

**SPECIALE
ABBONAMENTO
DIGITALE**

**SE TI PIACE LEGGERE EPOCAUTO
IN VERSIONE DIGITALE
ABBONATI QUI**

DIGITALE 1 ANNO € 20,00
FORMATO PDF: LO SCARICHI SU PC E LO
LEGGI QUANDO VUOI

**GLI ABBONATI PUBBLICANO
GRATIS GLI ANNUNCI:
90 GIORNI SUL SITO
2 PASSAGGI SUL GIORNALE**



WWW.EPOCAUTO.IT

LO LEGGI PRIMA CHE ARRIVI IN EDICOLA - ANNUNCI GRATIS - RISPARMIO SUL PREZZO DI COPERTINA

epocaAuto

10
PAGINE
DI PICCOLI ANNUNCI

€ 3,50

Portogallo
Cont. € 7,95
Svizzera CT. 8,00 Chf

Germania € 9,95
Belgio € 8,95
Spagna € 7,95

LE FIAT DI BERTONE *Scoperte di classe*



Dalla 850 spider del 1965
alla Punto cabrio del 1994

JOWETT JAVELIN

DAL 1906 AL 1953



AUTOMOBILI CHAMPION

Quattroporte II



PRIMA (E ULTIMA) MASERATI FRANCESE



Marche scomparse
Abarth & C^o

Grandi progettisti
Paolo Stanzani

FIAT 130
Tante virtù e un solo vizio

NUOVE DATE

28.04 | **TORINO**
01.05 | **LINGOTTO**
2022 | **FIERE**

AMMR

Risparmia acquistando
il tuo biglietto online



WWW.AUTOMOTORETRO.IT

SARÀ UNA RIVOLUZIONE

AUTOMOTORETRO

**AUTOMOTO
RACING**

✉ info@automotoretro.it

📘 [automotoretro.automotoracing](https://www.facebook.com/automotoretro.automotoracing)

📷 [automoto_r](https://www.instagram.com/automoto_r)

☎ +39 011 350 936

Con il sostegno di:





Mensile fondato da:
Maurizio Tabucchi e Enzo Cimatti

Direttore responsabile:
Fiodor Benini

Impaginazione e grafica:
Mara Cimatti, Susi Ravaoli

Pubblicità: Fiodor Benini
pubblicita@epocauto.it

Amministrazione - Pubblicità

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

Arretrati: 6,00 euro (pag. anticipato)
sul CCP n. 12099487
IBAN: IT43 U076 0113 1000 0001 2099 487
BIC: BPPIITRRXXX
intestato a Edizioni C&C srl

Abbonamenti: Raffaella Mingazzini
abbonamenti@epocauto.it

Italia: € 35,00 - Versione digitale € 20,00

Italia: cartaceo + digitale € 45,00

Europa: cartaceo + digitale € 75,00

Africa, America, Asia:

Cartaceo + digitale € 95,00

Spedizioni: Franca Ricci

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@sodip.it

www.sodip.it

epocaAuto è distribuita nei seguenti

Paesi: Belgio - Germania - Portogallo

Spagna - Svizzera - Francia

Registr. al tribunale:

1309/07 del 17-12-2007

Iscrizione al ROC n. 7617 del 31/11/01

Stampa: Poligrafici Il Borgo - Bologna

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.

SOMMARIO

NEWS

Il fotoquiz di epocauto
Attualità - Dai Club **2**

MASERATI QUATTROPORTE

La prima (e ultima) francese **6**

di Giuliano Silli

FIAT E BERTONE

Connubio vincente per le scoperte **12**

di Marco Chiari

JOWETT JAVELIN

Un giavellotto che non andò lontano **16**

di Marco Batazzi

PAOLO STANZANI

Grandi progettisti **21**

di Dario Mella

AUTOMOBILI CHAMPION

We are The Champion **24**

di Elvio Deganello

FIAT 130

Tante virtù e un solo vizio **28**

di Vittorio Falzoni Gallerani

MARCHE ITALIANE

L'Abarth & C^o di Carlo Abarth **34**

di Nino Balestra

MOTO ZENIT

La promessa mancata **36**

di Eugenio Maffei

VIC ELFORD

Il polivalente **39**

di Giuseppe Valerio
illustrazioni di Gabriele Guidetti

PROPULSIONE NUCLEARE

Piccolo difetto: motore radioattivo **40**

di Maurizio De Francesco

Biblioteca **43**

Anteprime **44**

Manifestazioni **46**

RMCH2022

Avventura al "Monte" **49**

a cura di Adrenaline24H

Annunci di compravendita **53**

**NON PERDETE IL PROSSIMO NUMERO
IN EDICOLA IL 1° DI APRILE**

epocauto@epocauto.it
www.epocauto.it

Per la pubblicità su epocaAuto contattare
la redazione al numero 0546.22112
pubblicita@epocauto.it

Ferrari 250 GT
Spider California

Suzuki GT 380

Autobus Setra S8

Hanomag 1.3 Liter l'alternativa al Maggiolino

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



il Carrozziere

1 - Questa Maybach SW 38 Stromlinien-Limousine è stata immatricolata in Italia nel 1946 con targa Roma 96303, ma è stata carrozzata nel 1939. Da chi?

A. Touring **B.** Monterosa **C.** Autenrieth



l'Auto

2 - La regina Elisabetta non sembra del tutto tranquilla accanto al consorte che guida una cabriolet disegnata dall'americano Raymond Loewy per il Gruppo Rootes. Di quale marca e il tipo?

A. Hillman Minx
B. Humber Hawk MK VI
C. Wolseley 1500



il Cinema

3 - In un film diretto nel 1967 da Marcel Camus una Lamborghini Miura (nella foto con l'attrice Catherine Jourdan) ha una parte di rilievo insieme con un'Alfa Romeo 2600 Sprint e una Jaguar S Type. Qual è il titolo del film?

A. Sissignore
B. Marinai in coperta
C. La ragazza della notte

Risposte: 1. Monterosa ha iniziato l'attività nel 1946, Touring non ha mai carrozzato una Maybach. La risposta giusta è C.
2. La Wolseley era nel gruppo BMC, la Humber era del Gruppo Rootes, ma la Hawk MK VI ha dimensioni maggiori e non ha la versione cabriolet. La risposta giusta è A.
3. In Sissignore del 1968 c'è una Miura ma non sono Catherine Jourdan, la 2600 Sprint e la S Type. In Marinai in coperta del 1967 non c'è Catherine Jourdan e l'altra protagonista auto è una Bizzarri 5300 Strada. La risposta giusta è C.



Dolce Vita al Museum Art & Cars di Singen in Germania

Fino al 15 ottobre 2022

Otto capolavori della Collezione Lopresto sono protagonisti di una mostra presso il museo "MAC" di Singen, nel sud della Germania. L'esposizione vede le auto, tutte fuoriserie ed esemplari particolari degli anni '40 e '50, dialogare con opere eleganti e sensuali di artisti della Südwestdeutsche Kunststiftung, come Walter Becker, Walter Herzger, Boleslav Kvapil, Rudolf Stuckert, Herbert Vogt...

La simbiosi tra auto uniche e arte rimanda alle atmosfere elegantemente ammalianti della DOLCE VITA. Accanto a questa esposizione, nel padiglione MAC2 altre quattro auto della Collezione danno vita ad una speciale esibizione di Concept-cars degli anni '60 e '70.

Le auto selezionate sono: Alfa Romeo 6C 2500 S Cabriolet "Extralusso" Stabilimenti Farina 1947; Alfa Romeo 6C 2500 S "Freccia d'Oro" 1950 ex-Carrera Panamericana; Alfa Romeo 6C 2500 GT Cabriolet Touring 1951; Cisitalia D48 1948; Lancia Aurelia Coupé Vignale 1952; Alfa Romeo Giulietta Spider Prototipo Bertone 1955; Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Speciale "Molteni" 1956; Alfa Romeo Giulietta SS Prototipo Bertone 1957; Lancia Flaminia Coupé Speciale Pininfarina 1963; Autobianchi A112 "Giovani" Pininfarina 1973; De Tomaso Pantera 7X Ghia 1973; Lancia Sibilo Bertone 1978.



Errata Corrige

In riferimento all'articolo sul numero di gennaio dedicato alla MG TF che epocAuto ha felicemente definito "L'ultima romantica": sono certamente d'accordo anche perché tale la ho sempre considerata anche io, la mia l'ho ottenuta superando un po' di difficoltà circa 15 anni fa. È una 1250 che aveva alcuni problemi superati agevolmente. Ha la guida a destra (ho avuto Aprilia e Aurelia B50 in giovane età) e questo per me non è stato un problema. Mi consenta una piccola correzione: la MG che scompare in mare nel film Souvenir d'Italie non è una TF ma una TD. La TF compare invece in tutto il suo splendore in un film americano che racconta la vicenda di una nipote di Einstein e del suo fidanzato. I meccanici che devono ripararla, criticano la mancanza di fusibili nell'impianto elettrico (vero!) problema che nella mia ho risolto con una modifica e quattro fusibili. Altra osservazione negativa è la collocazione del serbatoio dell'olio dei freni nel corpo della pompa: per verificarne il livello occorre, tolto il tappetino lato guida, contorcersi sotto il pedale con una lampada portatile. Non averlo fatto per me ha comportato l'acquisto di una nuova mascherina di un faro e del paraurti anteriore. Con tutto questo resto un fedele innamorato della mia TF alla quale non rinuncerò mai

E.L.M.

Gentile lettore, Lei ha perfettamente ragione, la MG che finisce in mare nel film Souvenir d'Italie è una TD bianca, ci scusiamo per la svista. Curiosamente la vettura è targata SXY 461 ma ha la guida a sinistra, forse è una TD italiana con targa inglese per esigenze cinematografiche. Il film che ha per protagonisti l'immaginaria nipote di Albert Einstein, Catherine Boyd (interpretata da Meg Ryan) e il fidanzato James Moreland (interpretato da Stephen Fry) è "I.Q.", titolo italiano "Genio per Amore". La splendente MG TF 1500 rossa con interno biscotto, targata New Jersey RK 7246 che vi compare è importante nella vicenda perché il meccanico che la ripara Ed Walters (interpretato da Tim Robbins) diventa il nuovo fidanzato di Catherine.





Rinnovo cariche del Lancia Club



Il Lancia Club ha rinnovato le cariche per il quadriennio 2022-2025. Sono stati rieletti come Presidente e Vice Presidente rispettivamente Peppino Stancati e Federico Donati. Il Consiglio Direttivo è inoltre composto da Nino Romeo, Enrico Borgogna, Toni Cestarollo, Giovanni De Virgilio e Alessandro Bàrberi. Il Presidente Stancati rimane Conservatore del Registro Storico. Carlo Salmoiraghi è nominato Presidente del Collegio dei Probiviri composto da Renato Bruzzone e Pietro laquinta. Giovanni Colombraro è stato riconfermato Presidente dei Revisori dei Conti composto da Remigio Cibir Giuseppe Suaria.

Il programma di eventi per l'anno 2022 si presenta particolarmente ricco di iniziative a sottolineare la rinnovata vivacità del Club che quest'anno festeggia il 50° Anniversario della sua fondazione.

<https://lancia-club.it>



Boxer Lancia Club, una novità

La comune passione per le vetture Lancia dotate di propulsore BOXER ha fatto nascere lo scorso giugno, una nuova associazione denominata Boxer Lancia Club, con la finalità di riunire i possessori di Flavia, 2000 e Gamma e gli appassionati del marchio Lancia, promuovendo la ricerca, la conoscenza, la diffusione, la conservazione, il restauro e l'uso delle vetture in oggetto. L'Associazione si adopererà nell'organizzazione di raduni, mostre statiche, manifestazioni rievocative, convegni e pubblicazioni volti a favorire l'incontro tra i soci e/o altre associazioni, sia in Italia che all'estero. Un Club che si propone di operare con uno stile dinamico, anche attraverso l'uso degli strumenti informatici, senza dimenticare l'importanza dell'incontro personale tra i Soci. Proprio con questo spirito, verrà organizzato il primo Raduno Nazionale del Club, che si terrà in Umbria, con base a Castiglion del Lago il 13-14-15 Maggio 2022 unitamente alla prima Assemblea dei Soci. Per chi fosse interessato trova il programma ed i costi su www.boxerlanciaclub.it La campagna iscrizioni per il 2022 è aperta. Il Consiglio direttivo risulta così composto: Presidente Alessandro Malek Nayyeri (Livorno), Vicepresidente Emmanuele Frasci (Salerno), Segreteria Tanja Gobbato (Venezia), Tesoriere Roberto Teano (Salerno), Consiglieri Claudio Delvo (Venezia), Antonio Toscano (Padova) e Christian Moschetti (Roma). La sede del Boxer Lancia Club è in Toscana, Stradone del Belvedere 9 57016 Rosignano Marittimo (LI) - www.boxerlanciaclub.it

ASI YOUNGTIMER STYLEFEST

Il 9 e 10 aprile si terrà il concorso di stile per auto storiche anni '80 e '90

La moda degli anni '80 e '90 è il trend del momento, anche in ambito motoristico. Non è un caso che le auto e le moto "youngtimer" (quelle tra i venti e i quarant'anni) inizino a spopolare tra i collezionisti, in particolare quelli più giovani. Nasce da qui il nuovo evento ASI intitolato Youngtimer StyleFest, uno show, uno speciale concorso di stile dedicato alle auto storiche costruite negli anni '80 e '90.

In questi ultimi venti anni del XX secolo è andata in produzione un'incredibile varietà di modelli, un caleidoscopio di forme, dimensioni e design che rispecchiano lo stile... esagerato di quell'epoca. La Commissione Manifestazioni Auto dell'ASI ha pensato un format specifico per mettere in risalto e miscelare al meglio le caratteristiche delle auto, che vanno dalle utilitarie alle monovolume, dalle sportive compatte alle supercar, dalle berline alle station wagon, fino ai fuoristrada che hanno anticipato i più recenti SUV. Youngtimer StyleFest non sarà un classico concorso d'eleganza ma un vero festival dello stile, in programma sabato 9 e domenica 10 aprile tra Bardolino e Brescia. Nella prima giornata, infatti, i partecipanti godranno dello scenario del Garda offerto dall'incantevole lungolago di Bardolino. Le auto rimarranno in esposizione nel parco di Villa Carrara, dove si svolgeranno diverse attività anche per il pubblico. Il secondo giorno sarà il momento di accendere i motori per spostarsi su Brescia, poi al Museo 1000 Miglia e quindi al borgo storico di Padernello.

Le iscrizioni sono aperte fino al 20 marzo: programma completo e modulo di partecipazione sono sul sito www.asifed.it.



Il CMAE ha appena festeggiato il 63° compleanno

Il CMAE - Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca ha spento 63 candeline, era infatti il 5 febbraio 1959 quando, in uno studio notarile di Monza, veniva ufficialmente sancita la nascita del Club. Nei suoi oltre 60 anni di storia, si è fatto promotore di numerose iniziative, volte alla valorizzazione dei veicoli storici, coinvolgendo i soci nelle attività e avvalendosi della loro passione e sostegno, con il recente obiettivo di avvicinare anche giovani appassionati. Legato a doppio filo alla città di Milano, il CMAE ha sempre lavorato per una partecipazione continua dei cittadini e dell'Amministrazione pubblica: attraverso iniziative culturali ed eventi che hanno visto i veicoli storici protagonisti, il Club ha tenuto fede all'impegno sociale di valorizzazione e diffusione della cultura del trasporto individuale e ha offerto momenti di intrattenimento per i soci e il grande pubblico.

"Festeggiare il compleanno del Club ci riempie di orgoglio. Nonostante il particolare periodo che stiamo vivendo, guardiamo con ottimismo al futuro e al ricco calendario di appuntamenti. È stata per noi del CMAE una grande emozione tornare protagonisti sulle strade, in particolare con il Trofeo Milano svoltosi ad ottobre" afferma Lele Gioacchini, presidente del Club milanese.

Dopo un 2021 in ripresa, un 2022 all'insegna della convivialità attende i soci con un nuovo calendario carico di attività e progetti pensati per condividere la passione comune per i rombi d'epoca: dagli attesi raduni, alla partecipazione a eventi e fiere anche internazionali, fino all'immane Trofeo Milano, giunto quest'anno alla sua XVI edizione. www.cmae.it





RICHIESTA INFORMAZIONI

**Gentile Redazione,**

nel leggere il vostro servizio su epocaAuto di gennaio "Bristol Cars" mi è sorto un dubbio che si rifà ad un evento del 1963, quando quella che conosciamo come Porsche 911 venne inizialmente presentata con il nome di Porsche 901 e una disputa con la Peugeot ne causò la modifica nell'attuale Porsche 911; tema della disputa fu il monopolio appartenente alla Casa Francese per le sigle "con lo zero nel mezzo", come 301, 302, 303, ecc. La mia domanda è relativa ai modelli della Bristol citati, e cioè 401, 402, 403, ecc: come mai la richiesta di cambiare nome al modello avvenne nei confronti della Porsche e non, ad esempio, della Bristol?

Grati per quanto mi saprete dire, saluto cordialmente.

Un fedele lettore

Gentile e attento lettore,

prima di arrivare al dunque, le rigiriamo la domanda: se con la Bristol di fine anni '40 non ci furono questioni, esternate però con la tedesca Porsche 901 del 1963, perché con l'altrettanto tedesca BMW 501/502 dei primi anni Cinquanta e, vieppiù, con le BMW 503 e 507 del '55 tutto tacque? L'interpretazione di tale atteggiamento ce la dà direttamente la Peugeot, da noi interpellata: "Durante la Seconda guerra mondiale, gli stabilimenti Peugeot vicini al confine tedesco vengono requisiti, e sotto la direzione di Ferdinand Porsche vengono utilizzati per costruire le Kubelwagen e altre produzioni belliche tedesche. Ovviamente, ai francesi occupati e ai Peugeot non ha fatto piacere. Nel 1963, quando la Porsche lancia la sua 901, i tempi non sono ancora maturi per una relazione più rilassata, ed ecco che Peugeot decide di far valere il suo brevetto costringendo Porsche a cambiare nome in 911, nome che gli porterà fortuna." Riguardo alla Bristol, i francesi la giudicarono commercialmente ininfluente in termini quantitativi, adottando quindi il classico fair play inglese, così come fecero con i tedeschi della BMW. Alla Porsche, invece, è stata semplicemente applicata una trasposizione della Terza legge di Newton: "Ad ogni azione corrisponde una reazione uguale e contraria". Mutatis mutandis, naturalmente.

Spett.le epocaAuto,

sul numero di gennaio, a pagina 19 in fondo a destra, con grande piacere ho visto pubblicata la foto di un'auto in mio possesso, la Fiat 1100 carrozzata roadster da Mantelli (articolo MG TF di Elvio Deganello), acquistata da un amico di Brindisi nel 2005. Negli anni ho fatto ricerche (non troppo accurate) ma risulta unico esemplare rimasto, perfettamente conservato ed identico a quello della foto già pubblicata anche in altre occasioni su altre riviste di settore.

Sarei interessato ad individuare se ve ne sono altre in circolazione: Mantelli dichiara che la vettura sia un esemplare unico, commissionato dalla moglie di un noto attore italiano (ora deceduto).

Ringraziando per l'attenzione, allego alcune foto scattate nel 2021.

Cordiali saluti

N.S.

Chi tra i lettori fosse in possesso delle informazioni richieste può inviarle a epocaauto@epocaauto.it oppure fax 0546.662046



Trofeo Mimo 1000 Miglia

Sabato 18 giugno

Sono ufficialmente aperte le iscrizioni per partecipare al Trofeo MIMO 1000 Miglia, l'evento che regalerà ai proprietari di supercar e hypercar moderne la possibilità di assaporare le emozioni degli equipaggi della 1000 Miglia, sfidandosi nella stessa prova a tempo tra i tornanti dell'Autodromo Nazionale di Monza.

Il Trofeo MIMO 1000 Miglia nasce dalla partnership tra il Milano Monza Motor Show e la 1000 Miglia che sabato 18 giugno 2022, tra i paddock e la pista del Tempio della Velocità, daranno vita a uno spettacolo indimenticabile facendo incontrare il mondo del classico rappresentato dagli equipaggi iscritti alla 1000 Miglia, quel giorno impegnati nella quarta e ultima prova della gara, e le case automobilistiche del MIMO che esporranno nei box e in pista i nuovi modelli più sportivi.

Per favorire la partecipazione nazionale al Trofeo MIMO 1000 Miglia si è pensato a diverse città di partenza, una delle quali sarà Torino, a breve saranno comunicate anche le altre due città da cui prenderanno il via gli equipaggi.

Il 18 giugno si celebrerà quindi la passione per le quattro ruote unendo Piemonte e Lombardia in un unico tour, che vedrà l'incontro tra le supercar moderne dei partecipanti del Trofeo MIMO 1000 Miglia con le storiche ed epiche vetture iscritte alla 1000 Miglia.

Sul sito www.milanomonza.com si potranno trovare ulteriori informazioni sul Trofeo MIMO 1000 Miglia, oltre al programma e al modulo di iscrizione.



Lancia Flaminia Presidenziale Targa Oro ASI

Sergio Mattarella, nuovamente eletto Presidente della Repubblica, è salito con il Presidente del Consiglio Mario Draghi sulla Lancia Flaminia Presidenziale per recarsi al luogo del suo secondo giuramento come Capo dello Stato. La storia narra che questa vettura fu realizzata nel 1960 per volere del Presidente Gronchi, che la volle per ricevere la Regina Elisabetta II, in visita ufficiale in Italia l'anno successivo.

A realizzare questa pregiata limousine cabriolet è stata la torinese Pininfarina che, partendo dalla Flaminia del 1957, allungandone il passo fino a 3,35 metri e la lunghezza fino a quasi cinque metri e mezzo, creò un abitacolo capace di ospitare sette persone.

Ne vennero realizzati quattro esemplari ribattezzati coi nomi di alcuni cavalli purosangue delle Scuderie del Quirinale: Belfiore (telaio 813-99-1001, targa Roma 454308), Belmonte (telaio 813-99-1002, targa Roma 454306), Belvedere (telaio 813-99-1003, targa Roma 454307) e Belsito (telaio 813-99-1004, targa Roma 474229), risultano ancora oggi conservate in

perfetto stato: colore blu notte, selleria in pelle Connolly nera, interfono per comunicare con l'autista, cinque sedute posteriori con ampio divano e due strapuntini.



