 339/1700501 - Arezzo - chianuccis@aruba.it

Per Lancia Fulvia motore cc1200-818202 con testa 818100, monoblocco 818302 bloccato. 350 euro. Tel. 346/3045499 - Parma

Per Lancia Fulvia Sport Zagato 1° serie, vendo cofano anteriore e tanti ricambi. Tel. 339/1700501 Arezzo chianuccis@aruba.it



Per Mercedes, n° 4 cerchi in lega, misura 7x15 in Romagna, non spedisco. 300 euro. Tel. 349/5842859 - Cesena

Per Volkswagen Maggiolino, 1967, parabrezza, lunotto, vetri laterali, cofano, anteriore, posteriore, porte meccanica, anteriore, posteriore, motorino avviamento dinamico. Tel. 349/2957960 - Napoli

Per Volkswagen T2 Combi, 1950-1960, paraurti, sedile, vetri, marmitta, alette parasole, lamiera sotto cruscotto, attrezzi scorta e altro. Tel. 388/0997479 - Bologna

Pirelli sottozero 2017, pneu neve 205/55 R16. Milano Centrale - Tel. 335/8435408



Quattro gomme invernali Metzeler misura 4,80x12 nuove mai montate per Fiat 500, 600, 850 ecc. 20 euro caduna. Tel. 337/607308 - Cesena



Ruote a raggi 13x5 restaurate pronte da montare con gomme seminuove misura 165x13 dispongo anche ruota di scorta. 1200 euro tutto. Tel. 337/607308 - Forlì



Volante Lancia Fulvia 1° serie buonissime condizioni. 200 euro. Tel. 346 3045499

Formula Ricambi Vintage Lancia

MOTORI, FRENI INOX, PARAURTI, LAMIERATI, MODANATURE, GUARNIZIONI, FANALI, VETRI, MANIGLIE PER VETTURE LANCIA DALL'AURELIA ALLA FULVIA

Via G. Paisiello, 26 - 48000 Prato - 338-8520140
info@formulavintage.it - www.formulavintage.it

MOTO



AJS Model 20, 1954. Bicilindrica 500 perfetta, targa e documenti regolari e d'origine oro ASI. 10000 euro. Tel. 335/6468789 - Genova



APRILIA Red - Rose 125 Moto usata solo da una ragazza, con SOLO Km. 14000, conservata come nuova, nessun urto, bellissima, Valutoscambi. 950 euro. Tel. 337496178



APRILIA Red rose 48, 1990 con documenti in regola, iscritta ASI, avviamento elettronico con solo km 27000, scambio con moto vecchia. 1700 euro. Tel. 0523/896247 - Piacenza



BIANCHI Aquilotto 48, 1967. Ciclomotore a rullo con frizione automatica funzionante in ottime condizioni, originali con li-

breto originale a pagine. 680 euro. Tel. 347/4286328 - Alessandria

BIANCHI Bernina 125 4 tempi, 1959, perfetta mai restaurata, targa e libretto originali, qualsiasi prova valuto permuta con macchina d'epoca. 1800 euro. Tel. 347/3151188 - Brescia



BIANCHI Cervino 175, 1954, radiato - Targa originale - Certificato FMI - Funzionante. 2100 euro. Tel. 338 1725798

BIANCHI Freccia celeste 98, 1933, con targa 3 numeri conservata evisura, solo 4 esemplari conosciuti, trasporto in tutta Italia. Tel. 334/1364324 - Ragusa

BIANCHI Freccia d'oro 250S, 1936, documenti da passaggio, restaurata 20 anni fa, perfetta, tutta originale. Prezzo dopo visione. Tel. 349/1509458 - Forlì



CAPRIOLO 125 turismo, 1961 perfetto, documenti regolari. 1500 euro. Tel. 335/6468789 - Genova



FANTIC Motor 100 cross strada, 1973, documenti ok, originale, raro d'interesse storico. 3000 euro non trattabili - cell. 3387670661

Basta con i problemi di spazio!