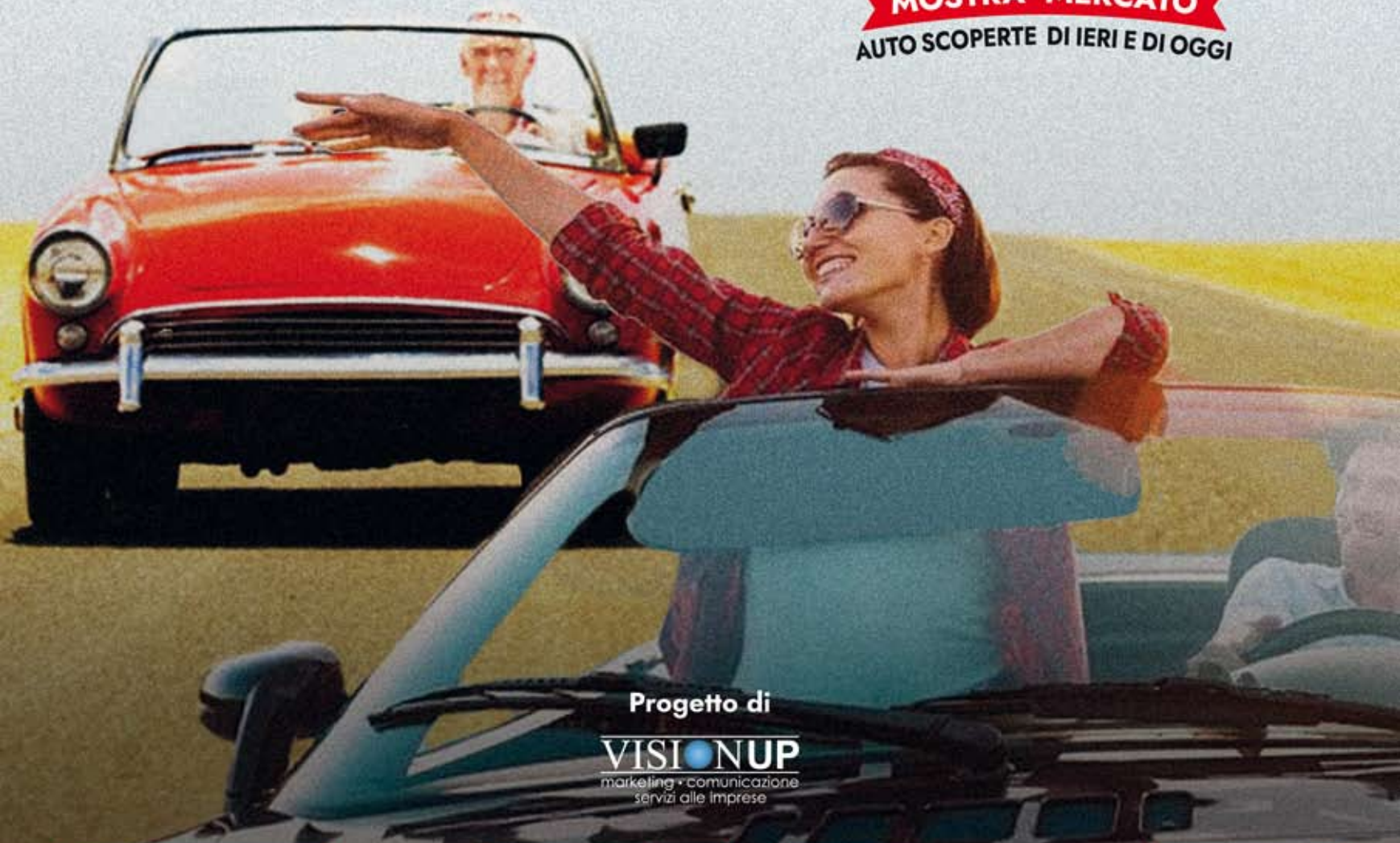
1 - 2 - 3 APRILE 2022

CENTRO FIERA DI MONTICHIARI
BRESCIA

Spider e Cabriolet



MOSTRA · MERCATO
AUTO SCOPERTE DI IERI E DI OGGI



Progetto di

VISIONUP
marketing · comunicazione
servizi alle imprese

Spider, o Cabriolet,

che dir si voglia.

Auto che sono passione,
stile di vita,
una filosofia che rende
il viaggio
e il desiderio di muoversi
un'emozione.

www.spidercabriolet.com

Chi visita la mostra mercato
sa cosa aspettarsi...

**Il mondo delle auto
senza capote!**

Info e contatti

Orari:

venerdì 14.00 - 19.00
sabato e domenica 9.00 - 18.00

059 4924794
info@visionup.net



Partner

BPER:
Banca



Centro Fiera del Garda
Montichiari (Bs)

Sponsor tecnico

BIG BROKER
INSURANCE
GROUP
CIACCIO APTTE



LA PRIMA (E ULTIMA) MASERATI FRANCESE

Lanciata nel pieno della crisi petrolifera conseguente alla guerra del Kippur, la grossa berlina concepita dalla Citroën fu l'ultima espressione progettuale indipendente del famoso Bureau d'études della Casa automobilistica parigina

di Giuliano Silli

Nata nel 1919 dalla riconversione di una fabbrica di proiettili, la Citroën indirizzò la produzione automobilistica in senso fordista, producendo vetture robuste ed economiche in quantità impensabili per gli anni Venti (fino a 100 mila in un anno), che uscivano dagli stabilimenti già correate di tutti gli accessori, quando la normalità era di fornire il solo autoteleio che poi il cliente avrebbe completato a sue spese. Lo spirito innovativo del fondatore, André Citroën, avrebbe permeato il destino dell'impresa e dei collaboratori anche dopo il lancio della Traction Avant (1934) che, a causa dell'enorme sforzo finanziario dovuto ai necessari investimenti, portò alla cessione dell'azienda alla Michelin. Gli uomini di Cler-

mont Ferrand compresero il potenziale di Quai de Javel mantenendo al suo posto quel personale tecnico il cui valore avrebbe contribuito alla nascita della 2 CV (1948) e della DS (1955), e continuando a concedergli il tempo e le risorse per immaginare autoveicoli non meno che rivoluzionari. Sta di fatto, però, che a fronte di tale disponibilità non vi sia stata altrettanta quantità di modelli posti in produzione: dal termine della Seconda guerra mondiale, e per i successivi 25 anni, la base produttiva fu costituita dai soli due modelli citati; certamente con continue evoluzioni e variazioni sul tema, ma fondamentalmente con l'offerta di due soli motori: un bicilindrico (in forma di 2CV - Dyane - AMI 6 - AMI 8) e un 4 cilindri (per la DS nelle sue innumere-

voli versioni). Tale evidenza era però coperta dalla fama che paradossalmente la Casa si era meritata grazie al mistero che ha sempre circondato l'Ufficio Progetti aziendale, il leggendario *Bureau d'Etudes* Citroën. Una specie di spessa e impenetrabile atmosfera che non permetteva la fuoriuscita di alcuna notizia che riguardasse l'attività ivi esercitata, quasi ci si dovesse da un momento all'altro aspettare l'annuncio di un'automobile a reazione! Si giunse a un punto tale di "autostima" che persino il generale De Gaulle arrivò a dire che "*Citroën c'est la France!*" La "grandeur" nel settore automobilistico nazionale che la Casa parigina finì per dover sostenere (Renault produceva utilitarie, Peugeot si limitava alle vetture medie, Simca non era ormai più francese) contribuì





La prima Quattroporte (1963) venne disegnata da Pietro Frua riprendendo lo stile della sua 5000 GT del '62, potendo così contendere (e superare) il primato delle berline Jaguar e Mercedes.



Terminata la produzione del primo modello, Frua propose alla Casa modenese questa elegante berlina, equipaggiata col "vecchio" V8 di 4930 cm³ (1971). La Citroën declinò l'offerta, avendo già deciso altrimenti.

al convincimento dei suoi dirigenti di dover proseguire nella missione immaginata fin dagli anni Trenta: essere all'avanguardia, sempre e comunque. E a qualsiasi costo: ecco l'esperimento Wankel (dal 1964), ed ecco l'acquisto della Maserati (1968). Per i francesi era il simbolo del prestigio internazionale che ancora mancava loro; ma, oltre alle maestranze dall'al-

tissima specializzazione, i dirigenti francesi individuaronò nell'Ufficio Tecnico della Casa modenese quelle affinità elettive che difficilmente avrebbero trovato altrove, grazie alla sintonia col pensiero tecnologico dell'ingegner Giulio Alfieri, che di quell'Ufficio era il direttore. L'acquisizione della Maserati impose il salto di qualità produttivo che ci si aspettava: in atte-

sa dei modelli intermedi (più tardi parzialmente coperti dalla GS), la Casa francese pose prioritariamente l'attenzione ai segmenti di mercato di classe elevata. Se la Citroën SM nacque quale dimostrazione che la collaborazione con la Maserati stava dando i suoi "frutti francesi", tale sinergia sarebbe valsa anche per la parte italiana, mediante la sostituzione dell'ormai

decennale Quattroporte (1963) con una pari vettura tecnicamente plasmata dalla filosofia costruttiva aziendale d'Oltralpe. Naturalmente essa avrebbe mantenuto il marchio modenese, ma con l'evidenza del chiaro imprinting tecnologico proveniente da Parigi. La nuova berlina italo-francese avrebbe mantenuto i "fondamentali" della SM, con un corpo vettu-



La plancia è costituita da un pratico ripiano portaoggetti (tipicamente francese) entro il quale, di fronte al posto guida, si trova la strumentazione digitale, gestita elettronicamente. Il volante non poteva che essere monorazza; la leva del cambio è quella della SM.



Gli interni rispecchiano il design anni '70: superfici lisce in pelle o in tessuto, con comodo divano posteriore a seduta singola. Di fianco al sedile del pilota, la leva agente sulle sospensioni che regolano l'altezza del corpo vettura.



Maserati "Quattroporte II": primo prototipo. Disegnata da Marcello Gandini, la grossa berlina carrozzata da Bertone era una classica tre volumi, la cui attualità veniva sottolineata dalla parentela stilistica con la BMW 520 dello stesso periodo (1972).



La foto, ricavata dalla cartella-stampa della Bertone, riflette le qualità salienti della nuova berlina. Eleganza, senza dubbio. Sportività: quanto basta.



Foto ufficiale del secondo prototipo. La modifica più evidente è il nuovo pannello che ricopre il montante posteriore, unica concessione alla riconoscibilità italiana del design. Il frontale, caratterizzato dal Tridente al centro, mantiene i sei fari della SM. La vista di $\frac{3}{4}$ posteriore fa perdere alla berlina italo-francese parte del suo fascino pur valorizzandone la praticità, come testimonia l'inusuale ampiezza del cofano bagagli.

ra all'avanguardia rispetto ai tipici telai Maserati dell'epoca, costituiti dai grossi tubi ereditati dalle vetture Sport di dieci anni prima. Della carrozzeria venne incaricata la Bertone, il cui capo Ufficio Stile era il maestro Marcello Gandini, sempre in ottimi rapporti con l'industria automobilistica francese. Potendosi esprimere al meglio grazie all'ampia libertà di progetto, dovuto alla fiducia del committente, Gandini non fece altro che

attualizzare i concetti già espressi nella sua Lamborghini Espada: struttura in lamiera scatolata e notevole sviluppo dimensionale in larghezza (1,87 m) e in lunghezza (5,13 m), ovvero una naturale e obbligata conseguenza del progetto di una berlina di rappresentanza moderna e prestazionale. Esteticamente, tutto ciò si rivelò essere una rivisitazione migliorativa della BMW 520 del 1972, una fra le più eleganti berline della Ca-

sa di Monaco di Baviera, nata sotto la responsabilità stilistica di Paul Bracq, ma disegnata col determinante contributo del Maestro italiano: sua era, infatti, la dream car "Garmisch" del 1970, alla quale la 520 deve moltissimo. Prima trazione anteriore di Viale Ciro Menotti, la nuova ammiraglia Maserati aveva tutti i numeri per ben figurare: il motore, preso pari pari da quello della Merak 3 litri, era un'evoluzione del nuovo V6 che

l'ingegner Alfieri aveva progettato per la SM, con 4 alberi a camme in testa e tre carburatori doppio corpo, che garantiva almeno 200 cavalli; le sospensioni erano le celeberrime idropneumatiche Citroën; il servosterzo era l'altrettanto noto "DIRAVI" con irrigidimento progressivo in funzione della velocità e con riallineamento automatico delle ruote a vettura ferma. Gli interni, comodi e spaziosi, riflettevano anch'essi il "modus costruendi" della Casa francese; interessante il cruscotto con strumentazione elettronica digitale, uno dei primi esempi per vetture di serie. Le prove su strada effettuate dai tecnici, prima della presentazione ufficiale, pur confermando le previsioni dinamiche



1974, Salone di Torino: la nuova Quattroporte II troneggia sullo stand Maserati, che presenta l'intera produzione (da sinistra, in senso orario: Khamzin, Bora, Indy e Merak).

DATI TECNICI

Motore

6 cilindri a V di 90 gradi, cilindrata 2965 cm³ (91,6 x 75), rapporto di compressione 8,75:1 Potenza: 210 CV (DIN) a 6000 giri/min. 4 alberi a camme in testa - 3 carburatori doppio corpo invertiti Weber 44 DCNF

Trasmissione

Trazione anteriore - Cambio a 5 velocità + RM oppure automatico Borg Warner a 3 velocità + RM

Corpo vettura

Sospensioni indipendenti sulle 4 ruote (sistema idropneumatico Citroën) - Freni a disco sulle 4 ruote

Dimensioni

Passo 3,07 m - Carreggiata ant. 1,52 m - Carreggiata post. 1,49 m - Lunghezza 5,13 m - Larghezza 1,87 m - Altezza (in posizione normale) 1,37 m - Peso a vuoto: 1600 kg Velocità max: oltre 200 km/ora



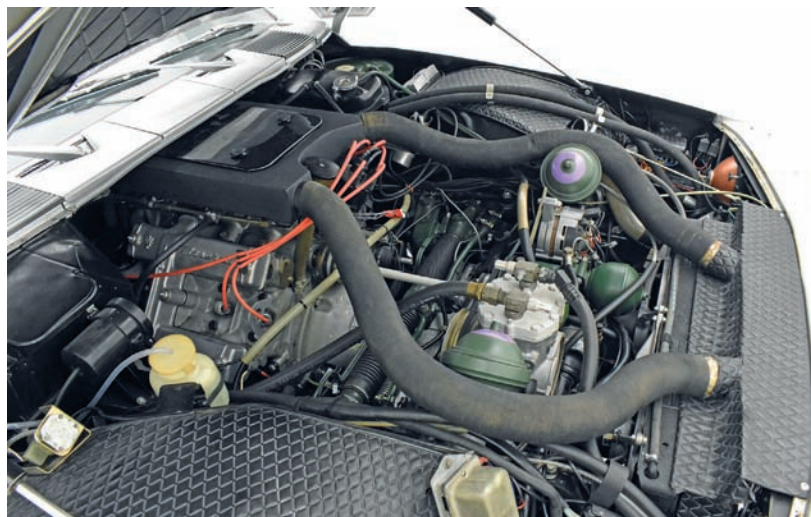
La definitiva configurazione anteriore dell'abitacolo così come prevista dalla Citroën. Si può notare la profonda discontinuità con lo stile sportivo della Maserati, qui assolutamente assente.



Il cruscotto della versione "modenese" della Quattroporte II. Dopo l'acquisizione dell'azienda da parte di De Tomaso, le ultime vetture furono assemblate con alcuni accessori non-Citroën, come la strumentazione circolare in uso sulle GT di Viale Ciro Menotti.



Rispetto al primo prototipo, il futuristico cruscotto digitale è stato sostituito da uno più "normale", con tachimetro e contagiri a rulli. Il freno di stazionamento è a pedale; nonostante la cuffia, la leva del cambio rimane quella della SM. Solo il volante ci parla di una Maserati.



Il vano motore è praticamente quello della Citroën SM. Dominano i convogliatori dell'aria per i carburatori, tra le anse dei quali vi sono le sfere (in verde) delle sospensioni idropneumatiche.

in tema di stabilità e di tenuta, puntavano l'indice sul peso: i 1600 chili della vettura si facevano sentire, soprattutto in termini di accelerazione e di ripresa; sintomo che i cavalli avrebbero dovuto essere incrementati di una buona percentuale. Purtroppo, il 1974 è stato l'anno più nero della storia re-

cente della Citroën: la guerra arabo-israeliana dell'ottobre 1973 aveva decretato il fallimento del progetto Wankel, col pesante insuccesso della GS Birotor che nel '74 fu tolta di produzione dopo neanche 900 esemplari venduti; la SM vedeva calare gli ordinativi anche a causa di un'organizzazione

commerciale impreparata alla gestione d'officina di questo modello; la CX stava vedendo la luce nell'ingrato compito di sostituire un'ancora valida DS ... Restava la nuova Quattroporte che, in una lotta contro il tempo - visti i segnali sempre più preoccupanti provenire da Clermont Ferrand - si

cercava di presentare "almeno" perfetta entro la fine dell'anno. Difatti i tecnici Citroën, ben coscienti che il peso avrebbe rappresentato un handicap irreversibile in pochi mesi, chiesero all'ingegner Alfieri di preparare un nuovo motore: egli non fece altro che aggiungere due cilindri al V6 di 3 litri,



Fotografata all'aperto, la vettura entra naturalmente in armonia con l'ambiente circostante, grazie all'elegante equilibrio del disegno, frutto del sapiente tratto di Marcello Gandini.



Una ripresa a fianco del Duomo di Modena. Le tonalità di colore brunite contribuiscono alla sobrietà dello stile, già insita in quest'automobile "poco italiana".



Un altro effetto che non si sarebbe mai immaginato di vedere su una Maserati: le posizioni estreme che il corpo vettura assume grazie alle sospensioni idropneumatiche.



Prima della presentazione ufficiale parigina, si tentò di ovviare all'insufficiente potenza del V6 aggiungendogli due cilindri. Provato su una SM, il V8 non ebbe il tempo necessario per essere testato con accuratezza, ma venne conservato. La SM ospitante venne invece demolita.



Con la sua usuale rapidità realizzativa, l'ingegner Alfieri trasformò il V6 di 3 litri in un V8 di 3953 cm³ che, se le circostanze non fossero state così negative, avrebbe potuto essere sviluppato e prodotto regolarmente. A tutt'oggi sopravvive in una collezione privata.

ottenendo così un V8 di 3953 cm³ che fu montato su una normale SM e provato, per tutta l'estate del 1974, direttamente dall'Ingegnere parmigiano, facendone la sua personale vettura aziendale. Ma per quanto autorevole fosse il Collaudatore, la prova di un singolo motore in un tempo limitato era insufficiente per immaginare un'immediata produzione in serie. Preso atto della ristrettezza dei tempi, la "Quattroporte II" venne ufficialmente presentata al Salone di Parigi del 1974 col motore di 3 litri. I mesi seguenti furono, per la Citroën, tristissimi: a dicembre la Michelin cedeva la Casa automobilistica parigina alla Peugeot, che sottopose le attività aziendali appena acquisite a un severissimo setaccio, nell'intento di liberarsi di

tutto ciò che non potesse garantire un'accettabile remunerazione economica. Tra queste fu subito individuata la SM e, dopo un'assemblea societaria in cui venne accertato un deficit di bilancio superiore di ¼ rispetto al capitale sociale, la Maserati. Forse il colpo più duro per i tecnocrati Citroën fu la decisione, presa ai primi di maggio del 1975, di interrompere la produzione del vessillo della Casa, quella DS che nel 1955 meravigliò il mondo dell'automobile e che, nonostante la nuova CX, avrebbe potuto benissimo continuare il suo storico percorso. A fine maggio la Maserati fu posta in liquidazione; pochi mesi dopo, con l'essenziale sostegno economico della GEPI (GEstioni Partecipazioni Industriali, un ente di stato costitui-

to per il sovvenzionamento di aziende in difficoltà) venne presa da Alejandro De Tomaso che ne divenne il gestore. Da "franco-modenese" la Quattroporte II si ridusse a "modenese": in magazzino fu reperito materiale per assemblare una manciata di unità che, in mancanza del documento di omologazione, tra il 1975 e il 1978 si riuscì a vendere in alcuni Paesi dove tale certificazione non era necessaria. Le fonti sono concordi nel riconoscere una produzione totale di 13 berline, delle quali 6 furono vendute in Spagna, 5 in Arabia Saudita e 2 nel Qatar. A tutt'oggi si ritiene che ne siano sopravvissute almeno cinque, tra le quali il prototipo iniziale, scoperto pochi anni fa nel Paese iberico. ▀

La Quattroporte II è stata un esperimento molto interessante nel quale confluirono sinergicamente concezioni avanzate e competenze consolidate. Un'occasione perduta da entrambe le aziende che contribuirono al suo progetto.



Talenti

STUDIO DI RADIOLOGIA
BRACONI
T E R N I

XXV^a COPPA BORZACCHINI

TERNI 11-12 GIUGNO 2022

MANIFESTAZIONE NAZIONALE TURISTICA CON PROVE



Sulle "ali"
della musica
di Mogol Battisti

SABATO 11 GIUGNO
Spettacolo con le musiche di Lucio Battisti
presso La tenuta "i ciclamini" di Mogol

info e iscrizioni

05100 Terni - via Bertani, 4 (sede museo) tel 0744 420261

www.borzacchinihistoric.it - info@borzacchinihistoric.it



STRAPPINI
Solido equilibrio in movimento

CONCESSIONARIA

IVECO



Mirafiori



FIAT E BERTONE

Connubio vincente per le scoperte

di Marco Chiari



Una collaborazione iniziata nel 1965 con la 850 Spider e terminata nel 2000 con la Punto Cabrio passando per la X1/9 e le varie versioni della Ritmo Cabrio. E dietro le quinte non manca la mano di Giugiaro...

La Bertone è stata, con la Pininfarina, non solo una delle carrozzerie più note ma anche una di quelle che ha cercato di darsi una dimensione industriale diventando un piccolo costruttore di auto di nicchia, versioni che le grandi case erano solite appaltare ad atelier esterni: un percorso iniziato ai tempi della Giulietta Sprint e sviluppato nel corso degli anni; alle varie supercar quali Lamborghini Miura, Alfa Romeo Montreal e Lancia Stratos si è affiancata la produzione di modelli derivati dalla grande serie: è il caso delle Volvo 262C e 780 oppure delle versioni cabrio delle Opel Kadett e Astra. Ma è soprattutto con la Fiat che il rapporto, a livello di auto scoperte, è stato particolarmente fruttuoso; a partire dal 1965 e fino alle soglie del terzo millennio sono stati quattro i modelli costruiti per conto della Casa del Lingotto, in

alcuni casi mantenendo per quanto possibile la fisionomia originaria del prodotto (è il caso di Ritmo e Punto), in altri ridefinendola di sana pianta (850 Spider) mentre la X1/9 può essere considerato un caso a sé stante. E' curioso sottolineare la prima e la ultima vettura sono accomunate dalla mano di Giorgetto Giugiaro: infatti la linea della 850 Spider è frutto della sua matita così come quella della Punto berlina, che poi è stata solo parzialmente riadattata dai designer della Bertone nella versione cabrio; infatti Giugiaro propose a Fiat due diverse soluzioni per la coda della Punto berlina: una coi fari sui montanti ed un'altra con i gruppi ottici a sviluppo orizzontale molto simili a quelli della Cabrio; fu scelta la prima opzione ma la seconda tornò utile come base di partenza per la versione scoperta sviluppata da Bertone.

850 Spider: piccola ma raffinata

Corre l'anno 1964 quando Fiat presenta il trait d'union tra la 600 e la 1100: si tratta della 850 che, nonostante un frontale moderno per il periodo, al posteriore sembra una 600 con un volume aggiunto dall'aspetto un po' goffo. In quegli stessi giorni Nuccio Bertone non sta dormendo sonni tranquilli perché sa che l'Alfa Romeo, per la quale sta costruendo la Giulietta Sprint, non gli rinnoverà la commessa dato che la nuova coupé su base Giulia verrà assemblata ad Arese. Sapendo che Fiat sta sviluppando la coupé della 850 si offre quindi di realizzarne la versione scoperta. Le divergenze coi vertici Fiat non mancano ma alla fine Bertone ottiene la commessa rispettando quasi tutti i vincoli posti dal costruttore: ad esempio si accorda su costi e tem-



Fianco a fianco la prima e l'ultima delle scoperte Fiat carrozzate Bertone: la 850 Spider lanciata nel 1965 e la Punto Cabrio costruita dal 1994. Entrambe le vetture firmate da Bertone, sono anche disegnate da Giugiaro: furono la prima e l'ultima della serie, oltre a quelle disegnate da Marcello Gandini e dal Centro Stile Fiat.



La prima serie della 850 Spider, prodotta dal 1965 al 1968, si riconosce dal frontale affilato ed i fari carenati; la capote a scomparsa le conferisce un aspetto particolarmente raffinato.

pi di realizzazione, in realtà molto stringati visto il debutto fissato per il salone di Ginevra a inizio 1965; respinge invece la richiesta di realizzare la spider partendo dalla base della coupé in quanto intende svilupparla prendendo spunto dalla show car Testudo presentata l'anno precedente; il lavoro viene affidato al giovane Giugiaro che realizza una linea moderna e piacevole che, a dire il vero, non starebbe male nemmeno su un modello di classe superiore: della 850 originale non rimane praticamente nulla tanto all'esterno quanto all'interno; ca-

ratteristica peculiare di questa spider è la capote che, celata da uno sportello, scompare dietro ai sedili eliminando l'antiestetico mantice tipico delle auto scoperte: questo si traduce in un aspetto particolarmente raffinato e di foggia vagamente nautica. Il muso è molto affilato, l'assenza di rostri rende il tutto ancora più pulito anche se un po' vulnerabile. Alcuni componenti di carrozzeria saranno condivisi nientemeno che con la Lamborghini Miura, anch'essa assemblata a Grugliasco. La base meccanica è quella della 850 coupé con un leggero incremento

di potenza: con 843 cc e 49 cv la spider garantisce prestazioni più che buone per un'auto sotto al litro di cilindrata; inoltre la carrozzeria bassa mitiga la sensibilità al vento laterale, uno dei principali difetti della 850, conferendo una maggiore stabilità. La vettura piace, meccanicamente mantiene i pregi e i difetti del modello di origine ma la sua immagine elegante si distacca nettamente da quella delle sorelle; e questa è un'arma a doppio taglio in quanto a causa di un look più lezioso che sportivo spesso viene bollata come un'auto per signore, con qualche rifles-

so negativo sulle vendite; allora, per mantenere un ritmo di produzione costante, Bertone ottiene da Fiat il permesso di realizzare un allestimento speciale da distribuire tramite autosaloni indipendenti: si tratta della CL, acronimo di Convertibile Lusso, dove l'eleganza viene ulteriormente evidenziata da colorazioni speciali, profili metallici ai passaruota e da interni molto più raffinati. La 850 Spider è più apprezzata all'estero che non in patria e Bertone, cui non manca certo l'intuito, propone alla Fiat di esportarla negli Stati Uniti, ma i vertici di Corso Marconi non in-



Anche vista da dietro la 850 denota una forte personalità; la linea, concepita nel 1964, era assai moderna.

tendono organizzare una rete commerciale e di assistenza oltreoceano: così Nuccio fa da sé accordandosi con un distributore locale, la Roosevelt Motors, di proprietà del figlio dell'ex presidente degli States. I risultati sono assai lusinghieri, specie in California visto che la scarsa tenuta all'acqua della carrozzeria e della capote ne favorisce l'apprezzamento in zone con clima arido. Siamo già nel 1968 e in Fiat si pensa a rinfrescare la gamma 850, dove debutta il motore 903 cc che sulla spider arriverà ad erogare 52 cv: le modifiche non sono solo meccaniche ma anche estetiche: debutta la seconda serie con fari verticali e rostri ai paraurti: questa modifica stravolge l'aspetto pulito della linea voluta da Giugiaro ma in America, che ben presto si confermerà il mercato di elezione (per un certo periodo la 850 Spider sarà l'auto italiana più venduta negli USA), le normative sono cambiate e non è più possibile omologare i fari carenati come in precedenza; quindi per non intervenire sui lamierati si decide di lasciare i proiettori "allo scoperto" inserendo una griglietta in plastica nella svasatura preesistente. Si coglie l'occasione per apportare qualche piccola miglioria anche all'abitacolo. Visto il successo dell'operazione Convertibile Lusso basata sulla prima serie Bertone rilancia presentando la famiglia delle Racer, la nuova serie speciale declinata in tre varianti: Convertibile (una Spider più rifini-

ta), Berlinetta con tetto rigido bullonato alla carrozzeria caratterizzato dal rivestimento in vinile e Racer Team con un aspetto particolarmente corsaiolo e tetto metallico saldato alla scocca. Nel 1972 è prevista la fine della produzione e vengono apportate alcune modifiche all'allestimento reso più simile a quello della versione americana: il cruscotto ora è color alluminio e i paraurti sono caratterizzati da una barra di rinforzo. Il debutto della X1/9 dovrebbe porre termine alla produzione della 850 ma gli ordini arrivano ancora

e si decide di prolungarne la vita per un anno. Significativo sottolineare che su una produzione di circa 133.000 esemplari oltre 92.000 sono stati piazzati sul mercato statunitense, dove la piccola "ottoemezzo" ha fatto da apripista per altri due grandi successi: la 124 Spider e la X1/9. Ancora oggi la 850 spider piace molto e si fa perdonare qualche difetto congenito: la necessità di una perfetta messa a punto dell'impianto di raffreddamento è fondamentale se si vogliono evitare surriscaldamenti mentre la protezione dalla

corrosione e dalle infiltrazioni d'acqua è alquanto sommaria. Ciononostante negli ultimi anni il modello si è meritatamente rivalutato e chi vende un esemplare in buono stato spunta quotazioni di tutto rispetto. Il sodalizio di riferimento è il Club Fiat 850 Spider Bertone (www.fiat850spider.it) che dal 1992 ne ha gradualmente rilanciato l'immagine, organizza eventi dedicati in esclusiva al modello e costituisce un prezioso supporto per gli appassionati di questa graziosa spider.

X1/9: si volta pagina

Non sta scritto da nessuna parte ma di fatto la X1/9 prende il posto della 850 Spider così come le sportive su base 128 prendono quello delle 850 Coupé. Il cambiamento è davvero epocale: la linea della X1/9 è modernissima, coi fari retrattili come le vere granturismo, la cilindrata è salita a 1300 con 75 cv e l'impostazione è da supercar: il motore centrale non ha nulla a che spartire con un tutto dietro, peraltro collocato a sbalzo. E che dire della soluzione "targa" per il tettuccio? Sicuramente anche per questa vettura si era immaginata un'importante presenza sul mercato americano, le cui norme di sicurezza stavano diventando sempre più restrittive; meglio quindi puntare su una vettura strutturalmente più robusta, un ottimo compromesso tra una vera spider ed una coupé tradizionale; in fin dei conti per chi voleva una spider pura la Fiat negli USA mantenne a listino la 124 che continuò a riscuotere apprezzamenti per tanti anni. Più che una vera sostit-



L'aspetto spigoloso della X1/9 proietta il modello verso il futuro; molto singolare l'impostazione "Targa" della carrozzeria.



Un esemplare di X1/9 Five Speed, più comunemente definita "seconda serie". I fari retrattili, uno dei tratti inconfondibili della X1/9, in precedenza erano appannaggio delle GT di lusso.

tuta della 850 spider nel listino Fiat, data la differenza di categoria, la X1/9 lo fu nella produzione della Bertone: la sua realizzazione infatti diede continuità al sodalizio tra il carrozziere di Grugliasco e la casa del Lingotto. Disegnata da Marcello Gandini ha una genesi completamente diversa da quella delle altre vetture del nostro rac-

conto: infatti la X1/9, se è vero che riceve il motore delle versioni sportive della 128, non viene considerata una versione scoperta della famiglia 128 ma un modello del tutto autonomo. La X1/9 deriva infatti dal prototipo Bertone Runabout e si distingue per un engineering molto curato non solo per l'impostazione meccanica ma anche per

quella dell'abitacolo: ad esempio è apprezzabile la presenza di un secondo vano bagagli in coda (anche se esposto al calore del motore), è singolare la collocazione della ruota di scorta in un'apposita nicchia dietro al sedile del passeggero ed è semplicemente geniale il tettuccio che si può mettere nel vano del musetto senza sottrarre troppo

spazio ai bagagli. Peccato per i materiali degli interni non sempre di qualità e per una scarsa protezione dalla ruggine, quantomeno nei primi anni di produzione. Discorso diverso per quanto riguarda la guidabilità: altezza contenuta, motore centrale, passo relativamente corto ed un favorevole rapporto peso potenza conferiscono maneggevolezza e consentono una guida brillante, ma non impegnativa, con consumi più che accettabili. Pregevole l'adozione di 4 freni a disco in arrivo dalla versioni sportive della 124, mentre lo schema delle sospensioni ricalca quello della 128. Nel 1978, dopo una produzione di circa 110.000 esemplari, la prima serie passa il testimone alla seconda denominata X1/9 Five Speed; la linea, ancora attuale, non viene toccata e si interviene soltanto sui particolari e l'operazione di svecchiamento riesce a meraviglia: vengono adottati paraurti ad assorbimento d'urto con finiture in alluminio mentre viene modificato il cofano motore per potere accogliere un nuovo propulsore: il 1498 cc della Ritmo 75 potenziato fino ad 85cv (grazie al quale la velocità massima raggiunge i 180 km/h) equipaggiato con un cambio a 5 rapporti. Nuova anche la tavolozza dei colori e rinnovati completamente gli interni, mentre vengono adottati i cerchioni con un disegno a quadrifoglio come quello già visto su 131 Supermirafiori e 132. A partire dal 1982 la X1/9 perde il logo Fiat e diventa una Bertone a tutti gli effetti dal momento che l'intero ciclo produttivo si svolge nello stabilimento di Grugliasco; ne beneficia anche la qualità del prodotto dal momento che i trattamenti anticorrosivi del pianale sono molto più accurati rispetto a quanto avveniva in Fiat in precedenza. Nel 1989, dopo circa 174.000 unità vendute, l'unica Fiat di serie con motore centrale esce definitivamente dai listini per entrare nella storia. Numerose le serie speciali succedutesi nel corso degli anni, vere perle difficili da scovare: citiamo, tra le tante, la "Special" e la "Lido" basate sulla prima serie e la "In" e la "Gran Finale" sulla seconda. Ancora oggi la X1/9 gode di un grande numero di estimatori per le sue peculiarità che la rendono quasi unica. Le quotazioni sono ancora abbastanza accessibili ma è lecito aspettarsi un progressivo innalzamento. Tra i sodalizi dedicati al modello spicca per dinamismo l'X1/9 Club Italia (www.clubx19.it) diretto da un team di appassionati molto competenti. *(continua)*



UN GIAVELLOTTO CHE NON ANDÒ LONTANO

di Marco Batazzi



La Jowett Javelin (giavelotto, in inglese) aveva tutti i requisiti per sfondare se non a livello planetario, almeno a livello del Commonwealth, ma la sua corsa si arrestò presto e portò con sé la fine del marchio senza arrivare a festeggiare i cinquant'anni di attività. I fratelli Benjamin e William Jowett, insieme ad Arthur Lamb avevano iniziato a produrre biciclette nel 1901 a Bradford, nello Yorkshire. Dopo tre anni l'attività si estese a dei motori a benzina che la Jowett Motor Manufacturing Company vendeva come generatori stazionari o forniva a piccoli produttori di automobili. La bontà del loro prodotto li spinse a pensare di produrre essi stessi automobili complete. La prima terminarono nel 1906. Si trattava di

una *light car*, che rientrava in questa categoria allora espressamente prevista in Inghilterra per le auto con meno di 1,5 litri di cilindrata, e che potremmo definire "vetturette". A differenza di altre era stata espressamente concepita come "light car": in particolare motore e cambio erano in alluminio proprio per tener conto della leggerezza, con il motore a due cilindri contrapposti di 816 cc, 6,4 cavalli e struttura molto robusta per l'epoca. Tuttavia la produzione restò di tipo confidenziale, come direbbero i francesi, cioè in numeri piuttosto esigui fino alla Prima Guerra Mondiale. Dopo la Guerra la produzione si spostò nel nuovo stabilimento di Idle, dove la Jowett si concentrò nella produzione della Seven, ancora una piccola auto col motore



Il furgoncino Bradford, anche in versione Estate per trasporto passeggeri, fu prodotto a lungo nel dopoguerra. Questo è l'esemplare n.10.000 destinato all'India.

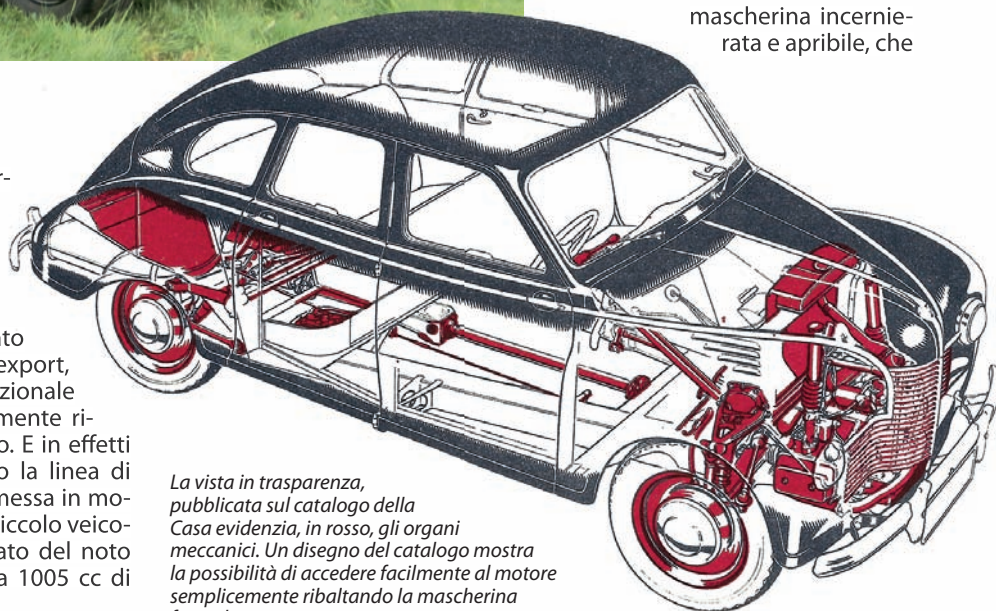


Una Jowett Eight del 1939 partecipa ad un raduno di auto inglesi.

bicilindrico, che subì svariati aumenti di cilindrata e di potenza col passare del tempo. La grossa novità del 1921 fu un furgoncino che venne accolto molto bene da stampa e pubblico: si trattava di qualcosa di economico e affidabile che fu molto apprezzato dai piccoli commercianti e prodotto in un buon numero di esemplari. Beninteso, con 500-800 dipendenti non si costruivano molte automobili: alla fine degli anni Trenta arrivare a 3.500 esemplari in un anno era considerata una buona annata, tenuto conto che oltre alle auto la Jowett fabbricava anche motori fissi, componenti di aerei e altri macchinari. Nel frattempo l'azienda divenne società per azioni e nel 1935 fu quotata alla Borsa di Londra. L'anno successivo fu presentata la "Ten", una berlina che oggi potremmo definire "compatta". Aveva un nuovo motore di 1100 cc di cilindrata a 4 cilindri contrapposti, con 2 carburatori che le permettevano di sviluppare 32 CV di potenza, più che discreta per un'auto inglese della sua categoria. Tuttavia nei quattro anni di produzione ne vennero realizzate meno di 1900 unità. Meglio fece la Eight, che aveva un bicilindrico di 946 cc che derivava dagli sviluppi del primo motore Jowett, ma non aveva quasi più nulla in comune con esso. La Casa di Idle arrivò a produrre quasi 2900 esemplari prima dello scoppio della Seconda Guerra Mondiale. Durante il conflitto la produzione era concentrata sui motori per generatori e altre forniture militari, e

gli operai, che si alternavano in tre turni, arrivarono a 2000. Per mantenere una forza lavoro del genere nel dopoguerra sarebbe stato vitale puntare sull'export, perché il mercato nazionale non si sarebbe facilmente ripreso in breve tempo. E in effetti alla fine del conflitto la linea di montaggio venne rimessa in moto con il Bradford, il piccolo veicolo commerciale, dotato del noto bicilindrico arrivato a 1005 cc di cilindrata. Esisteva una versione familiare, finestrata e con due file di sedili: il suo successo fu confermato anche sui mercati del Commonwealth e se ne produssero più di 38.000 in sette anni, che per una piccola azienda come Jowett poteva essere un traguardo mai immaginato prima della guerra. Tuttavia Jowett puntava più in alto e già nel 1941 aveva reclutato, tramite un semplice annuncio sui giornali, Gerald Palmer, che era a capo dello studio di design della MG. A lui fu data carta bianca per progettare una nuova vettura, con l'unico vincolo rappresentato dal motore (il 4 cilindri boxer ereditato dalla Ten d'anteguerra), e dalla trasmissione. Il resto, dalla carrozzeria agli interni fino ai più piccoli dettagli sarebbe stato a carico suo. La sua creatura prese forma nel 1947: la Javelin apparteneva a una classe medio superiore, senza legami con gli stilemi d'anteguerra anzi: era la più moderna vettura

che si potesse vedere in Inghilterra. In un periodo ancora legato a concezioni superate, la Javelin offriva una scocca interamente in acciaio quando la concorrenza usava ancora diffusamente il legno. Il motore è un boxer di 1.486 cc con valvole in testa, con monoblocco in alluminio, disposto a sbalzo davanti all'asse anteriore e le sospensioni erano a barre di torsione su tutte le quattro ruote. Inizialmente erano stati pensati due propulsori, uno di 1200 cc e uno di 1500 cc ma per questione di uniformità e di costi si preferì concentrarsi sul motore più grande. Il radiatore era rivolto all'indietro, tra il motore e la parete divisoria con l'abitacolo. L'accesso alla meccanica oltre che dall'ampio cofano era consentito dalla mascherina incernierata e apribile, che



La vista in trasparenza, pubblicata sul catalogo della Casa evidenzia, in rosso, gli organi meccanici. Un disegno del catalogo mostra la possibilità di accedere facilmente al motore semplicemente ribaltando la mascherina frontale.

Vista posteriore di una Jowett Javelin De-Luxe: la targa è integrata nel paraurti posteriore (il proprietario di questa vettura ha anche aggiunto le lettere "GB" sul cofano posteriore).

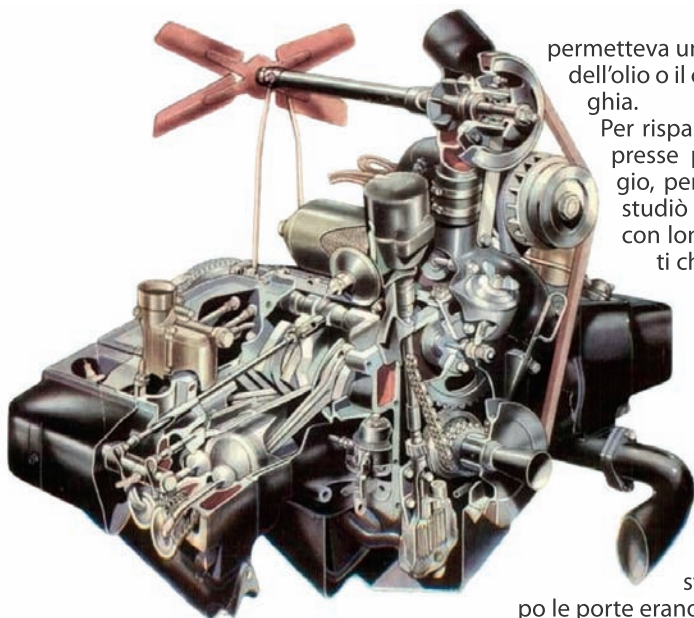




Una foto ufficiale della Javelin all'epoca della sua presentazione.



Questo è uno dei primi modelli (1948). Ha fari piccoli e la griglia del radiatore più fine.



Il motore 4 cilindri boxer della Javelin, con valvole in testa.

permetteva un facile rabbocco dell'olio o il cambio della cinghia. Per risparmiare su grandi presse per lo stampaggio, per il telaio Palmer studiò una soluzione con longheroni scatolati che si realizzavano in fabbrica usando macchinari piuttosto semplici. Anche le curve della carrozzeria erano studiate in modo da non richiedere stampi particolarmente costosi e sul prototipo le porte erano intercambiabili, anche se, in vista del possibile successo della Javelin vennero poi stipulati accordi con la Briggs

per la fornitura di carrozzerie complete. La vettura aveva un aspetto aerodinamico e sfuggente, e grazie all'ampiezza dell'abitacolo che poteva ospitare fino a sei persone non troppo robuste inaugurava il concetto di piccola fuori e grande dentro. La generosa altezza da terra non era casuale. La Javelin avrebbe dovuto essere prodotta anche in Australia e comunque per la maggioranza delle strade del Commonwealth era necessario salvaguardare il fondo della vettura da sassi e rocce affioranti... I freni sul modello base erano curiosamente idraulici sulle ruote anteriori e meccanici su quelle posteriori, erano idraulici sulle 4 ruote sulla DeLuxe, una differenza che scomparve dopo i primi due anni. All'interno la DeLuxe sfoggiava il cruscotto di legno nel più

tradizionale stile *British*, mentre la normale si accontentava della lamiera verniciata.

La Jupiter

Logico che una vettura sufficientemente leggera, mossa da un brillante motore di 1,5 litri e con un baricentro così basso da garantirne la stabilità si facesse presto notare dagli sportivi. La Casa inglese ne iscrisse una al Rally di Montecarlo del 1949 e il pilota Tommy Wise si classificò primo nella classe fino a 1500 e 14° assoluto. Una Javelin alla 24 Ore di Spa si classificò prima nella classe fino a 2000 cc, coprendo 1700 miglia alla strepitosa media di 65,5 mph (105,412 Km/h), la più alta per una normale berlina da turismo fino ad allora cronometrata. Intanto in azienda il posto di Pal-



L'interno di una Javelin DeLuxe (a sinistra) mostra il sedile a panca e il cruscotto rivestito di legno, secondo i tipici canoni inglesi. Anche la spider (a destra), come la berlina, offriva l'eleganza di una plancia in legno.