Con questa rampa si possono parcheggiare due macchine nello spazio di una. E' anche ideale per ripararle. E' stabile anche senza fissarla. Si lascia spostare facilmente grazie a 4 ruote smontabili. Montaggio facile. Altezza da terra ca. 13 cm. Peso massimo sulla seconda rampa 3200 kg. 220V/50Hz. Costi di spedizione su richiesta € 1999. - (incl. IVA)

www.speedwerft.de - Tel. 0049 1703015714
Si parla tedesco e inglese.

Targhe Storiche
Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca

www.targhestoriche.it

Sede: Vicolo del Laghetto 19/2 Castel Gandolfo (Roma)
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986

GARELLI 50cc. Sport, tre marce da restauro, buone condizioni, mosquito 38 cc-48 cc con bici super aquila 48cc, ultima serie solex rullo. Tel. 338/4566475 - Lucca



GARELLI 70 anno 1954, restaurato con documenti radiati d'ufficio. 1200 euro. Cell. 3387670661



GARELLI Mosquito 38A (rullo), anno 1950, su biciletta uomo "Maino" con forcella molleggiata a parallelogramma faretto con devioluci, claxon a raganella, 680 euro trattabili. Tel. 347/4286328 - Alessandria

GILERA 125 moto perfetta, sospensioni rifatte, carburatore e motore revisionati, alcune parti del telaio riverniciate. Contagiri nuovo comprese corde di collegamento. Radiatore nuovo assieme a pignone catena e corona. Motorino di avviamento da sostituire, attualmente scollegato. 3000 euro. Tel. 3349989575



GUZZI 250cc Airone stampato, 1945, 4800 euro. Tel. 328/6810592 - Jesolo



GUZZI 250cc Airone telescopico, 1954, 3500 euro. Tel. 328/6810592 - Jesolo



GUZZI 500 cc Falcone Turismo, 1953. Moto in buonissime condizioni perfettamente funzionante. Con tachimetro conta km, smits con trasmissione mecc. Doc. in regola, libretto a pagine ASI. Prezzo 9800 euro. Tel. 347/4286328

RICAMBI D'EPOCA di MECCANICA

MOTORI, TESTATE, ALBERI MOTORE, CAMBI, SCATOLE GUIDA DIFFERENZIALI, COPPIE CONICHE, AUTOBLOCCANTI, MOTORINI AVVIAMENTO

tel. 347/4754454 - 348-2397720
info@hobbyoldcars.com



GUZZI Zigolo 110 anno 1963, documenti ok, 1500 euro, Cell. 3387670661



HARLEY DAVIDSON Forty Flight, 10500 miglia, due serbatoi, due marmitte, 3 selle con 2 sellini, borsa laterale perfetta con documenti da passaggio. Prezzo dopo visione. Tel. 349/5842859 - Cesena



HONDA Four K500, 1978, completa, funzionante, riverniciato serbatoio e copribatteria, demolita al PRA. 1900 euro. Tel. 0523/896247 - Piacenza



INNOCENTI Lambretta "Stellina", 1968, buone condizioni originali, funzionante con targa e documenti originali, radiata d'ufficio, 125cc, 4 marce. Ricambi vari Lambretta anni '50/'60. 1250 euro. Tel. 347/4286328

INNOCENTI Lambretta 50, 1968, completamente restaurata in carrozzeria e meccanica. Prezzo da concordare. Tel. 338/2622338 - Verona

INNOCENTI Lambretta, 1963, ristrutturata 5 anni fa, funzionante, motore originale, iscritta A.S.I., targa originale, da cambiare ruota posteriore. 3500 euro trattabili. Tel. 393/5129491 Genova
cla.macca@gmail.com



ISO DIVA F150, 1959, raro scooter in buone condizioni originali, completo, funzionante, ultimo veicolo Iso, radiato d'ufficio con visura, privo di targa e documenti. 1350 euro trattabili. Tel. 347/4286328



KTM 250 GP, 1978. Tutta originale funzionante con documenti in regola, revisionata gennaio 2019. 2700 euro. Tel. 0523/896247 - Piacenza

MONTESA 348 COTA, 1976, omologata due posti. 1800 euro. Tel. 0464/437595 - Cell. 348/5705971 - Trento