Una Jupiter del 1950 battuta recentemente all'asta di Sotheby. (foto Sotheby). A destra un'immagine del folder predisposto per la vendita, mostra in copertina anche il telaio.

mer fu preso da Roy C.Lunn, che veniva dall'Aston Martin e che sviluppò per la Javelin la prima sospensione al mondo su tamponi di gomma. E in dirittura d'arrivo c'era anche una versione spider. L'imperativo per il 1949 era di esportare per ottenere i materiali ancora contingentati come l'acciaio. Se la MG riusciva a vendere centinaia delle sue piccole Midget negli Stati Uniti, come non avrebbe potuto farlo la Jowett? Per la spider fu messa insieme una squadra che comprendeva diversi tecnici della E.R.A. Ltd. celebre produttrice di auto da corsa, a cui l'attuazione del progetto sarebbe stata affidata. Venne anche consultato il famoso Professor Eberan von Eberhorst, quello delle vittoriose Auto Union degli Anni trenta. La sua esperienza diede alla nuova automobile, che prese il nome di Jupiter, uno chassis che

era quanto di meglio una macchina sportiva potesse sperare di avere, soprattutto dal punto di vista della tenuta di strada. Gli svantaggi semmai provenivano dal motore, progettato anni prima senza prevederne l'utilizzo su una spider di pretese sportive. In ogni caso un aumento del rapporto di compressione da 7,5 a 8:1 gli regalò circa 10 cavalli. La squadra lavorò con passione e molto duramente in quell'inizio 1950, per essere in tempo coi Saloni d'autunno. La vettura avrebbe avuto il parabrezza diviso perché l'industria britannica non era ancora in grado di mettere in campo un vetro curvo così grande in tempo. L'interno mostrava un sedile a panca ampio a sufficienza da poter manovrare il cambio, rimasto al volante per standardizzare le parti meccaniche con la berlina; il cruscotto di legno era fornito di tutta la stru-



mentazione necessaria. Una Jupiter fu coraggiosamente iscritta alla 24h di Le Mans del 1950. Si presentò con due piccoli sedili leggeri, un parabrezza a lunetta davanti al pilota e modifiche meccaniche ridotte all'osso: rapporto di compressione di 8,5:1, spinterogeno ad alta velocità, molle delle valvole rinforzate, volano alleggerito e

candele da corsa. Una sola vettura alla sua prima corsa: arrivò prima nella classe fino a 1500 cc con la incredibile media di 75,8 mph (122 Km/h). Nel 1951 la Jupiter si classificò 1^a e 2^a di classe sia al Montecarlo che al R.A.C. Tourist Trophy, mentre a coronare le numerose vittorie, nel 1952 una Javelin vinse il Rally dei Tulipani. Nel



Una Jowett Javelin De-Luxe Saloon del 1952 di proprietà di Miq Kelland (autore della foto), conservata in ottime condizioni ed usata quotidianamente.



La Jupiter che corse alla 24 Ore di Le Mans del 1950, conquistando il primo posto nella classe fino a 1500cc.



Uno dei prototipi in vetroresina della Jupiter R4, costruiti nel 1953 come model-year 1954.



Il coupé danese di Ole Sommer, arrivato ai giorni nostri, in un raduno.



Grazie al basso baricentro e alle sospensioni a barra di torsione, la Javelin divenne presto la preferita dagli sportivi.

Due Javelin De-Luxe e, in prima posizione una Javelin Standard, con la targa quadrata montata sul cofano posteriore, la De-Luxe rossa è stata modificata montando le luci posteriori di una Morris Minor. Le vetture sono state fotografate ad un raduno nello Yorkshire.



1952 vi fu un calo complessivo di esportazioni, mentre sul mercato interno l'azienda subì un tracollo a causa di un inasprimento della tassa di acquisto decisa dal governo inglese, che ridusse le vendite sul mercato domestico ad appena il 15% dell'anno prima. Una Javelin DeLuxe passava da un prezzo base di 819 sterline a 1.207 con le tasse: quasi il 50% in più. Il meccanismo della tassa fu rivisto per il 1953, ma la Jowett aveva subito una mazzata dalla quale non riuscì più a sollevarsi. Proprio in quel momento era allo studio un agile spider chiamato Jupiter R4 con carrozzeria in vetroresina che anticipava di qualche anno i classici spider come la MG A o certe Austin Healey. Si conosce anche un prototipo di vettura in stile giardinetta, denominata CD, senza molte ulteriori informazioni.

La produzione della Jowett terminò nel 1953 con 23.300 Javelin e circa 900 Jupiter. In questo ultimo numero sono compresi 75 telai allestiti da carrozzieri esterni. Fra questi Farina costruì qualche coupé fra il 1950 e il 1951, così come la Ghia-Aigle, in Svizzera. Una delle Jowett più belle è un esemplare unico realizzato dal danese Ole Sommer, nel tentativo di iniziare un rapporto con la Jowett carrozzando due berline che risultarono alquanto brutte. Di tutt'altra levatura ed eleganza fu il coupé realizzato sulla base della Jupiter il quale, sopravvissuto fino ad oggi, sfoggia una eleganza senza tempo. Quel tempo che mancò alla Casa inglese... ▀

Si ringrazia per la consulenza il Jowett Car Club fondato nel 1923 in UK.
<https://jowett.org>



PAOLO STANZANI

NEL RACCONTO DELLA FIGLIA CHIARA

Paolo Stanzani, mancato nel 2017 all'età di 80 anni, occupa un posto di rilievo fra i tecnici, i creativi e i designer che hanno portato l'industria automobilistica italiana al massimo livello mondiale. Bolognese, classe 1936, laureato in Ingegneria Meccanica all'Università di Bologna, ha contribuito al progresso dell'automobile con la propria capacità di elaborare soluzioni innovative. Ripercorriamo qui la sua vicenda professionale nei ricordi della figlia Chiara

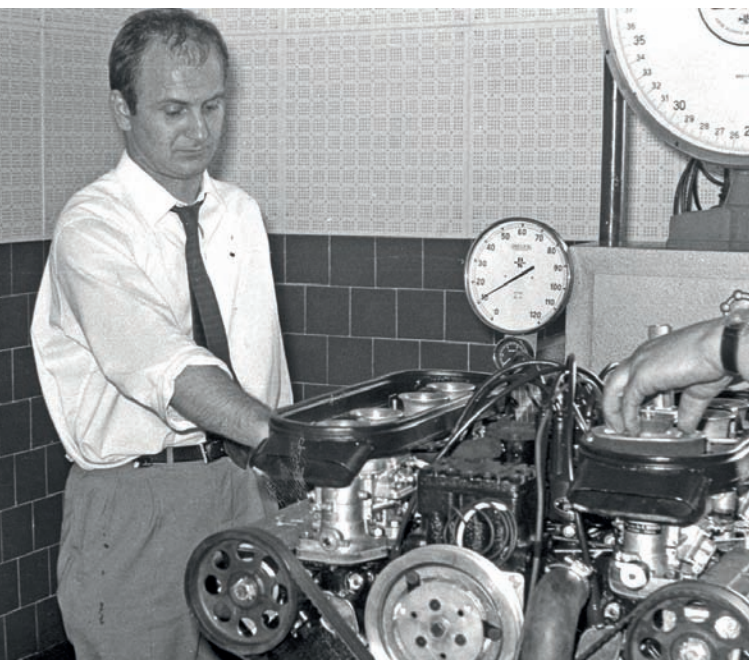
di Dario Mella



Con Stanzani nascono le più famose Lamborghini

Nel 1963 l'ing. Paolo Stanzani è assunto da Ferruccio Lamborghini, che ha appena avviato la Lamborghini Automobili, in qualità di assistente dell'ing. Gian Paolo Dallara. Il lavoro si svolge alla Trattori di Cento, poi in un capannone affittato a Sant'Agata Bolognese dove vengono ubicati l'ufficio tecnico, un primo embrione di officina e il reparto montaggio e collaudo. In quei locali Stanzani rielabora il progetto dell'ing. Giotto Bizzarrini del motore destinato alla Lamborghini 350 GT, ritenuto troppo nervoso e non adatto a una guida "normale". In pratica lo modifica pesantemente, perché interviene su bielle, alberi a camme, sistema di lubrificazione e disposizione dei carburatori. Poi progetta la Miura in collaborazione con l'ing. Dallara, avviando nel contempo il fortunato sodalizio con Marcello Gandini allora in forza alla Carrozzeria Bertone.

A metà del 1967 Paolo Stanzani diviene Direttore Generale della Lamborghini. Era un momento difficile per la Casa di Sant'Agata, ma si trasforma per lui in un'occasione utile a dimostrare le proprie capacità, sia tecniche, sia organizzative, anche perché deve far fronte, nel corso del 1968, alla fuoriuscita dall'azienda dell'ing. Dallara. Di lì in avanti nascono alcune tra le più belle creazioni della Casa del Toro: l'Espada, la Jarama, l'Urraco e la Countach per la quale ha l'idea vincente: ruotare di 180° il gruppo motore-cambio in modo da farlo stare interamente entro il passo dell'automobile, migliorandone così la maneggevolezza e il comportamento su strada. Interpellato su quale fosse la più innovativa tra le sue creazioni, Stanzani non aveva dubbi: la Urraco. Questo per le numerose soluzioni da lui introdotte nel settore, come il telaio scatolato, il telaio ausiliario su cui erano fissati cambio e motore per rendere il tutto più facile da montare, le sospensioni McPherson anche al



L'ing. Paolo Stanzani al lavoro al banco-freno per rilevare le curve caratteristiche del motore V8 della Urraco.



Due momenti di Chiara accanto al padre: nel 1986 durante una vacanza e, a destra, nell'estate 1989 a Campogalliano di fronte allo stabilimento Bugatti



posteriore e il motore otto cilindri con camere di combustione ricavate nel pistone. La sua preferita era invece l'Espada, perché non era stato facile far convivere comfort e prestazioni da Lamborghini, linea bassa e filante con uno spazio per quattro persone più i bagagli. Nel frattempo la collaborazione con Bertone e Gandini si è fatta più stretta, diventando un legame rinsaldato anche dalla stima reciproca. La collaborazione tra Lamborghini e Bertone si fonda su precisi accordi, in base ai quali a Grugliasco si impegnano a costruire le attrezzature della carrozzeria mentre in Lamborghini si provvede per la parte meccanica. Tornando alla Urraco, prosegue Chiara, il padre dimostra di avere "l'occhio giusto" anche per lo stile, difatti i primi due prototipi disegnati da Bertone sono da lui scartati nel momento in cui bozzetti e disegni vengono

tradotti in un prototipo reale. Non era facile andare da Bertone, che aveva fatto i prototipi a proprie spese, a dire una cosa simile, ma il rapporto è tale che la cosa si risolve con molta semplicità. Nel 1972, però, accade un fatto imprevedibile, quando per cause estranee all'azienda Ferruccio Lamborghini si trova in gravi difficoltà. In questa sede non ci soffermiamo sulle cause, ma l'evento provoca la fuoriuscita di Ferruccio Lamborghini dalla sua stessa azienda, in modo tale che la Lamborghini Automobili diviene di proprietà svizzera. Stanzani si trova così a gestire una realtà per la quale i nuovi proprietari non si dimostrano all'altezza: risultato, viene bloccata da parte della proprietà l'industrializzazione della nuova Bravo, decisione che porterà l'ing. Stanzani, il 31 dicembre 1974, a dire addio all'azienda.

Il dopo-Lamborghini

Conclusa l'esperienza in Lamborghini, Casa che rimarrà in piedi proprio grazie al grande successo incontrato dalla Countach, Stanzani prosegue la propria attività al di fuori del settore auto dimostrando di essere ingegnere a 360°, nel senso che nella sua visione tutto può essere riprogettato e innovato, senza pregiudizi, che si trattasse di un motore, di un'azienda, di un sistema. Si specializza in progetti di ristrutturazione aziendale seguendo molte aziende. L'attività di consulenza aziendale si allarga, si associano altri professionisti e lo studio diviene una società specializzata anche in progetti di digitalizzazione dei processi d'impresa attraverso la contaminazione tra cultura informatica e competenza organizzativa. A questo proposito va detto che in Lamborghini



La Jarama del 1970, splendido coupé granturismo pensato per gli spostamenti veloci, nel pieno comfort, di capitani d'industria e personalità di spicco.



La Countach, icona del concetto di super-car, alla presentazione nel 1971.

La Espada 400 GT, un coupé di alte prestazioni presentato nel '68.



La Jalpa P350, sportiva con carrozzeria tipo "Targa".



Un altro capolavoro di Stanzani-Gandini: la Bugatti EB 110, (qui uno dei primi prototipi) e, in alto a destra, un concept di coupé turbo per BMW datato 1972 e disegnato da Paul Bracq, sulla cui meccanica lavorò Stanzani.



Stanzani era diventato manager per le capacità che Ferruccio stesso gli aveva riconosciuto quando gli aveva affidato la Direzione Generale. E va anche detto, precisa Chiara, che durante la sua gestione come Direttore Generale, che va dal 1967 alla fine del 1974, la Lamborghini Automobili fu sempre in attivo.

Il primo incarico del periodo post-Lamborghini è per una società dell'Eni che opera nell'idrogeologico, dove lavora come coordinatore del gruppo di professionisti incaricati del progetto della diga di Ridracoli. Dopo due anni apre uno studio di ingegneria

ed economia aziendale a Bologna. Nasce così Gruppo Pro, una società che anticipa di un decennio le tendenze delle grandi major internazionali della consulenza, con una compagine societaria che rimane stabile per venticinque anni.

Stanzani partecipa alla gestione della società rimanendo sempre all'interno del Consiglio di Amministrazione e questo anche nei periodi in cui è assorbito dagli stimoli che gli arrivano dal mondo dell'automobile. Gruppo Pro cresce costantemente, aprendo sedi a Milano, Padova, Firenze e Roma, diventando leader a livello nazionale, con oltre 400 dipendenti e



BMW Turbo Concept del 1972.

60 milioni di euro di fatturato. Nel 2006 i soci fondatori cedono l'azienda a una società quotata.

La passione per l'auto però lo porta a operare come consulente per alcune case costruttrici (BMW, Alfa-Romeo, Suzuki... e anche in formula uno) avvalendosi di Tecnostile, uno studio tecnico costituito da alcuni storici disegnatori della Lamborghini, anch'essi usciti da Sant'Agata dopo la sua partenza. Questo stesso nucleo costituirà il fulcro tecnico della Bugatti Automobili, che fonda assieme al concessionario mantovano Romano Artioli.

Al lavoro nuovamente con le super-car

È il 1987 e fino alla metà del 1990 Stanzani ne è Direttore Tecnico e Amministratore Unico. A Campogalliano l'ingegnere bolognese mette assieme un team eccezionale, composto in parte da compagni di lungo corso dell'era Lamborghini e in parte da giovani promettenti.

Anche qui si cimenta nel doppio ruolo, da un lato come tecnico alla guida del progetto Bugatti EB 110, affiancato dal suo braccio destro Oliviero Pedrazzi, dall'altro come direttore della nascente Casa automobilistica. Riescono a convincere il Ministero dell'Industria francese a vendere il marchio Bugatti a Romano Artioli, presentando piani seri e concreti, trattando con le Istituzioni per il terreno, realizzando lo stabilimento, assumendo il personale e allacciando le prime collaborazioni con i fornitori.

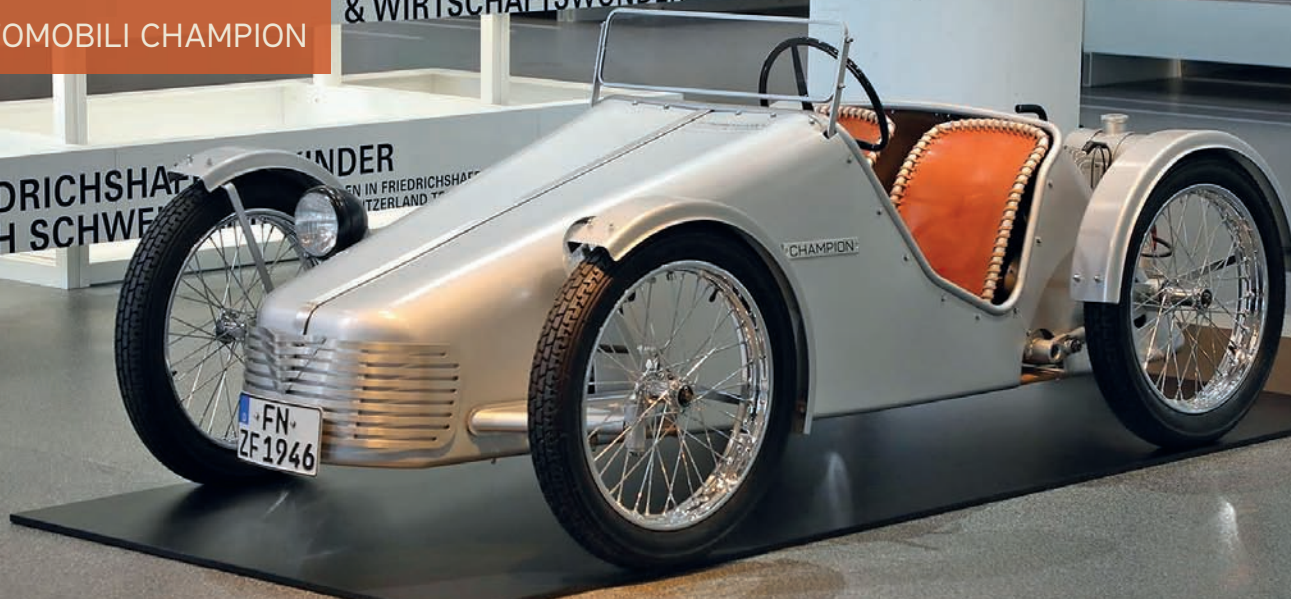
L'esperienza a Campogalliano si chiude però bruscamente nel 1990 per insanabili divergenze con Romano Artioli, dovute a diversità di visione inerenti la conduzione stessa dell'azienda e del progetto stesso della EB 110, che, ricordiamo, quando fu presentata era l'auto stradale più veloce al mondo.

Di Paolo Stanzani, come uomo, tecnico e gestore, ci resta oggi una testimonianza indelebile: le tante Lamborghini nate dalla sua matita e dalla collaborazione che egli stesso ha saputo costruire con il grande stilista Marcello Gandini. Auto straordinarie, che gli appassionati collezionano e curano in ogni parte del mondo. ▀

AUTOMOBILI CHAMPION

WESTERNIZATION & ECONOMIC MIRACLE WESTORIENTIERUNG & WIRTSCHAFTSWUNDER

1947 FRIEDRICHSHAFEN NACH SCHWABEN



Dal 1946 al 1958 quattro aziende si avvicendano nella costruzione di una famiglia di piccole auto da 200 cc a 500 cc. Sono carine, ma i ricavi non coprono i costi e la bancarotta è inevitabile

WE ARE THE CHAMPION

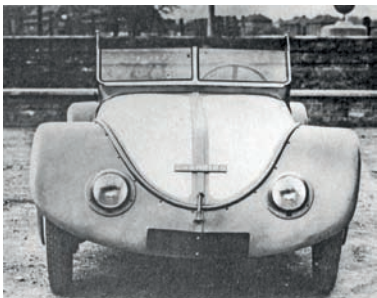
di Elvio Deganello



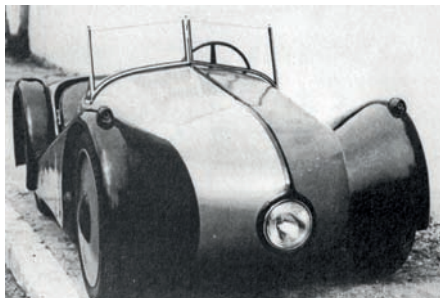
In apertura, la prima Champion nella sala delle esposizioni della ZF, la più importante fabbrica tedesca di ingranaggi e di cambi. Qui nel 1946 inizia la vicenda della Champion, che nasce come cycle-car con il motore di 196 cc e diviene infine una gradevole utilitaria di 500 cc. Nell'abitacolo si nota il volante privo della corona nella parte inferiore per facilitare l'accesso all'angusto posto di guida, le porte sostituite da catenelle e il parabrezza con funzione più decorativa che effettiva.

La vicenda delle Champion è breve ma complessa perché dal 1951 al 1958 quattro aziende si alternano nella produzione, ma nessuna risolve il problema dei ricavi che non coprono i costi, sicché una dopo l'altra finiscono in bancarotta. Tutto inizia nel 1946 quando Albert Maier, ingegnere della fabbrica di ingranaggi ZF, disegna e costruisce una piccola auto con il telaio a trave centrale, la carrozzeria scoperta senza porte, le ruote da ciclomotore e il motore TWN (Triumph-Werke Nürnberg AG) monocilindrico a due tempi di 196 cc raffreddato ad aria lasciato in vista nella parte posteriore. Con ottimismo Maier applica alla vettura il marchio Champion. Sembra una burla, ma egli crede che un veicolo siffatto possa trovare acquirenti nel povero mercato del dopoguerra e chiede all'ex ingegnere della BMW Hermann Holbein di svilupparlo per la produzione. Holbein vede subito che ci sono molte cose da sistemare e comincia dalla carrozzeria. Nel

suo laboratorio costruisce una cabriolet che ricorda vagamente la Volkswagen Maggiolino, ma è troppo pesante, così ripiega su una roadster realizzabile incurvando le lamiere senza stampi e per economia la dota di un solo faro. Il nuovo modello chiamato CH2 debutta alla fiera di Reutlingen nell'aprile 1949, ma prima di arrivare alla produzione è dotato di un motore TWN di 248 cc con 6,5 CV che permette 60 km/h e di un cambio a tre marce Hörz al posto della trasmissione da tosaerba. Cambia pure la carrozzeria, ora con i fari nei parafanghi, una rudimentale cappotta e un cofano con griglie sul motore. La ditta Bobel di Laupheim stampa le parti di lamiera e la produzione inizia lentamente nell'estate 1949, sicché i clienti ricevono i primi esemplari solo nel tardo autunno. Subito riscontrano seri problemi negli ingranaggi della trasmissione e le riparazioni in garanzia costano care a Holbein, ma fortunatamente le CH2 costruite sono undici in tutto.



La Champion CH 1 allestita da Hermann Holbein nel marzo 1948 con una carrozzeria vagamente assomigliante a quella del Maggiolino; l'insieme è troppo pesante per la potenza del motore.



La seconda ipotesi di Hermann Holbein per la carrozzeria della Champion CH 1 risale all'aprile 1948. Per economia è dotata di un solo faro e ha i pannelli di lamiera che si ottengono mediante piegatura senza bisogno di stampi.



La Champion CH-2 con la carrozzeria definitiva in una foto del tardo 1949. Il motore JLO monocilindrico raffreddato ad aria ha ora la cilindrata di 248 cc, sviluppa 6,5 CV ed è coperto da un cofano con griglia che lo cela alla vista.

La 250

L'esperienza delle CH2 è utile per sviluppare la Champion 250 che è pronta nella primavera del 1950 con il telaio irrobustito, la carrozzeria allargata e la trasmissione a posto. Holbein invia due telai 250 ai partner della ZF, che ne vestono uno con una carrozzeria roadster pretenziosa e pesante e affidano l'altro all'aspirante designer Louis Lepoix, che realizza una piccola coupé con un solo faro anteriore e linee gradevolmente morbide. Lo stesso Holbein commissiona altre tre carrozzerie a Fries e Vischer di Stoccarda e a Drauz di Heilbronn: tutte pesano troppo ma quella di Drauz è interessante perché segue l'idea di Holbein di usare stampi simmetrici per il muso e la coda e per la porta destra e sinistra in modo da ridurre i costi. Il risultato è una coupé ben proporzionata

attirano l'attenzione dei fratelli Benteler, costruttori di parti staccate per auto, che poco dopo con Holbein costituiscono la società Champion Automobilbau GmbH e fissano la sede operativa nei capannoni di un ex aeroporto militare vicino a Paderborn. Durante l'allestimento delle linee di montaggio, la neonata Champion Automobilbau GmbH costruisce a mano alcune CH 250, la cui produzione arriva così a 267 esemplari. Prima di avviare le linee della 400, Holbein rifà il telaio passando dal pianale alla costruzione in tubi, facilmente realizzabile con le attrezzature dei fratelli Benteler e adottando il motore JLO 400 bicilindri-

rispetto alla diretta concorrente Lloyd LP 300, ma offre la carrozzeria d'acciaio invece che di legno. Purtroppo la 400 costa cara anche al costruttore per la cattiva organizzazione della produzione e perché le parti provengono da 200 fornitori esterni che decidono i loro prezzi. Ogni 400 costruita fa perdere denaro, non meraviglia dunque che nell'autunno 1952 la produzione si fermi a poco più di 2000 esemplari. A questo punto Holbein esce definitivamente dall'azienda e i fratelli Benteler cercano di vendere i diritti di co-

struzione. Ci provano con Hans Glas, che però preferisce avviare in proprio il progetto della Gogomobil. Alla fine si fa avanti Hermann Hennhöfer, il più grande rivenditore Champion della Germania, che trova il capitale necessario per rilevare il progetto e le attrezzature. Hennhöfer costituisce Rheinische Automobilfabrik (R.A.F.) con sede a Ludwigshafen. Nell'aprile 1953 quando tutto è pronto per riavviare la produzione, la JLO cessa di fornire il motore di 400 cc, che per fortuna ha un gemello nel 400 della Heinkel. Le



La Champion CH-2 del 1949 illustrata nel catalogo dell'asta RM Sotheby's del 15 febbraio 2013 a Madison in Georgia. In questa configurazione con i fari integrati nei parafanghi, la vettura è stata costruita in 11 esemplari dall'autunno del 1949 alla primavera del 1950.

L'abitacolo è ancora piuttosto spoglio e il volante è ancora privo della parte inferiore per facilitare l'accesso, ma il grado di finitura ha compiuto notevoli progressi rispetto alla cycle-car del 1946.

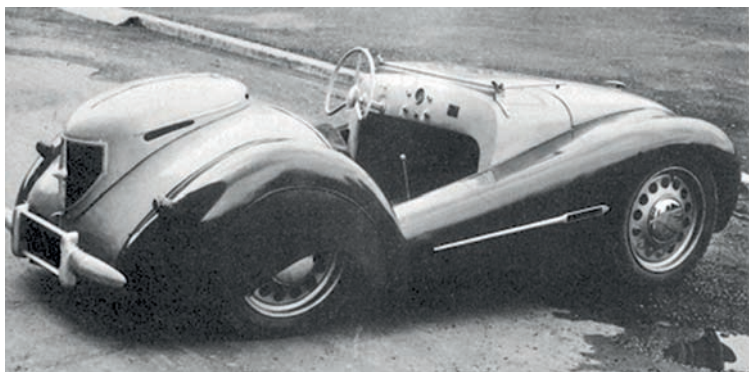
che condivide con la cabriolet di Vischer i finestrini laterali semicirculari, che si aprono ruotando all'interno delle porte. Felice del risultato, Holbein vuole una meccanica nuova per la bella carrozzeria di Drauz e progetta un autotelaio a pianale con i freni idraulici, lo sterzo a cremagliera, le sospensioni con elementi di torsione di gomma e il motore TWN bicilindrico di 400 cc disposto dietro come di consueto. La C 400 debutta al Salone di Berlino nel maggio 1950 accanto alla CH 250. I due modelli

co a due tempi di 398 cc raffreddato ad acqua perché la TWN cessa lo sviluppo del motore 400.

Salone di Berlino

Finalmente, nel febbraio 1951 le prime Champion 400 lasciano le officine di Paderborn, il cui allestimento costa molto denaro a Holbein, che perciò decide di uscire dalla società, pur mantenendo la direzione tecnica. Il prezzo di vendita della Champion 400 è elevato





L'aspetto del prototipo della Champion 250 con la carrozzeria roadster realizzata presso la ZF vorrebbe suggerire l'idea di un'auto di maggior cilindrata ma il risultato è una vetturessa pretenziosa e soprattutto troppo pesante per il motorino con soli 6,5 CV.



La piccola coupé con un solo faro realizzata nel marzo 1950 dall'aspirante designer Louis Lepoix per conto della ZF. Le proporzioni sono giuste e linee sono gradevolmente morbide, ma il peso è ancora una volta troppo elevato per la potenza a disposizione



La CH 250 carrozzata cabriolet da Vischer di Stoccarda nell'aprile 1950 per conto di Hermann Holbein è troppo pesante e costosa, ma anticipa i finestrini semicircolari apribili ruotando all'interno delle porte, che saranno poi adottati dalla Champion 400.

Champion 400 così equipaggiate prendono il suffisso H, che sta per Heinkel. Nell'estate 1953 la R.A.F. costruisce in cinque esemplari la piccola station-wagon 500 G con la parte posteriore di legno e il motore maggiorato a 452 cc, potenziato a 18 CV cc e inclinato di 60° per lasciare più spazio nel vano di carico. La nuova avventura è di breve durata perché ancora una volta i ricavi non coprono i costi. Nel novembre 1953 i debiti accumulati dalla R.A.F. per costruire poco più di 1900 esemplari sono tali che i fornitori cessano le consegne e la produzione si ferma.

Il "salvatore" danese

A questo punto interviene il danese Henning Thorndal, che rileva la R.A.F. con i soldi di un gruppo finanziario svizzero e cerca di rilanciarla abbassando i prezzi. L'operazione è doppiamente sbagliata perché aggrava il problema degli scarsi ricavi e perché la Volkswa-

gen abbassa i prezzi e la Maggiolino più economica ora costa solo 100 DM più della Champion 400 H. Thorndal avvia allora lo studio di una berlina a quattro posti con il motore anteriore che però non vede mai la luce. Infatti, la sua gestione dura dal giugno 1954 all'ottobre 1954 con un consuntivo di poco meno di 300 Champion 400 H costruite senza variazioni rispetto alla gestione precedente e di una mezza dozzina di station-wagon 500 G. Quando la situazione economica è disperata, Henning Thorndal torna in Danimarca lasciando un monte di debiti.

Ancora una volta dunque un costruttore non riesce a rendere economicamente vantaggiosa la produzione. A dispetto delle disavventure finanziarie, le Champion piacciono a Otto e Wilhelm Maisch costruttori di moto e scooter con il marchio Maico (Acronimo di Maisch & Company), che desiderano entrare nel mercato delle micro-vetture allora in

espansione. Invece di progettare un modello nuovo, i Maisch rilevano i progetti e le attrezzature dal fallimento Thorndal e dal giugno 1955 al marzo 1956, utilizzano le giacenze del magazzino per completare altri 80 esemplari della 400, ribattezzandole Maico MC 400/H, e una dozzina di 500 G ribattezzate Maico MC 500/G. Intanto tornano sull'idea della berlina a quattro posti abbozzata da Thorndal. Rinunciano all'ipotesi del motore anteriore e partono dalla MC 400/H con il passo allungato di 22 centimetri, mentre si rivolgono a Baur di Stoccarda per la carrozzeria.



Vista posteriore di una delle 1941 RAF 400 H costruite dalla Rheinische Automobil Fabrik a Ludwigshafen dal marzo 1953 a inizio 1954. La carrozzeria è ancora fornita dalla Drauz di Heilbronn, ma il motore bicilindrico è ora fornito dalla Heinkel.



La 400 costruita in 2042 esemplari dalla Champion Automobilbau GmbH a Padernborn dal marzo 1951 alla fine del 1952. Drauz fornisce la carrozzeria, la JLO il motore bicilindrico a due tempi raffreddato ad acqua di 393 cc con la potenza di 14 CV.



Il bicilindrico Heinkel delle Champion 400 H costruite dal 1953 al 1956. Funziona secondo il ciclo a due tempi come il motore JLO, del quale ha la stessa cilindrata di 393 cc e il raffreddamento ad acqua. La potenza però è un po' superiore: 15 CV invece di 14 CV.



Una delle ultime Champion 400 H costruite dalla Rheinische Automobil Fabrik prima di passare il testimone Thorndal che costruirà altri 284 esemplari fra il 1954 e il 1955. La foto è stata scattata il 25 maggio 2012 durante la rassegna di micro-vetture a Villa d'Este. Il buon livello di finitura era una qualità apprezzata dalla clientela, che tuttavia incidiva eccessivamente sul prezzo di vendita e sul costo di produzione che alla fine non consentiva adeguati profitti.



La RAF 500 G come è raffigurata in un opuscolo del 1955: È una piccola station wagon con la parte dietro di legno. L'abitabilità per quattro persone comporta un maggiore peso perciò il motore Heinkel in questo caso ha la cilindrata di 452 cc e sviluppa 18 CV.

Escludendo il marchio, le Maico MC 400 si identificano con le ultime R.A.F. Champion 400 H costruite durante la gestione Thorndahl. Infatti, utilizzano le vetture semi complete e le giacenze di magazzino rilevate dal fallimento del bancarottiere danese.



La coda della MC 500 sviluppata sulla base della berlina a 4 posti 400/4. Il modello è ben accolto dal pubblico, ma i primi esemplari sono afflitti da seri problemi ai bracci dello sterzo che ne appannano l'immagine e costano cari per le riparazioni in garanzia.



La Maico 400/4 deriva dalla MC 400/H con il passo allungato di 22 centimetri e la carrozzeria a quattro posti sviluppata dalla Baur di Stoccarda. Il modello debutta Salone di Francoforte nel settembre 1955 e dopo 21 esemplari è sostituito dal modello MC 500.

Il prototipo denominato MC 400/4 debutta al Salone di Francoforte nel settembre 1955. Nei mesi successivi cessa progressivamente la produzione delle MC 400/H e MC 500/G mentre inizia quella della berlina.

MC 500

Le prime 21 berline Maico costruite fra il maggio e l'ottobre 1956 mantengono la meccanica della 400, che è poi rimpiazzata dalla meccanica della 500/G in una carrozzeria migliorata nell'abitabilità e nell'estetica. Il nuovo modello MC 500, ha linee eleganti, 4 posti, prestazioni soddisfacenti e si vende meglio del previsto. Sarebbe una buona cosa se i costi di produzione consentissero adeguati profitti, ma ancora una volta ogni esemplare porta pesanti perdite alle quali vanno aggiunte le spese per rimediare in garanzia ai gravi inconvenienti emersi nei bracci dello sterzo. Come non bastasse, i fratelli Maisch sperano altro denaro per allestire le versioni spider e coupé della MC 500 con la

folle idea di sfondare nel mercato americano. Il prototipo della spider carrozzata in acciaio da Wendler è brutto e pesante, ma quelli della spider e della coupé carrozzati in vetroresina da Beutler in Svizzera sono carini. La spider di Beutler debutta al Salone di Francoforte nel settembre 1957 con il telaio allungato e una dozzina di importanti migliorie. La Coupé debutta nella primavera del 1958 a New York, dove il neo importatore Whizzer distribuisce molti opuscoli in inglese. Pensando alle carrozzerie realizzate in Svizzera, è chiaro che le spider e le coupé avrebbero costi di produzione esorbitanti, ma i fratelli Maisch non hanno il tempo di compiere quest'ultimo passo falso. Whizzer non paga le berline MC 500 che ha importato, così le banche si spazientiscono e avviano la procedura di fallimento. Alla metà del 1958, dopo 6300 esemplari costruiti, finisce così l'avventura della MC 500 con Otto in prigione per bancarotta, Wilhelm preso da un attacco di cuore e la Maico che torna a costruire esclusivamente moto. ▀



La Maico 500 Sport cabriolet realizzata in quattro esemplari dalla carrozzeria svizzera Beutler in vetroresina per risparmiare peso, il motore è lo stesso della berlina, mentre il telaio presenta migliorie.



Il prototipo della 500 Sport Coupé appena ultimato in Svizzera dalla carrozzeria Beutler. Il modello debutta nel 1958 a New York ed è costruito in pochissimi esemplari con costi che fanno salire a dismisura il già elevato costo di produzione della normale berlina.

FIAT 130

Il massiccio frontale connota con l'esteso impiego di elementi cromati l'autorevolezza e l'opulenza indispensabili nelle berline di lusso, secondo i canoni estetici dell'epoca. Nell'impianto stilistico è visibile il "family feeling" con la Fiat 125.

Raffinata eleganza, confort degno delle più blasonate berline, un potente motore 6 cilindri a V e alcune soluzioni innovative accompagnate da una robusta sete di carburante



TANTE VIRTÙ E UN SOLO VIZIO

di Vittorio Falzoni Gallerani



A dispetto della mole, la Fiat 130 è piuttosto agile su strada, grazie alle sospensioni anteriori tipo Mc Pherson con barre di torsione e alle posteriori con bracci oscillanti inclinati come la Fiat Dino. Il comfort è altrettanto buono.

Questa volta la Fiat ci provò seriamente e la 130, la macchina che venne fuori dagli sforzi progettuali della squadra di tecnici diretta dall'ing. Ettore Cordiano, assistito dal "nume tutelare" Ing. Dante Giacosa, risultò essere un prodotto del tutto competitivo con la concorrenza; anche se, purtroppo, non esente da difetti.

Il primo difetto stava, prevedibilmente, nel Marchio: l'immagine della Fiat negli anni '60 del secolo scorso era troppo legata alle utilitarie per non creare un dannoso handicap di desiderabilità nella parte più snob della facoltosa clientela che avrebbe potuto permettersela: persone che spesso evitavano persino di prenderla in considerazione; il fatto che, nello

stesso anno del suo debutto (il 1969, primo maggio per la precisione) la Casa torinese avesse inglobato la Lancia ha sempre lasciato, presso tutti gli appassionati, il rimpianto che non sia stato fatto della 130 l'erede della Flaminia che, proprio quell'anno, lasciava le linee di produzione.

E infatti, se ci si pensa un attimo, essa avrebbe ereditato dalla anziana ammiraglia Lancia, oltre a un Marchio ben accreditato nel segmento superiore del mercato dell'auto, sia l'architettura del motore V6 di cilindrata oltretutto analoga, sia lo schema con trazione posteriore, sia infine l'immagine di berlina classica a tre volumi, allora irrinunciabile a questi livelli. In altre parole, oltre a valorizzare sicuramente questa nobile vettu-

ra con adeguato blasone, il Gruppo Fiat, battezzando Lancia la 130, si sarebbe risparmiata anche il costosissimo fiasco della Gamma con doppio vantaggio per l'Azienda e per i clienti che, a nostro avviso, avrebbero potuto essere, solo con il cambio degli stemmi, ben più numerosi.

Ma tant'è, le cose sono andate come sappiamo e quindi passiamo a sottolineare l'altro difetto di questa auto: un consumo di benzina degno di una Rolls-Royce da quasi sette litri di cilindrata; e non è un'iperbole, era proprio così: cinque chilometri con un litro quando andava bene.

Pare che tale incredibile sete derivasse da un errore nel disegno delle camere di scoppio che risentì della quasi contemporaneità del percorso progettuale della Fiat 130 (la X 1/3) con quello della 128 (la X 1/1); con alimentazione e scarico gestiti da valvole allineate anziché a V, al loro interno si rivelò impossibile imprimere alla miscela la turbolenza ottimale per una completa combustione; all'atto pratico emerse insomma che, ciò che andava bene per una cilindrata unitaria di 270 cc era evidentemente sbagliato in presenza di 470 cc per ogni cilindro.

E dire che si trattava di un motore moderno: progettato dall'abile e prolifico Aurelio Lampredi, decisamente superquadro, con alberi a camme in testa comandati da cinghia dentata; e, anche se non è vero, come si sente spesso ripetere, che il motore della Fiat 130 abbia origine da quello della Fiat Di-

no, come testimoniato dal diverso angolo tra le bancate, 60° sulle prima e 65° sulla seconda, riteniamo si potesse fare senz'altro di meglio anche senza ricorrere al ridondante, in questo caso, doppio albero a camme in testa della sportiva di Casa Fiat; adottando, per esempio, l'alimentazione a iniezione.

Dove, invece, si toccò l'eccellenza fu nel lavoro di Sergio Camuffo nella progettazione della "ciclistica", abbinando le sospensioni anteriori tipo Mc Pherson ma con barre di torsione, lasciato della confortevolissima Fiat 2300 Lusso, al posto delle molle elicoidali con il retrotreno a bracci oscillanti inclinati, questa volta sì, preso pari pari dalla Dino: un fatto che, oltre ad assicurare una tenuta di strada sconosciuta alle berline concorrenti, conferisce certamente un robusto quarto di nobiltà a tutto il comparto.

Impossibili i rimpianti nella frenatura: quattro dischi, con gli anteriori ventilati, erano il massimo per l'epoca e la 130 ne faceva sfoggio insieme con il doppio circuito e le spie sul cruscotto per le perdite di pressione o per l'usura delle guarnizioni; solo le più titolate tra le concorrenti offrivano qualcosa di analogo.

Per la trasmissione, in nome dell'assoluto confort che si voleva offrire, la Fiat sceglie di dotare la 130 del cambio automatico di serie con l'opzione di quello meccanico ZF a cinque marce abbinato, sempre dietro a ulteriore richiesta, allo sterzo non servo assistito;



Fiat 130, versione coupé



L'elegante Fiat 130 Coupé presentata nel marzo 1971 con il motore di 3,2 litri. In settembre il V6 maggiorato, che ha 165 CV e la coppia di 25,2 kgm, va a equipaggiare anche la 130 berlina, che così diventa più scattante e più veloce senza perdere in elasticità.



La plancia a sviluppo orizzontale della Fiat 130 nella prima versione con il motore di 2,8 litri ha un design "pulito" e razionale, ma l'enorme massa di plastica lasciata in vista crea il poco gradevole impatto visivo di un'utilitaria cresciuta troppo in fretta.

se il cambio manuale qualcuno lo ordinò, anche nel tentativo di limitare i consumi poiché il Borg Warner "35" a tre marce ne era senz'altro un robusto corresponsabile, non risulta che esemplari di Fiat 130 senza servosterzo siano mai stati messi a disposizione di alcuno al di fuori dei giornalisti specializzati che, peraltro, molto li apprezzarono.

Tuttavia, per la normale clientela di un'auto simile, il cambio automatico e il servosterzo, assieme con il condizionatore d'aria, che quasi sempre veniva ordinato sulla 130, ci paiono, soprattutto con gli occhi di oggi, irrinunciabili; sono però come è noto, tre mangiatori di CV e cospirarono nella sensazione di scarsa potenza che la 130 ispirò immancabilmente ai suoi primi guidatori; in effetti i 140 CV disponibili inizialmente non erano adeguati a fronteggiare le concorrenti più dirette che erano la Mercedes Benz 280 S (157 CV) e la BMW 2800 (170 CV) oltre alla Ja-



La 3200 del 1971 di tre quarti anteriore. All'esterno nulla cambia rispetto alla 2800. Invece nella meccanica, oltre al motore maggiorato, debuttano i dischi autoventilanti anche dietro, il cambio automatico Borg Warner e gli pneumatici 205/70 invece di 185/80.

La 3200 del 1971 di tre quarti posteriore. Il solo elemento di novità rispetto alla 2800 è il logo della cilindrata 3200 applicato sul lato destro del coperchio del baule. Oltre al motore, le modifiche più importanti riguardano l'arredamento interno.

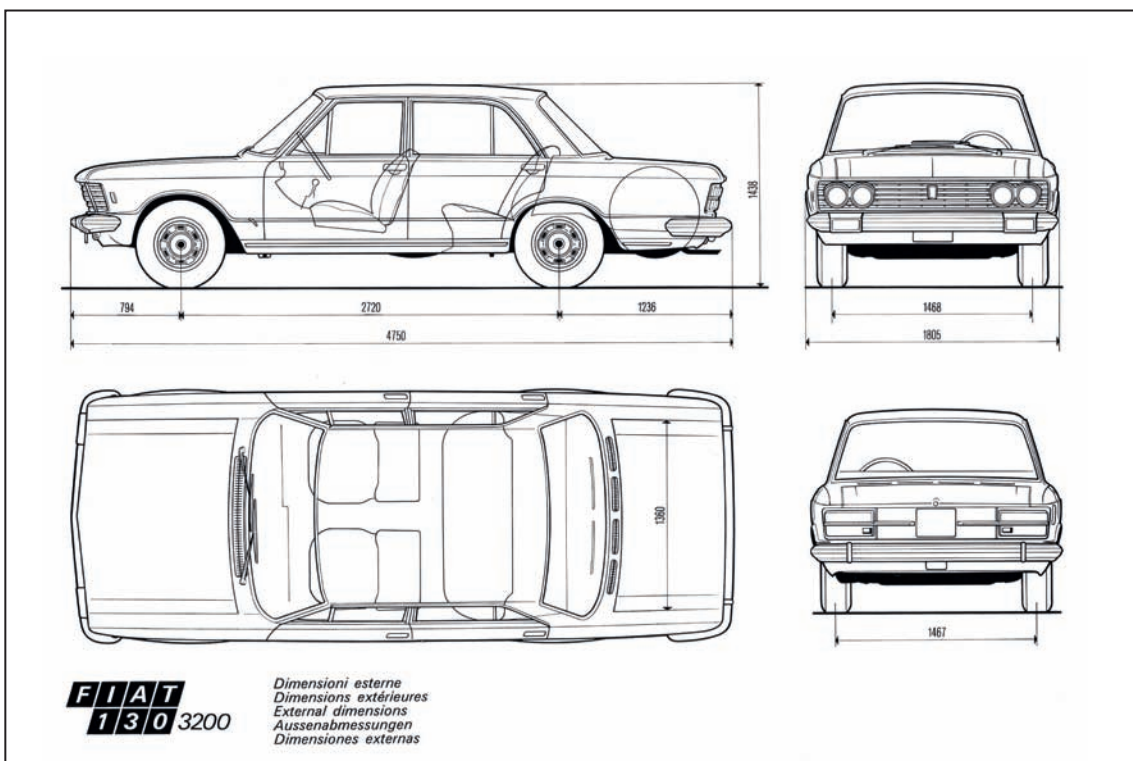


Il motore della 130 berlina 3200 mantiene inalterata la pregevole architettura V6 con due alberi a camme per bancata. L'aumento della cilindrata è ottenuto mediante l'incremento del diametro dei pistoni da 96 mm a 102 mm.

La plancia della 3200 berlina riprende il design elegante e moderno di quella della 130 Coupé. Gli strumenti sono ora circolari con una grafica gradevole e ben leggibile. Gli inserti di legno sul cruscotto, sul tunnel e sulle cartelle delle porte nobilitano l'abitacolo.