MOTO GUZZI Falcone 500, 1962, marcante, il primo restauro eseguito 1986 e ripetuto 2011. 9000 euro. Tel. 335/8140231 - Roma



MOTO GUZZI Guzzino, 1954, conservato motore libero targa e visura NO libretto con accessori dell'epoca posso spedire in tutta Italia. 550 euro. Tel. 3486043561

MOTO GUZZI V7 - prima serie "Rosso Creola" - 700 c.c., prodotta in pochissimi esemplari - da amatore - anno prima immatricolazione 1977 - documenti a posto - due soli proprietari - Km. 45.000 orig. Meccanica perfetta - vernice originale da riprendere 7000 euro. Tel. 3339703082



MOTO MORINI 3 1/2 350 sport del 1981 con cupolino e porta pacchi. Sempre in garage. Marmitte e guarnizioni motore nuove. km 24.000 effettivi. Da rimettere a punto e fare revisione ministeriale. Iscritta registro storico Moto Morini. 2.900,00 trattabili - fra.mini27@gmail.com



MV AGUSTA Turismo cs, 1990, iscritta al club storico, conservata in ottime condizioni, libretto originale, mod. puntine esterne con stelle sul serbatoio. 3500 euro. Tel. 0544/523012 - 348/4451122

Piaggio Vespa 180 Rally ASI, 1971, gialla, revisionata + vespino 50L 1972, blu + molti accessori. 7000 euro. Tel. 338/1119383 - Imperia



RUMI 125 cc, 1951. Moto interamente restaurata, visionabile previo appuntamento, condizioni pari al '51! 6000 euro. Tel. 345/2505878 - Milano - francesco.curti94@gmail.com



VESPA 50 PX 3 marce, 1991, riverniciata, motore rifatto + B.M. Tutone 50, 4 marce + B.M. Bebi, presa diretta + ricambi in blocco. Tel. 335/5315434 - Mantova

Yamaha Virago 535, 1990, ASI blu, conservata, perfetta, revisione 2021. 2000 euro in trattabili. Tel. 338/1119383 - Imperia

ANNATE COMPLETE *epocAuto* SU CD-ROM

2008 16,50 euro
Contiene anche

1/2007 e numero 0

(ABBONATI 13,00 euro)

2009 16,50 euro

(ABBONATI 13,00 euro)

2010 16,50 euro

(ABBONATI 13,00 euro)

2011 16,50 euro

(ABBONATI 13,00 euro)

2012 16,50 euro

(ABBONATI 13,00 euro)

2013 16,50 euro

(ABBONATI 13,00 euro)

2014 16,50 euro

(ABBONATI 13,00 euro)

2015 16,50 euro

(ABBONATI 13,00 euro)

2016 16,50 euro

(ABBONATI 13,00 euro)

2017 16,50 euro

(ABBONATI 13,00 euro)

2018 16,50 euro

(ABBONATI 13,00 euro)

2019 16,50 euro

(ABBONATI 13,00 euro)

Interamente riprodotti in PDF. Possibilità di ricerca e consultazione su monitor o riproduzione su carta.

Spese fisse di spedizione € 2,50 - contrassegni € 5,00

SERIE COMPLETA (12 CD) 120 euro
Per gli abbonati a epocAuto 110 euro

Edizioni C&C - Via Naviglio 37/2 - 48018 Faenza - Tel. 0546/22112
Fax 0546/662046 - www.epocauto.it - epocauto@epocauto.it

43° ANTWERP CLASSIC SALON

LA
STORIA
ABARTH



6 - 7 - 8 MARZO 2020

VENERDI: 14.00 - 20.00, SABATO & DOMENICA: 9.00 - 18.00

INFO **BIGLIETTI ONLINE** www.antwerpclassicsalon.be

 ANTWERP
EXPO
 SIHA

CONTATTO

Philippe Bacquaert T +32 (0)475 82 41 33
Azalealei 36 F +32 (0)3 647 23 82
B-2170 Merksem E bacquaert.expo@gmail.com



AVIGNON MOTOR festival

Plus d'un siècle de locomotions...

20/21/22 Marzo 2020

allopneus.com



AVIGNON - ParcExpo
avignon-motor-festival.com

TRAJECTOIRES
Concept