Si notano i nuovi rivestimenti in velluto pregiato, la leva del freno a mano spostata alla sinistra del conducente e il quadro porta strumenti completamente ridisegnato.

guar XJ6 2.8 che ne denunciava addirittura 183 ma che, come al solito, non si è mai saputo bene in che modo venissero misurati. La Fiat non stette a guardare e, già nella primavera del 1970, agì elevando il rapporto di compressione del V6 2,8 litri da 8,3 a 9:1, migliorando il carburatore da 42 a 45 mm e ridisegnando il collettore di scarico: piccoli interventi bastevoli a portare la potenza tra i 155 (fonti più autorevoli) e i 160 CV con un contemporaneo leggero calo del regime massimo di rotazione: da 5.600 a 5.400 giri/min.; chi la guidò avvertì subito il miglioramento della vivacità di marcia ma si rese anche conto che i limiti del "vecchio" cambio automatico, passaggi di rapporto non troppo fluidi e inerzia eccessiva nel "kick down" (la scalata di rapporto affondando l'acceleratore), venivano ulteriormente evidenziati da questo più potente motore. Intanto passavano i mesi e la Fiat 130 stentava parecchio sul merca-



DATI TECNICI FIAT 130 3.2

Motore

Tipo 130B.000. Sei cilindri a V (60°) anteriore longitudinale - Alesaggio 102 mm - Corsa 66 mm - Cilindrata 3.235 cc. - Rapporto di compressione 9.3:1 - Potenza massima 165 CV a 5.600 giri/min - Coppia massima 25,5 kgm a 3.400 giri/min - Indice di elasticità 1.991 - Due alberi a camme in testa per bancata, comando a cinghia dentata - Alimentazione a carburatore Weber 45 DFC - Lubrificazione forzata - Capacità carter olio 5,6 litri - Raffreddamento ad acqua - Capacità circuito 15,5 litri - Impianto elettrico a 12 volt - Alternatore 900 watt - Batteria 55 Ah

Trasmissione

Trazione posteriore - Cambio automatico a tre rapporti (manuale a cinque rapporti) - Rapporti del cambio I : 2,40:1; II : 1,47:1; III : 1:1; RM : 3,66:1 (I : 3,874:1; II : 02,08:1; III : 1,39:1; IV : 1:1; V : 0,874:1; RM : 3,66:1) - Rapporto al ponte 3,583:1 - Cerchi in lega leggera 6,5J X 14 - Pneumatici 205/70 X 14

Corpo vettura

Berlina quattro porte - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti, braccio inferiore trasversale, barre di torsione longitudinali - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci oscillanti inclinati, molle elicoidali - Freni a disco autoventilanti, servofreno a depressione sulle quattro ruote - Sterzo a vite e rullo, servosterzo - Capacità serbatoio carburante 80 litri

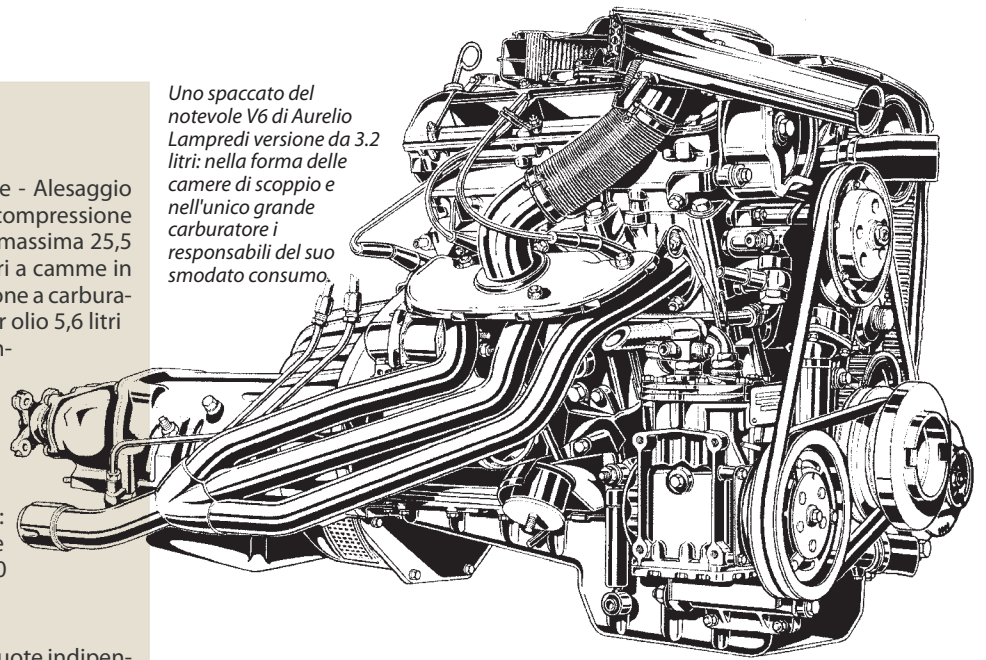
Dimensioni e peso

Passo 2720 mm - Carreggiata anteriore 1.468 mm - Carreggiata posteriore 1.467 mm - Lunghezza 4.750 mm - Larghezza 1.805 mm - Altezza 1.438 mm - Peso in ordine di marcia 1615 kg.

Prestazioni rilevate (versione con cambio meccanico)

Velocità massima 187,7 (190,5) km/h - Consumo medio carburante 24,3 (21) litri/100 km - Accelerazione 0-100 km/h 10,7 (9,9) sec. - Accelerazione 0-1.000 m. 32,3 (31,4) sec. - Ripresa 1.000 m da 40 km/h in D (V) 31,3 (35,5) sec.

Uno spaccato del notevole V6 di Aurelio Lampredi versione da 3.2 litri: nella forma delle camere di scoppio e nell'unico grande carburatore i responsabili del suo smodato consumo.



to nonostante le tante buone doti e i pochi difetti raccontati: solo seimila circa furono, infatti gli esemplari consegnati nei primi due anni di presenza sul mercato; la Casa però non si scompose e continuò il suo programma di sviluppo del modello, presentando al Salone di Ginevra del Marzo 1971 la magnifica 130 Coupé equipaggiata di una versione da 3.2 litri, ottenuti attraverso l'allargamento dell'alesaggio da 96 a 102 mm, dell'ormai noto motore

V6 "Lampredi".

Quando essa poté finalmente essere messa effettivamente in listino, nell'ottobre dello stesso anno in concomitanza con il Salone di Torino, accanto a lei venne proposta la berlina con lo stesso gruppo motopropulsore: cilindrata aumentata, potenza portata a 165 CV, coppia motrice elevata da 22 a 25,5 kgm, pneumatici 205/70 al posto degli 185/80, freni autoventilanti anche dietro e, "dulcis in fundo", il nuovo cambio tipo '12' della Borg Warner dal funzionamento molto meno criticabile.

A questo punto la macchina era semplicemente strepitosa: elegantissima come sempre; molto più svelta della 2.8, modificata internamente adottando il modernissimo cruscotto della coupé su plancia e console centrale in legno, lussuosamente rifinita a partire dal velluto posato di serie sui sedili per finire con un impianto di condizionamento in grado di fare impallidire parecchi climatizzatori attuali, adeguatamente accessorabile con quanto di meglio disponibile sul mercato (a partire dagli alzacristalli elettrici che, fortunatamente per la Fiat, richiesero quasi tutti i clienti evitando di imbattersi nelle incredibili manovre di azionamento simili a quelle della 500 L), alla 130 rimase da imputare l'unico enorme difetto che le era rimasto: un consumo del tutto inconciliabile con gli anni di "austerità", le cui nubi si stavano addensando sulle ignare teste degli automobilisti.

Fu così che anche la Fiat 130 3.2 non riuscì a sfruttare completamente l'eccellenza dei suoi anni maturi e, quando nel 1976 fu tolta di produzione, era stata prodotta in soli 9100 esemplari in cinque anni; avrebbe meritato molto di più. ▀

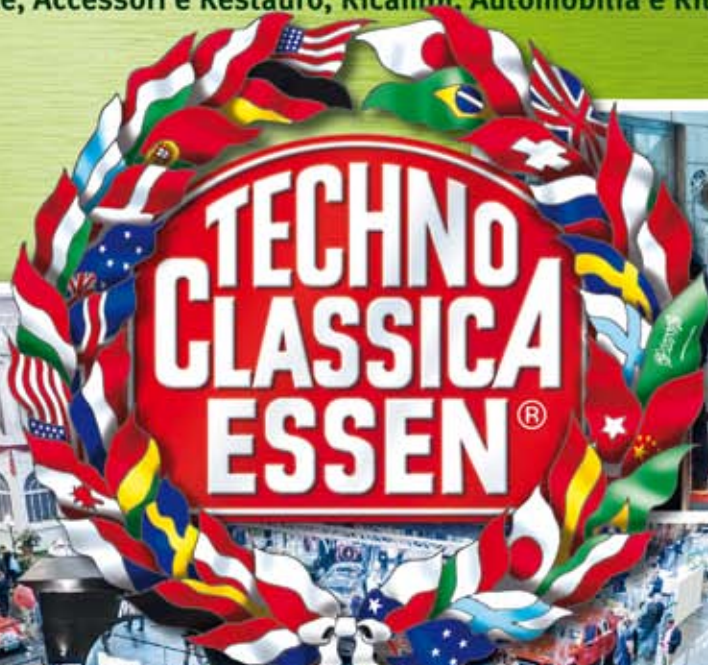
Una suggestiva ambientazione siciliana, la si riconosce dalla vegetazione sullo sfondo, per una vista d'insieme di questa elegante berlina pilotata dal suo felice proprietario.



Vincenzo Carbonaro, medico e Presidente del club La Manovella di Acireale (Catania) è il proprietario di una rara berlina con cambio manuale allestita in una delle più eleganti combinazioni: carrozzeria blu metallizzata con interno in velluto grigio. Fu acquistata nuova da un biologo agrigentino che la usava solo una volta all'anno per recarsi a Montecatini (Pistoia) per le cure termali. Dopo 29.000 km totalizzati a questo ritmo, il biologo mise a riposo l'auto nel suo garage disposta su cavalletti. Qui rimase per una quindicina d'anni. Infine, dopo un passaggio di mano, durante il quale l'auto ha conquistato la 'Targa Oro' ASI, nel novembre del 2018 questa Fiat 130 è stata infine acquisita dal nostro amico Vincenzo Carbonaro. Oggi il contachilometri segna 34.000 ma sono destinati ad aumentare: il proprietario la usa molto spesso e aggiunge: "con grande soddisfazione"; gli crediamo.

IL SALONE MONDIALE PER AUTO CLASSICHE

32° Fiera Mondiale di Automobili classiche e prestigiose, Future Classiche, Motorsport, Tuning Classico, Youngtimer, Motociclette, Accessori e Restauro, Ricambi, Automobilia e Riunione dei Club Mondiali



CENTRO INTERNAZIONALE DI COMMERCIO



FUTURE CLASSICHE



RESTAURATORI

MOTORSPORT D'EPOCA



INNOVAZIONE



AUTOMOBILIA



MOTOCICLETTE CLASSICHE

PREVIEW
23-24-25-26-27 MARZO 2022

***23 Marzo dalle ore 13 alle ore 20: Happy View Day / Anteprima Preview** • **Giovedì dalle ore 9 alle ore 18, Venerdì dalle ore 9 alle ore 19, Sabato e Domenica dalle ore 9 alle ore 18**



HERITAGE AUTO CLASSICHE



ASSOCIAZIONI E MUSEI



ARTE



MERCATO D'OCCASIONE ALL'APERTO



MANIFESTAZIONI



RICAMBI E AUTOMOBILIA



ACCESSORI E ARTE DI VIVERE



SPECIALISTI



Al centro del padiglione 5
The Hospitality Lounge & Drivers Club

SIHA
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
VERANSTALTER / ORGANISIERER

**INFORMAZIONI PER VISITATORI
E ESPOSITORI INTERNAZIONALI**
S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH
Postfach 3164, D-52118 Herzogenrath,
Germany
Tel.: +49 (0)24 07-173 00
Fax: +49 (0)24 07-177 11
info@siha.de, www.siha.de

**MESSE
ESSEN**

**LUOGO DELLA MANI-
FESTAZIONE**
EXHIBITION CENTRE
MESSE ESSEN GmbH,
Messeplatz 1
D-45131 Essen, Germany

SERVIZIO E HOTEL
touristikzentrale@essen.de
www.visitessen.de

**CONNESSIONE CON
L'AEREOPORTO
INTERNAZIONALE**
20 minuti dall'aeroporto di
Rhein/Ruhr di Düsseldorf.

TICKET

Biglietti online:
www.technoclassica-tickets.de
Acquistabile subito.

**CI INCONTRIAMO A
TECHNO-CLASSICA**

www.siha.de



L'ABARTH & C^o di Carlo Abarth

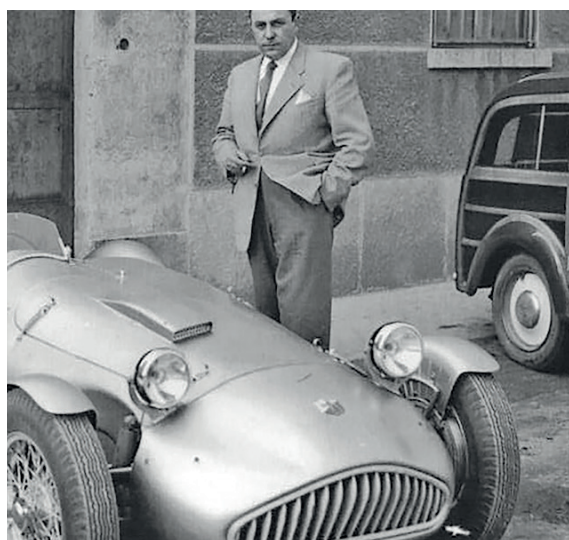
Torino, 1949-1971

di Nino Balestra



Su Carlo Abarth sono stati scritti decine e decine di libri e condensare in due pagine, immagini comprese, la sua vita e i suoi successi è impresa difficile. Qualche accenno. Figlio di un albergatore benestante, ha una passione incontenibile per i motori. Prima motociclista e costruttore, poi durante la guerra in Jugoslavia si arrangia con le trasformazioni a gassogeno, infine nel dopoguerra arriva in Cisitalia (vedi epocaAuto agosto 2017) e quando questa va in crisi nel 1949 si mette in proprio, ricevendo come liquidazione due sport 204, un altro paio di telai, una monoposto D 46 aggiornata e vari ricambi. Nella sede di via Trecate a Torino parte con la "Squadra Carlo Abarth" e subito coglie affermazioni notevoli, vincendo con Guido Scagliarini (socio di maggioranza nella nuova ditta) il Campionato Italiano Sport 1100 e con Piero Taruffi quello per monoposto

Formula 2. Ma in Cisitalia aveva visto come costruivano le marmitte per le loro vetture, idea dell'ing. Savonuzzi, che però non erano coperte da alcun brevetto. Ci pensa Abarth e ne realizza per tutte le vetture in produzione. Il rombo è gradevole, il motore "respira" un po' di più e tutti sono convinti di avere trasformato con poca spesa l'auto di tutti i giorni in un bolide. E' un successo clamoroso, che porta danaro fresco, e Abarth passa anche a collettori speciali, carburatori maggiorati, stemmini con lo scorpione da applicare a piacere, creando in serie cassette di trasformazione che effettivamente aumentano le prestazioni del veicolo a cui sono dedicate. In pochi anni, mentre le vittorie fioccano sempre più numerose, Abarth diventa un fenomeno di costume. Circola la battuta che dice come la lepre non sia altro che un coniglio abarthizzato!

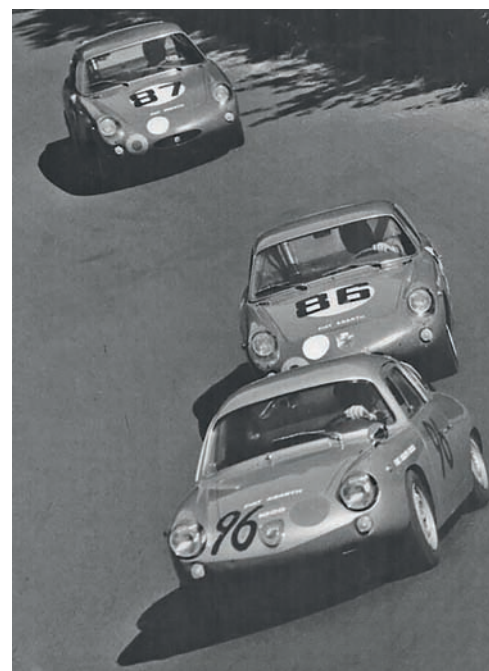


A sinistra, un intenso ritratto di Carlo Abarth, nato a Vienna, ma che trova il vero successo a Torino, prima in Cisitalia e poi mettendosi in proprio nel 1949. Nella foto a destra all'ingresso della sua nuova azienda torinese nel 1949, ammira la 204 Sport. Nata su suo input l'anno prima, lascerà la Cisitalia portandosela come liquidazione, iniziando con essa la scalata al successo. Con una di queste vetture chiuderà la sua incredibile carriera Tazio Nuvolari, vincendo alla Palermo-Monte Pellegrino del 1950.



Un'avventura
entusiasmante proseguita
di successo in successo
per oltre vent'anni

Nei primi anni costruisce anche vari prototipi, come la berlinetta 205 A, la speciale Ferrari 166 MM per il pilota Giulio Musitelli, una provocante e futuristica Abarth 1500 e una 2000 carrozzata da Ghia con meccanica Alfa Romeo 1900. La fama arriva dalle vittorie delle vetture elaborate, mentre la tranquillità economica arriva dalle marmitte e dagli altri accessori di trasformazione. Carlo Abarth è soprattutto un grande manager e riesce a far correre per la sua Scuderia persino l'immenso Tazio Nuvolari, anche se ormai avviato sul viale del tramonto. Sarà proprio con una Abarth 204 che il grande Tazio concluderà la sua carriera il 10 aprile 1950, vincendo la categoria 1100 sport alla Palermo-Monte Pellegrino.



2 settembre 1962. Una sfilata di Fiat-Abarth 1000 Bialbero alla 500 Km del Nürburgring valida per Campionato Mondiale Marche. Al momento è in testa Günther Selbach che sarà terzo assoluto. Vincerà Eberhard Mahle (n° 86) con il tempo di 4 ore 7'462.4



L'avveniristica Abarth 1500, dotata di un motore Alfa Romeo Giulietta potenziato a 1,5 litri. Una show car che sarà ammirata nei vari Saloni aumentando la notorietà dell'Abarth come casa costruttrice.

La vera svolta avviene nel 1955, con l'uscita della nuova FIAT 600, una tranquilla utilitaria da famiglia, che Abarth in breve trasforma in una belva da corsa. Maggiorata a 850 e poi a 1000 cc. con potenze quattro volte il motore originale, danno vita anche alla serie di coupé Zagato, bellissime, leggere e vincenti. A questa messe di vittorie FIAT-Abarth vanno aggiunti i record mondiali e internazionali ottenuti sulla pista sopraelevata di Monza. Clamoroso quello ottenuto dalla FIAT Nuova 500, uscita nel '57, ben elaborata ma con carrozzeria di serie, che corre per sette giorni consecutivi, con solo soste per i rifornimenti, alla sbalorditiva media complessiva di 108 Km/ora, quando la 500 di serie è data per 85. Questo fenomenale record, riportato dai media di tutto il mondo, convince il professor Valletta, presidente della FIAT, a proporre a Carlo Abarth un accordo che prevede un compenso economico ad ogni vittoria di una vettura che porti comunque il nome FIAT. Da quel giorno una pioggia di danaro arriva nelle casse dell'Abarth.

Le vittorie arrivano a centinaia ogni anno, da gare regionali alle più importanti, vittorie di classe e assolute, tali da far guadagnare nel 1961 la Coppa FIA GT, in pratica un Campionato Mondiale per Gran Turismo, alla



Dopo un vantaggioso accordo con Fiat, Abarth realizza anche delle eleganti e veloci Gran Turismo stradali di grande confort in piccole serie, come questa bella Abarth 2200 spider, derivata dalla pacifica Fiat 2100 berlina. Con un leggero aumento della cilindrata e grazie alla "cura Abarth" la potenza passa dagli 82 cavalli di serie a ben 135.

fine in totale saranno oltre 7.000 le vittorie delle vetture dello Scorpione! Nel frattempo le cassette Abarth per le elaborazioni vanno sempre più, mentre - tanto per citare un dato - nel '62 Abarth vende 256.593 marmitte speciali. I coupé FIAT-Abarth 700 e 1000 beneficiano di nuove testate bialbero, che portano la potenza oltre i 100 CV/litro.

Un buon successo commerciale è anche la 1000 coupé stradale, con motore da 60 CV e 160 all'ora, poi ancora la "Scorpione" una 1300 con motore derivato dalla FIAT 124, su carrozzeria molto elegante realizzata da Francis Lombardi. Ma la vocazione di Carlo Abarth è e rimane di impronta corsaiola. Nascono la sport 1000, detta il "millino", e la potente 2000 che con Arturo Merzario conquista il Campionato Europeo della Montagna nel '69. Abarth dichiarerà con orgoglio al giornale spagnolo "El mundo Deportivo" di essere un costruttore e non un elaboratore e di essere comunque riuscito a sopravvivere operando quasi esclusivamente nel difficile settore delle auto da competizione. Ai coupé 1000 bialbero si aggiunge la gamma delle Simca-Abarth 1150 Berlina e quella delle 1300 e 2000 GT. A fine 1970 la novità è l'Autobianchi A 112 Abarth, una vettura che sembra nata per i rally, dove per oltre un decennio farà strage di vittorie, lanciando giovani che diverranno dei grandi campioni.

Ma è anche la fine della storia dell'Abarth & C^o di Carlo Abarth. Già nel '68 FIAT aveva annunciato l'intenzione di porre fine all'accordo stipulato dieci anni prima che prevede un compenso economico per ogni vittoria di una vettura che porti anche il marchio FIAT. Nel frattempo la Casa torinese ha approntato un proprio reparto corse per la preparazione delle FIAT da rally e nell'agosto del 1971 si viene alla conclusione che la migliore soluzione sarebbe quella di acquisire l'Abarth & C^o, per dedicarla allo scopo. Dalla trattativa vengono escluse le vetture da competizione e relativo materiale, che Abarth



Un altro colpo di teatro sono i record che una Nuova 500 Fiat, opportunamente elaborata, conquista sulla pista di Monza, registrando una media finale di 108 chilometri all'ora correndo, con sole soste per rifornimenti e cambio pilota, per sette giorni consecutivi. La Fiat di serie era data per una velocità massima di 85 all'ora.

Il vero successo commerciale ed economico sono però le marmitte, fabbricate per qualunque auto in decine di migliaia ogni anno, divenendo una leggenda. La battuta in quegli anni diceva che la lepre non era altro che un coniglio abarthizzato!

& C^o passa ad Enzo Osella. Al ritorno dalle ferie dell'agosto 1971 tutto è ormai concluso, anche se dalla scomparsa Abarth & C^o nasce l'attuale Abarth come divisione della Fiat. Inutile dire che oggi le Abarth, quelle fino al 1970, sono fra le più ambite auto da collezione. Fortunatamente fra le varie migliaia prodotte, ne sono sopravvissute molte, che si possono ammirare nei musei di tutto il mondo e nelle mani di centinaia e centinaia di collezionisti dei cinque continenti. ▴



Non solo piccole cilindrata. Nel 1970 realizza questa 3000 Sport dotata di un motore con otto cilindri a V e quasi 400 cavalli. E' il canto del cigno. Nell'estate del 1971 si concretizza il passaggio dell'Abarth alla Fiat, che ne farà il proprio reparto corse, siglando in seguito le sue versioni più performanti con il marchio dello scorpione.



Al Giro di regolarità della provincia di Pisa, i piloti Bruno Morelli (il costruttore) col modello a quattro tempi e Luciano Glioglioli con il modello a due tempi di 160 cc.

LA PROMESSA MANCATA

di Eugenio Maffei



La storia che sto per raccontarvi risale a oltre sessanta anni orsono, esattamente al marzo del 1954, quando in compagnia di un mio coetaneo di Pisa, poi divenuto nel tempo un carissimo amico, mi recai ad assistere ad una gara di regolarità (l'odierno enduro). La manifestazione si svolgeva a San Giuliano Terme in una giornata piovosa e su un percorso impervio. Fu proprio in quella occasione che vidi per la prima volta due motoci-

clette Zenit che partecipavano alla competizione. Seppure semi coperte di fango fui colpito dalla strana foggia del motore a quattro tempi di una di queste, che non avevo mai visto prima, mentre la seconda montava un più convenzionale motore a due tempi. Peraltro le due moto avevano appena concluso la gara in ottima posizione (entrambe prime classificate ex aequo) e questo ricordo rimase nella mia mente per tanto tempo. Divenuto adulto e ormai colpito dal morbo delle "moto strane" cercai dappertutto di trovare una Zenit in qualsiasi stato per poter appagare il desiderio che mi ero portato appresso per tanti anni. Purtroppo la mia ricerca ha sempre avuto esito negativo ed anche l'impegno mirato a trovare documentazione sulla Zenit è stato quasi un insuccesso. Oggi a distanza di tanto tempo ho deci-

so di riassumere, con i pochi elementi in mio possesso, la storia di questa marca, eccola: la nascita della Zenit è stato il frutto della passione per le due ruote a motore di un giovane di Pontedera, il signor Bruno Morelli. Questi "gentleman driver" che partecipava anche con un certo successo alle gare di regolarità (suo il primo ex aequo nello "Scudo del Sud" del 1953) venne letteralmente travolto dal desiderio di divenire costruttore di motocicli. Nel 1953 fondò a Pontedera, in via Vittorio Veneto 15, la Moto Zenit ed iniziò la progettazione di due modelli che vennero immessi sul mercato nello stesso anno. Si trattava di motocicli dalla impostazione classica, uno da 175 cc e l'altro di 160 cc. Il primo, montava un motore francese AMC a quattro tempi con distribuzione ad aste e bilancieri e aveva una foggia prettamente turistica, con un'ampia e confortevole sella. Completavano l'opera le sospensioni idrauliche, con forcella telescopica anteriore e forcellone posteriore con due ammortizzatori. Le prestazioni fornite dal motore AMC non erano esaltanti ma tuttavia consentivano al veicolo di raggiungere agevolmente la velocità di 100 km/h, con il modesto consumo di 1 L per 40 km. Insomma, si trattava di un veicolo dall'impostazione tranquilla, adatto al granturismo (di allora!), dotato di rifiniture di un certo pregio e di un buon confort. Nella mente del signor Morelli era già prevista la costruzione di un modello di 250 cc di impostazione sportiva e propulso sempre da un motore AMC con distribuzione monoalbero in testa capace di buone prestazioni, ma questa

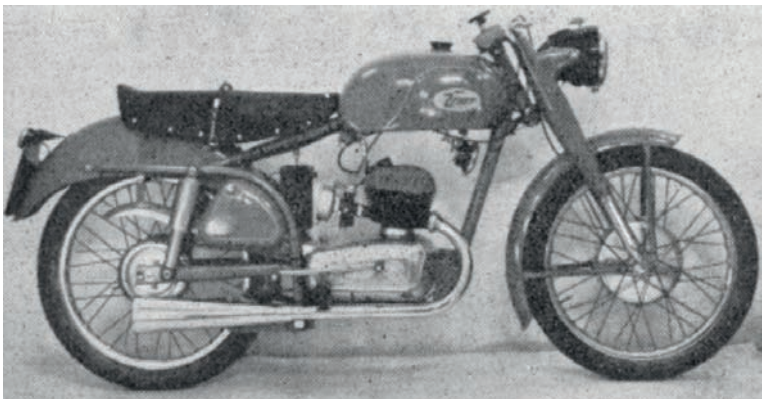
moto non vide mai la luce. La seconda moto costruita, aveva una intonazione sportiva molto in voga in quegli anni nella fascia di cilindrata che spaziava da 150 ai 175 cc. La linea era filante, con un serbatoio leggermente rastremato e sellone biposto. Spiccava il freno a tamburo anteriore di generose dimensioni ed un tubo di scarico a "finto tromboncino" che contribuivano a rendere il mezzo di piacevole aspetto. Il motore era un due tempi classico di 160 cc che forniva la potenza di 7,5 cavalli, consentendo una velocità di 110 km/h.

A proposito di questo propulsore desidero spendere alcune parole: si trattava dello stesso impiegato dalla SIATA sui suoi modelli Turismo, Sport e DINGHY. Nonostante il mio impegno non sono mai riuscito a conoscere da chi fosse prodotto questo motore; negli ultimi anni, insieme al compianto professor Farneti questa ricerca venne intensificata ed a proposito facemmo diverse ipotesi, nessuna delle quali tuttavia suffragata da prove certe. L'idea del professore di Rimini, peraltro da me condivisa, era che le origini del motore fossero sicuramente in Emilia Romagna.

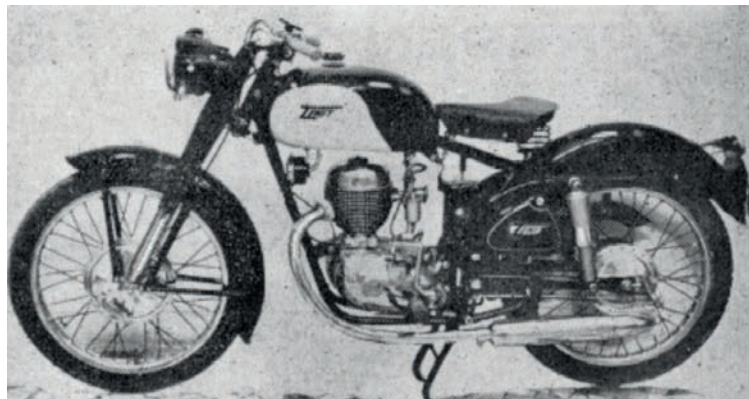
Ma ritorniamo a noi e alla nostra Zenit. Presto il signor Morelli, industriale di larghe vedute, si rese conto che i due modelli costruiti non sarebbero stati sufficienti per "sfondare" nel mercato di allora, il quale era molto competitivo e dominato da alcuni marchi celebri che avrebbero reso difficile al giovane di Pontedera il ritagliarsi una fetta di mercato. Quindi questi decise di ampliare la propria gamma in un campo che al momento si

Moto Zenit 175/AMC fotografata ad un mercatino.





Moto Zenit monocilindrica a due tempi di 160 cc, potenza effettiva 7,5 CV, velocità massima 110 km/h.



Moto Zenit a quattro tempi di 175 cc equipaggiato col noto motore francese A.M.C. a valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

presentava molto interessante, quello del ciclomotore. In quegli anni infatti l'Italia era in piena fase di ricostruzione e l'utente del mezzo motorizzato di prima fascia non si accontentava più del motorino ausiliario da applicare alla bicicletta, bensì "pretendeva" un veicolo dalla foggia motociclistica, anche se in scala ridotta, che accomunasse un aspetto gradevole a delle buone prestazioni. Per ragioni di spazio non sto a citare i nomi altisonanti dei più celebri costruttori di ciclomotori, ma

mi limiterò soltanto ad ipotizzare che nel periodo di pieno boom (1953-58) il numero totale di costruttori e assemblatori superasse le 100 unità. Questo fenomeno era favorito dalla presenza sul mercato italiano del nuovo motore FBM 48 cc, il noto Pettiroso, che nelle successive evoluzioni, unitamente al "Franco Morini" della stessa cilindrata, consentivano a chiunque o quasi di realizzare anche a livello artigianale, delle pregevoli macchinette. Nel nostro caso il signor Morelli

per il propulsore, si rivolse alla nota azienda tedesca, la VICTORIA WEKE di Norimberga, la quale produceva un motorino a due tempi con cambio a due marce la cui estetica non esaltava ma le prestazioni e l'affidabilità erano ottime. Così la Zenit venne trasferita a Firenze in via Por Santa Maria numero 5 e successivamente venne

realizzato un nuovo stabilimento in via G. Borsi 5. Qui a partire dal 1954 iniziò la costruzione del ciclomotore Muletto, previsto dapprima dalle seguenti versioni: la Turismo, molto tradizionale con forcella anteriore a parallelogramma e sospensione posteriore rigida, la cui estetica era piuttosto convenzionale, che definirei ano-

DATI TECNICI

Modello 175 turismo veloce

Motore

Motore a quattro tempi AMC 56x99, potenza cavalli 8,5 a 6000 giri - Cilindro verticale - Distribuzione a valvole in testa con aste e bilancieri - Lubrificazione con pompa - Accensione a volano magnetico - Cambio in blocco a quattro velocità - Frizione a quattro dischi in bagno d'olio.

Trasmissione

Primaria ad ingranaggi, secondaria a catena.

Corpo motocicletta

Telaio in tubi in acciaio - Sospensioni con forcella telescopica anteriore e forcellone oscillante posteriore con due ammortizzatori - Freni a tamburo su entrambe le ruote - Pneumatici 2,50x19

Prestazioni

Velocità km orari 100 - Consumo litri 2,5 per 100 km.

Prezzo lire 274000

Modello 160 due tempi

Motore

Motore monocilindrico a due tempi 57x62, potenza cavalli 7,5 a 5500 giri, cilindrata 158 cc, rapporto di compressione 1:7 - Cilindro verticale leggermente inclinato - Distribuzione a luci - Lubrificazione a miscela - Accensione a dinamo spinterogeno - Cambio in blocco a quattro velocità - Frizione quattro dischi in bagno d'olio.

Trasmissione

Finale a catena.

Corpo motocicletta

Telaio in tubi di acciaio - Sospensione telescopica anteriore e posteriore con forcellone oscillante a due ammortizzatori - Freni a tamburo su entrambe le ruote - Pneumatici 2,50x19.

Prestazioni

Velocità 110 km/h - Consumo 2,5 L per 100 km.

Muletto Turismo 48 cc

Motore

Motore victoria werke, alesaggio-corsa 38x42 - Potenza cv 2,50 - Cilindro verticale inclinato - Distribuzione a luci - Lubrificazione a miscela - Accensione volano magnetico NORIS 17 watt - Cambio a due velocità con ingranaggi sempre in presa - Frizione a tre dischi in bagno d'olio.

Trasmissione

trasmissione a catena.

Corpo motocicletta

Telaio in tubi di acciaio trafilato - Sospensione anteriore con forcella a parallelogramma, posteriore rigida - Freni a tamburo ed espansione comandati da una sola leva - Ruote a raggi con cerchi in acciaio tipo moto - Velocità oltre 60 km/h.

Prestazioni

Consumo 1 L per 70 km.

Prezzo 87500 lire.

Muletto Lusso 48 cc

Medesime caratteristiche del Muletto Turismo, ma:

Sospensione anteriore con forcella telescopica, posteriore con forcellone oscillante e due ammortizzatori.

Velocità oltre 65 km/h.

Prezzo lire 94500.

Muletto Sport

Motore

Motore Victoria Werke a due tempi alesaggio-corsa 38x42 - Potenza cv 3.00 - Cilindro verticale inclinato in avanti - Distribuzione a luci - Lubrificazione a miscela - Accensione a volano magnetico NORIS, 6 volt 17 watt - Cambio a due velocità con comando sul manubrio - Frizione a tre dischi in bagno d'olio.

Trasmissione

Trasmissione a catena.

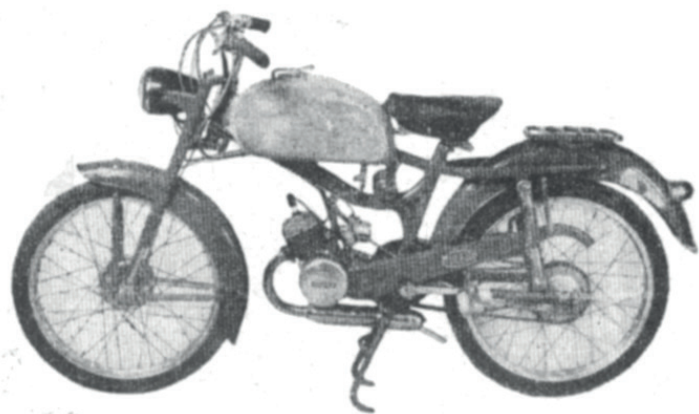
Corpo motocicletta

Telaio in tubi di acciaio - Sospensione anteriore forcella telescopica, posteriore forcellone oscillante - Freni a tamburo sulle due ruote - Ruote a raggi con cerchi in acciaio tipo moto.

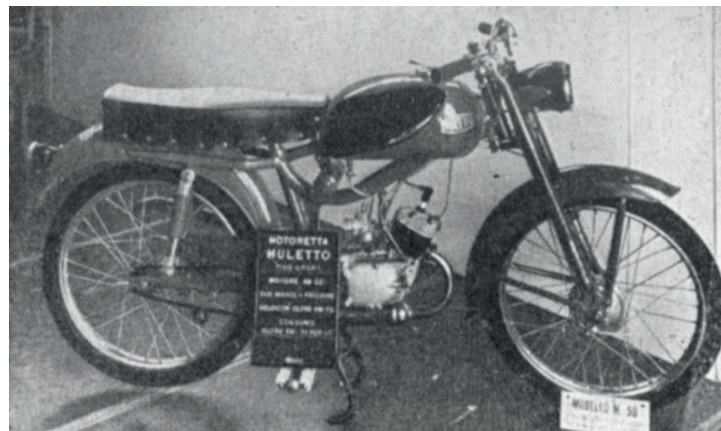
Prestazioni

Velocità dichiarata km/h 80.

Prezzo lire 10300



Zenit Muletto Lusso 48 cc con telaio in tubo di acciaio trafilato.



Zenit Muletto tipo Sport HP 3 - velocità oltre 75 km/h.

nima. Il prezzo al pubblico era di lire 87500. Il modello Lusso era invece più carino, provvisto di un gradevole serbatoio di capienza adeguata. Le sospensioni erano entrambe elastiche, con una forcella anteriore telescopica ed un forcellone posteriore oscillante con due ammortizzatori. Il prezzo era di lire 94500. Nel novembre

dello stesso anno la Zenit presentò al salone di Milano una interessante novità: il Muletto Sport. Questo era adeguato alle esigenze del momento, con un'estetica invitante di intonazione sportiva, ma soprattutto il suo brillante motorino tedesco, potenziato a 3 cavalli, permetteva al veicolo di superare la velocità di 75 km/h, mol-

ti per l'epoca. Il prezzo era di lire 103000. Orbene le prospettive per il signor Morelli si presentavano rosee, tanto che l'accoglienza del Muletto da parte del mercato fu favorevole e permise all'azienda fiorentina di espandersi non solo in Italia ma anche all'estero, dove iniziò ad esportare i propri prodotti, soprattutto nel mercato

spagnolo. Sembrava cosa fatta, tanto che la Zenit concentrò la propria produzione sul Muletto e sulla 175 a quattro tempi ma questo non fu sufficiente. Negli anni successivi questa marca quasi misteriosamente sparì dal mercato senza nessuna ragione apparente. ▀

Versilia anni '60

COPPA TOSCANA

COPPA TOSCANA 2022

22-23-24 APRILE

IL POLIVALENTE



25 gennaio 1968, si conclude una spettacolare edizione del Rally di Montecarlo disputata – come spesso accade nel Principato – su strade completamente innevate. Il vincitore è Vic Elford, pilota britannico della Porsche. Dieci giorni dopo, 4 febbraio 1968, una Porsche 907 “coda lunga” taglia il traguardo della 24 Ore di Daytona in prima posizione. Al volante c’è ancora Vic Elford.

Dalla neve di Montecarlo al sole della Florida; da un rally guidato in perenne controsterzo e in continua sbandata controllata a una gara di velocità, senza problemi. 7 luglio 1968. L’ultimo dei qualificati nella griglia di partenza del Grand Prix di Francia è un debuttante inglese, neanche troppo giovane. Guida una vecchia Cooper T86B spinta da un altrettanto obsoleto V12 BRM. Al traguardo, in una giornata da tregenda, sotto una pioggia battente, si classifica quarto, alle spalle di tre tipi da niente: Jacky Ickx, John Surtees e Jackie Stewart. Avrete già capito che si tratta di Vic Elford, lo stesso uomo che il 5 maggio di quel fatidico 1968 vince, perché quel giorno non aveva nulla di meglio da fare, la Targa Florio, al termine di una rimonta a dir poco leggendaria.

Quattro date, quattro esempi di quello che un pilota degli anni ‘60 – ovviamente non tutti! – era in grado di fare o, in altre parole, l’esemplificazione pratica del concetto di “pilota polivalente”. Ma Elford, nonostante imprese straordinarie, non è stato un idolo delle folle, rimanendo solo un Carneade noto agli appassionati, non certo al grande pubblico.

Lo guidava una passione maturata in giovane età ma che non aveva potuto essere incanalata in tempi brevi perché gli mancava il denaro per correre. Da giovane, Vic lavorava in una tabaccheria, vendeva principalmente francobolli ed effettuava anche qualche consegna in bicicletta. Per questo un (poco) fantasioso giornalista dell’epoca lo battezzò “il postino volante” che andò così ad affiancare “il preside volante” (cioè Nino Vaccarella) o il “dentista volante” (Tony Brooks).

Quando poteva, Elford si cimentava in qualche rally locale nella sua Gran Bretagna.

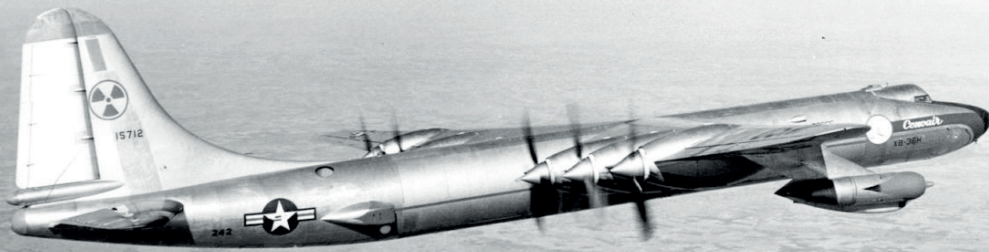
Iniziò a correre in maniera più costante, a partire dal 1961, ma aveva già 26 anni. Però era talmente bravo che un talent scout dall’occhio fine come Huschke von Hanstein – Direttore sportivo della Porsche – lo notò e lo inserì gradualmente nella squadra ufficiale di Stoccarda. All’epoca, il campionato mondiale Rally non esisteva ancora, c’era invece il campionato europeo, altrettanto prestigioso, che Elford si aggiudicò nel 1967. La voglia di guidare era tanta, ma di guidare qualsiasi cosa su quattro ruote che andasse veloce. Così, tra Rally, Endurance e Formula 1, Elford provò di tutto e di più, dimostrandosi in grado di ben figurare in qualsiasi specialità. Che fosse anche generoso lo dimostrò a Le Mans, nel 1972. Vide un’auto in fiamme in mezzo alla pista e non esitò a fermarsi per prestare soccorso. Si gettò dentro l’abitacolo che fortunatamente era vuoto: il collega, Florian Vetsch, si era già messo in salvo. Poco più in là, purtroppo, c’era il suo amico Jo Bonnier, ma per lui non c’era più nulla da fare. Il gesto di Elford non venne ignorato: gli conferirono dei riconoscimenti la Regina Elisabetta, il Governo francese e in Italia la rivista Autosprint. Lui spiegava, con

Dalla neve di Montecarlo all’asfalto rovente di Daytona, un solo vincitore. Vita, corse e gesta eroiche di Vic Elford, campione di coraggio e di modestia

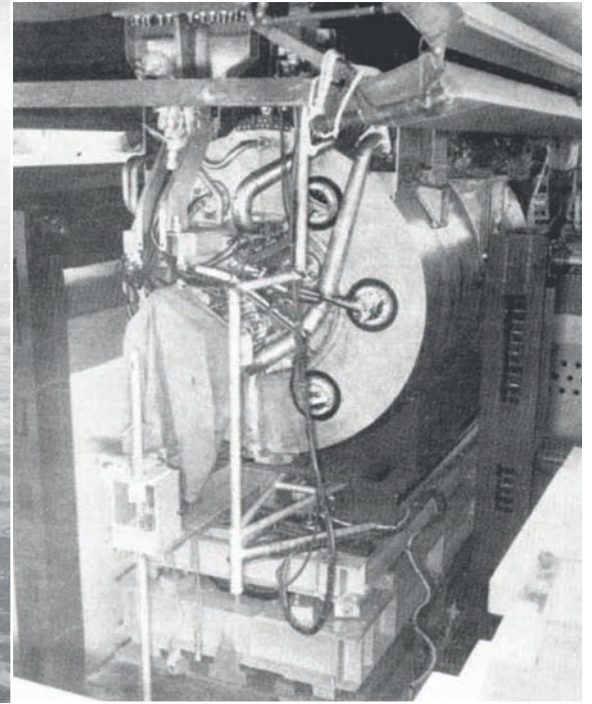
evidente sincerità, che aveva fatto “quello che chiunque altro avrebbe fatto”. Un anno dopo si ritirò dalle competizioni, senza troppi rimpianti.

Le sue imprese le ha sempre commentate con grande umiltà: “A Montecarlo? Devo dire grazie a David Stone, il miglior copilota del mondo”. “A Daytona? Eravamo in cinque sul podio, non c’erano corone d’alloro a sufficienza”. “La Targa Florio? Ero finito fuori strada, senza l’aiuto degli sportivi siciliani non sarei mai potuto tornare in pista”. ▲





Il Convair B36 dotato di quattro turbine supplementari, utilizzato nei test in volo del reattore. A destra, il reattore nucleare per i primi test in volo.



Piccolo difetto: MOTORE RADIOATTIVO

di Maurizio De Francesco



Scenario di guerra fredda

Negli anni Cinquanta nello scenario della guerra fredda il problema non era solo quello di perfezionare gli ordigni nucleari, ma anche quello di come recapitarli sulla testa del nemico, velocemente e senza farsi scoprire. La soluzione, grezza ma efficace, fu inizialmente quella di far rimanere in volo una flotta di fortezze volanti, tutte equipaggiate di bombe atomiche. Il problema era che gli aerei, prima o poi, dovevano atterrare e quindi i voli erano continui, inefficienti, costosi e soprattutto avevano un'autonomia limitata. Decollo, giretto in prossimità della Russia, ritorno e atterraggio, e così via per migliaia di volte. Non che in Russia (pardon, URSS), fossero dediti alla pace, anzi, pure da parte loro stavano cercando una soluzione a questo annoso problema. Il concetto era semplice: si dovevano equipaggiare gli aerei con motori

dall'autonomia lunghissima.

Quale soluzione poteva garantire il successo se non il nucleare, che da poco tempo aveva equipaggiato, con grande successo, i sottomarini?

Gli studi, datati attorno alla metà degli anni '50, iniziarono sia negli USA sia in URSS, e puntavano a sviluppare un velivolo capace di un'autonomia virtualmente infinita, tralasciando alcuni dettagli come il peso (enorme) del reattore e le potenziali conseguenze in caso di incidente.

Le specifiche che sono giunte fino ai giorni nostri, quelle del Weapon System 125A (o WS-125A, di origine USA) prevedevano lo sviluppo di un bombardiere strategico capace di volare per almeno 40 ore a una velocità prossima a quella del suono a altezze inferiori a 6.000 metri mentre, alla quota di 17.000 metri, avrebbe dovuto viaggiare ad andatura ultrasonica (3.700 km/h). Tra le altre caratteristiche, che rendono questo capitolato

estremamente complesso sia dal punto di vista della propulsione sia dal punto di vista aeronautico, il velivolo avrebbe dovuto anche essere in grado di penetrare le difese nemiche volando a 150 metri di altezza a una velocità prossima a quella del suono.

Sviluppo dei reattori

Data la difficoltà intrinseca del progetto, un incarico preliminare noto come Aircraft Nuclear Propulsion (ANP) con oggetto la creazione e il testing di un reattore montato su un aereo, venne suddiviso in due team di aziende: General Electric e Pratt & Whitney per la parte motoristica, Convair e Lockheed per l'aeronautica. Il primo reattore, da 1 MW di potenza e da circa 20 tonnellate di peso, iniziò i test su un Convair B-36 modificato per ospitare l'equipaggio in sicurezza. Il reattore era incluso nel vano bombe, mentre per

PROFILE
Flying on nuclear power

Fascinated by the potential of nuclear power, the USAF began a nuclear-powered aircraft programme as early as 1944. The only suitable mount for such a project was the massive Convair B-56 Bomber. Convair set to work designing the X-6, a massive test aircraft for a future nuclear-powered bomber, and the NB-36H, to test the nuclear shielding required for crew survival. The wings and engines were as for a standard B-56H. The nose, however, was not. It was an 11-tonne structure lined with lead, rubber, and a water tank-radiation shield. The liquid-sodium cooled reactor was not actually used to power the aircraft, as it would have done in the X-6, but it was watched up into the launch bay and made critical during many of the aircraft's 57 flights. The theory was that the aircraft might cruise on nuclear power and dash to its target with added chemical energy. The technology was indeed impressive; the X-6 would have taken off using normal jet power, but then used air heated to over 1000°C (1800°F) by the reactor to thrust the aircraft forward. Eventually, better jets made the



Right: Everything about the NB-36H was big and impressive. While the aircraft was undoubtedly a technical success, the concept was a blind alley and no nuclear powered aircraft flew.



Above: Even without the nuclear reactor, the NB-36H was an incredible piece of engineering.

- NB-36H**
- **Type:** nuclear-powered strategic bomber (never flown)
 - **Powerplant:** six 2824-KV O-500-14 piston engines and four 23-15-44 (L-500-6) turbojets, one in a nuclear reactor pod at the nose
 - **Maximum speed:** 616 km/h (383 m.p.h.)
 - **Endurance:** theoretically unlimited
 - **Crew:** five
 - **Range:** theoretically unlimited
 - **Weight:** empty 100272 kg (220,471 lb.) loaded 132350 kg (292,750 lb.)
 - **Armament:** nuclear bombs
 - **Dimensions:** span 69.60 m (228 ft. 4 in.) length 49.00 m (160 ft. 10 in.) height 14.00 m (46 ft. 2 in.) wing area 443.2 m² (1777 sq ft.)

NB-36H

The single NB-36H, number 51-5712, flew from September 1955 to March 1957. Re-engineered 'Grosser' by Convair, the aircraft had a special nose section and a nuclear reactor bay.

Crew entry was through a special cylindrical hatch in the top of the fuselage. Such was the weight of the lead shielding around it, it had to be opened mechanically.

Surprisingly, the wing of the NB-36H was completely standard. If that is an appropriate term for such a massive piece of engineering. The X-6 wings would have had a highly offset structure, with heat exchange systems from the reactor passing through them.

The reactor was stored in the aircraft's rear bomb bay. To test it, the aircraft was loaded over a special pit at Convair's Test 3000 plant, and the reactor was winched into the bomb bay. The pit was covered by lead doors when the reactor was in storage.

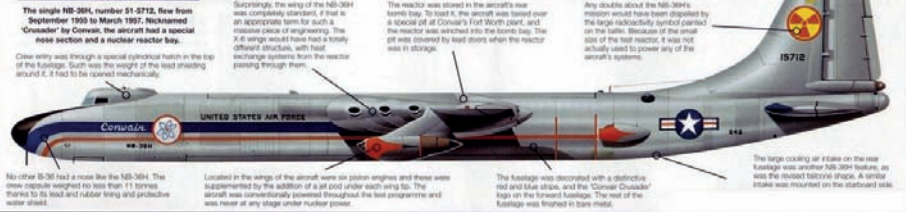
Any doubts about the NB-36H's mission would have been dispelled by the large shieldability symbol painted on the tail. Because of the small size of the test reactor, it was not actually used to power any of the aircraft's systems.

No other B-56 had a nose like the NB-36H. The nose capsule weighed no less than 11 tonnes thanks to its lead and rubber lining and protective water shield.

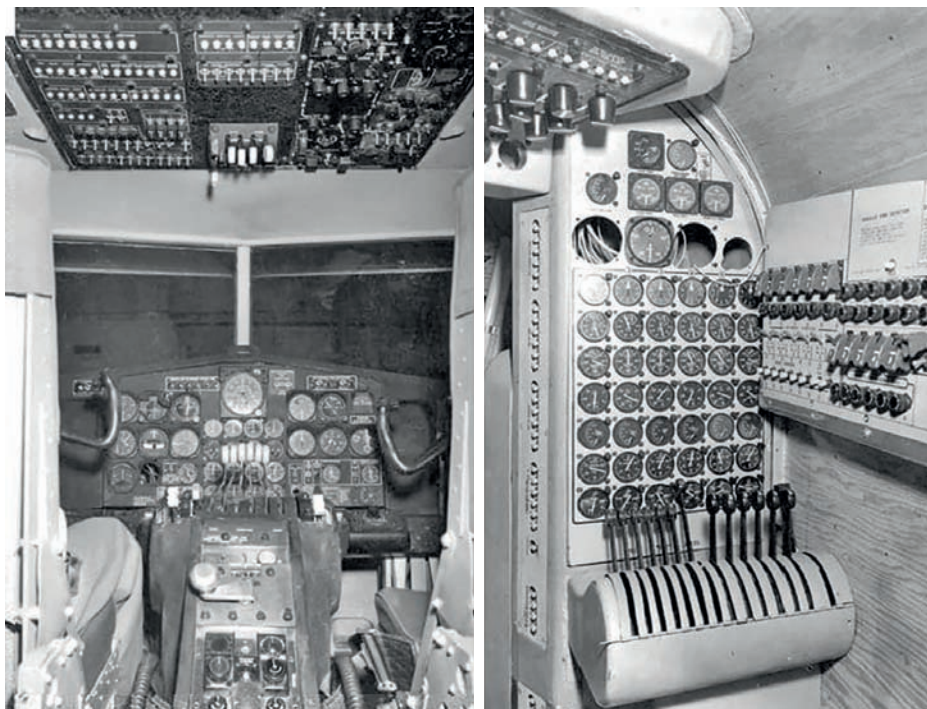
Located in the wings of the aircraft were six piston engines and these were supplemented by the addition of a jet pod under each wing tip. The aircraft was conventionally powered throughout the test programme and was never at all stage under nuclear power.

The fuselage was decorated with a distinctive red and blue stripe, and the 'Convair Crusader' logo on the forward fuselage. The rest of the fuselage was finished in bare metal.

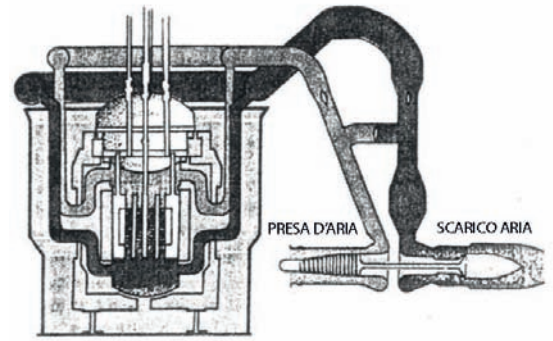
The large cooling air intake on the rear fuselage was another NB-36H feature, as was the revised tailcone shape. A similar intake was mounted on the standard B-56.



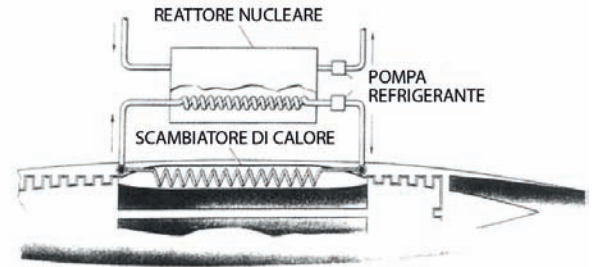
Il progetto di aereo nucleare descritto in un quotidiano dell'epoca.



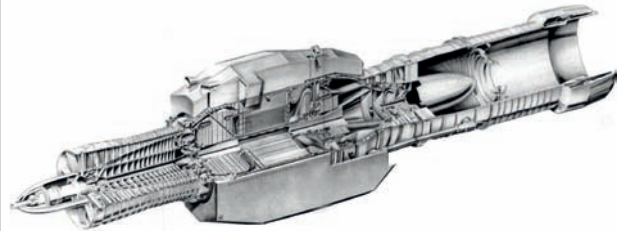
Sopra, la cabina di pilotaggio: notare le pesanti protezioni anti radiazioni. Sotto gli interni della cabina.



SCHEMA DI TURBOGETTO NUCLEARE A CICLO DIRETTO



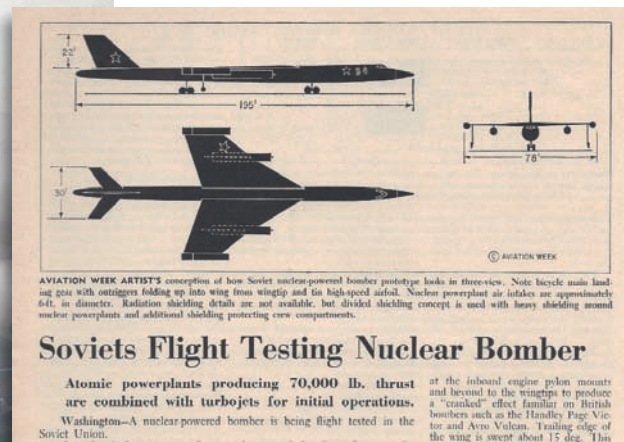
SCHEMA DI TURBOGETTO NUCLEARE A CICLO INDIRETTO



ULTIMI SVILUPPI DI TURBOGETTO NUCLEARE AD ALTA POTENZA

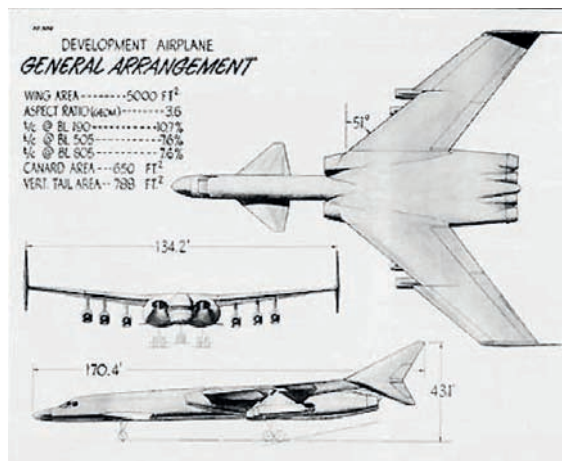
La reazione di fissione nucleare avviene quando un nucleo atomico di Uranio viene colpito da un neutrone e si scinde in due elementi, tipicamente Kripto e Bario. Il processo libera anche dei neutroni, che a loro volta possono andare a "spezzare" ulteriori atomi di Uranio. Si tratta quindi di una reazione a catena, che produce una grandissima quantità di energia termica, ed è necessario controllarla in varie modalità per non rischiare l'esplosione. Grazie all'enorme quantità di calore liberato, una piccola quantità di Uranio è sufficiente per generare grandi volumi di energia.

l'equipaggio si dovette far ricorso a oltre 10 tonnellate di protezioni di piombo. La deriva con una specifica colorazione e il simbolo della radioattività permetteva di distinguere il velivolo. In nessuno dei 47 voli sperimentali il reattore venne utilizzato per produrre spinta. Decollo e atterraggio erano compiuti a reattore spento, mentre la reazione nucleare era innescata nelle fasi di volo stabilizzato, ed esclusivamente per effettuare dei test. All'aereo, dotato di sei motori turboelica, vennero associati sia per sicurezza, sia per la richiesta di maggiore spinta dovuta all'enorme peso di reattore e protezioni, anche quattro motori a turbina. Durante i voli, un secondo bombardiere seguiva l'aereo sperimentale, sia per controllare le

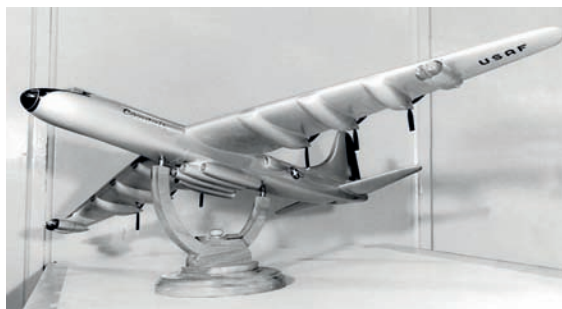


Notizie allarmanti dall'Unione Sovietica, da un quotidiano Statunitense della guerra fredda.

Test in volo, con aereo per il rilevamento delle radiazioni al seguito.



Disegno dell'aereo lanciamissili.



La soluzione ibrida che non convince i vertici dell'Aeronautica americana.



Le ultime foto dall'Unione Sovietica, poi anche lì il programma finì.

condizioni di volo sia per monitorare eventuali rilasci radioattivi.

Finiti i test, nel 1957, con risultati positivi, General Electric e Pratt e Whitney intrapresero due strade differenti.

Il progetto di General Electric prevedeva un funzionamento a ciclo d'aria diretto, dove l'aria aspirata dal turbogetto è inviata al cuore del reattore nucleare dove è riscaldata dal calore prodotto dalla reazione nucleare, e successivamente espulsa allo scarico del turbogetto.

Pratt & Whitney invece preferirono una soluzione a ciclo indiretto, dove l'aria aspirata dal turbogetto è inviata a uno scambiatore di calore dove è riscaldata da un fluido caldo, a sua volta riscaldato dal calore prodotto dal reattore nucleare. In questo caso la soluzione prometteva minori rilasci di radioattività. La soluzione di GE era prossima a diventare esecutiva, con un reattore di circa 2.5 MW di potenza che poteva alimentare due motori, ma per ottenere sufficiente spinta era necessario montare dei postbruciatori a kerosene.

Nel mentre, in Unione Sovietica...

Diciamo che non stavano certo a guardare. Anzi, probabilmente avevano visto fin troppo, ne avevano tratto ispirazione e deciso di fare altrettanto. Un Tupolev-95, modificato e potenziato, e dal nome evocativo di "Laboratorio Atomico Volante" era attivo e (con tutta probabilità) iniziò una serie di test comparabili a quelli effettuati in America. E' probabile che anche in Unione Sovietica sia stato fatto ricorso a più aziende, forse Myasishchev (oltre alla già citata Tupolev) per la parte aeronautica e la Kuznetsov per i propulsori. Si suppone che i risultati siano stati simili a quelli ottenuti dagli americani, ma di per certo si sa che i Russi non riuscirono ad arrivare alla realizzazione di un vero e proprio propulsore nucleare.

Ultima fase

General Electric decise di creare tre dimostratori a terra per ottimizzare le soluzioni, in modo da poterle trasferire a bordo aereo una volta che fossero definitive. GE giunse alla fine a ottenere circa 20 MW da un singolo reattore, potenza comunque inferiore a quella di un turbogetto. Per aumentare la potenza specifica modificarono il reattore introducendo un materiale nuovo per tenere sotto controllo la reazione nucleare. Dopo poco tempo, il reattore sperimentale subì un incidente che provocò la fusione parziale del nocciolo: un inconveniente disastroso che portò rapidamente il programma WS-125A a essere ignorato e infine, nel 1959, alla completa dismissione.

Ma... allora finisce così?

No, ultimo atto nel 1960, quando l'Air Force dà vita a un nuovo progetto per un aereo-lanciamissili a volo continuativo e a propulsione 100% nucleare. L'aereo doveva volare per mille ore, alimentato da un reattore da oltre 100 MW che GE si diede disponibile a costruire, grazie all'esperienza accumulata. Ma i tempi erano cambiati, e nel 1961 Kennedy probabilmente chiese i conti... e si rese conto di aver speso circa 10 miliardi di dollari (quasi 300 miliardi al cambio attuale) senza ottenere un qualsivoglia risultato tangibile. Inoltre, i missili balistici intercontinentali avevano da poco modificato lo scenario operativo in cui l'aeronautica militare avrebbe dovuto lavorare per decenni, e di un aereo di autonomia "infinita" non ce n'era più bisogno, mentre la tecnologia di rifornimento in volo aveva fornito la soluzione valida, economica e semplice, alla richiesta di autonomie estese. Grazie al cielo, direi, perché oltre ai pericoli della guerra fredda, delle bombe atomiche sganciate per sbaglio (quattro in Spagna e quattro in Danimarca, con conseguenti inquinamenti radioattivi anche se inesplose), ci mancava pure la presenza di aerei con reattori nucleari che, al primo incidente, avrebbero portato sulla terra un anticipo di Chernobyl. ▀

Appuntamenti in BIBLIOTECA



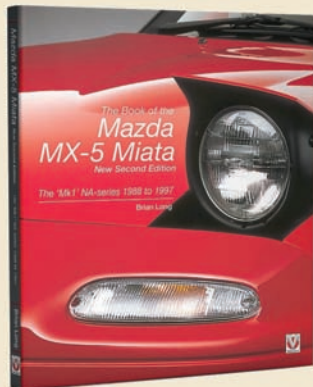
MAZDA MX-5 Miata

Brian Long

Questa è la seconda edizione rivista e corretta della storia della Mazda MX-5 di prima generazione, nota anche come Miata o Eunos Roadster, incentrata sulla serie originale NA prodotta tra il 1988 ed il 1997.

La ricerca, come pure la redazione del testo, è avvenuta in Giappone, con la piena collaborazione dei tecnici e progettisti che hanno ricostruito nel dettaglio la storia completa del modello MX-5, l'auto che ha riportato in auge le spider leggere ed economiche, una "specie" che molti credevano estinta, imitata invece da molte Case Automobilistiche. Questo modello resta, ancora oggi, l'auto sportiva più venduta la mondo e prodotta per oltre 30 anni. Il volume tratta anche i dati di vendita sui principali mercati, i dettagli della produzione, includendo anche i dati delle edizioni limitate, introduce il lettore al settore dell'aftermarket, anche attraverso una precisa e puntuale documentazione fotografica.

Pagine 144 - Foto a colori - Formato 25 x 20,7 cm - Prezzo 19.99 sterline - www.veloce.co.uk



Moto Guzzi Le Mans 850-1000

Antonio Cannizzaro e Alberto Pasi



Derivata dalla V7 Sport, moto eccellente dai numerosi record, con motore e ciclistica armonizzati in un raro per non dire unico connubio fra prestazioni, versatilità e robustezza meccanica; a listino, nelle varie versioni, dal 1975 al 1993 e venduta in oltre 30.000 esemplari la Le Mans non poteva certo mancare nella collana "Le moto che hanno fatto la storia". Ma in fondo per capire perché sia diventata uno dei prodotti di punta della Moto Guzzi è sufficiente leggere la descrizione che ne dà Alberto Pasi, coautore insieme ad Antonio Cannizzaro del

libro: "le forme sinuose del serbatoio e della sella così particolari, il cupolino minimalista, il motore a V con i possenti cilindri che come torri salivano dal basso restando in piena vista, i grossi carburatori con pompetta di ripresa in bella evidenza, gli scarichi neri, voluminosi, che puntavano minacciosi verso l'alto... Un look complessivo che ricordava un animale feroce un po' tarchiato ma pronto allo scatto e a divorare la strada velocemente".

La storia della miglior sportiva "made in Italy" del periodo raccontata in 10 capitoli più introduzione e schede tecniche, a partire dall'origine come evoluzione della V7 fino alla descrizione del motore bicilindrico a V 90°, il tutto corredato da oltre 200 tra foto e disegni.

Pagine 120 - Foto 82 in b/n e 142 a colori - Formato 24.3x27 cm - Prezzo € 28,00 - www.giorgionadaeditore.it

LANCIA AURELIA

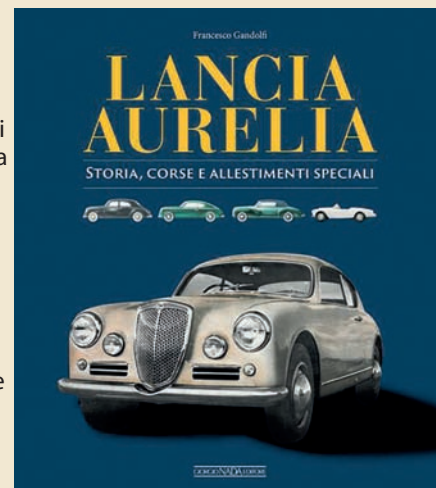
Storia, corse e allestimenti speciali

Francesco Gandolfi

Se c'è una vettura che nel lontano Anno Santo 1950 codificò per prima il concetto di "granturismo all'italiana", questa è la Lancia Aurelia, indiscusso capolavoro e modello che per tutti gli anni Cinquanta costituì terreno fertile per i principali carrozzieri italiani così come – sul piano sportivo – vettura dalle doti eccelse con cui cimentarsi nelle principali corse su strada e pista dell'epoca, Mille Miglia compresa. Il tutto, concepito attorno all'immane raffinata meccanica propria del Marchio Lancia.

Avvalendosi di un prezioso materiale iconografico – per buona parte inedito – il volume ripercorre l'intera storia tecnica, stilistica e sportiva di questa autentica pietra miliare dell'automobile italiana e non solo.

Pagine 216 - Foto 313 in b/n e 73 a colori - Formato 24.3x27 cm - Prezzo € 50,00 - www.giorgionadaeditore.it



SUNBEAM

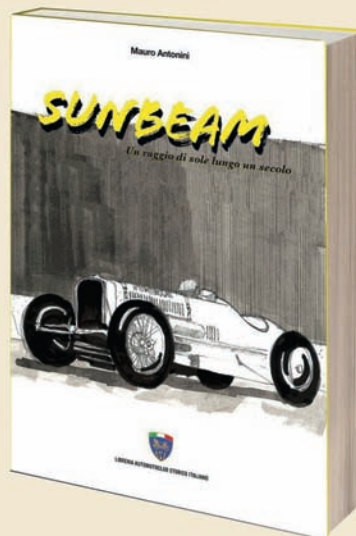
Un raggio di sole lungo un secolo

Mauro Antonini

Sunbeam, un raggio di sole lungo un secolo è libro di Mauro Antonini, un'opera storico-letteraria che fa, di una testimonianza di passione, un vero e proprio atto di omaggio nei confronti di una antica e gloriosa casa motoristica. 19 capitoli suddivisi in tre parti, il lavoro racconta, con il prezioso aiuto di foto e acquarelli originali dell'autore, la storia di questa Casa automobilistica inglese, che nasce con la John Marston, Wolverhampton, Ltd, fabbrica di oggetti smaltati, proseguita con biciclette e auto, passando per moto e motori aeronautici. Emblematica la scelta del nome per il marchio: appassionato ciclista John Marston provò, con scarso successo, a costruirsi una bicicletta. Di gran lunga migliore risultò il modello che il capo reparto della fabbrica, William Newill, costruì per il capo, smaltandolo in nero e oro con lo stile degli altri prodotti della fabbrica. Il nome è probabilmente dovuto a Ellen Marston, moglie di John, quando vide i raggi del sole riflettersi sulla verniciatura della bicicletta: il marchio fu registrato nel 1888 e William Newill, artefice del prototipo, fu chiamato a far parte dell'impresa. Questo riguardo per la moglie e per il capo officina non fu casuale, ma figlio del profondo rispetto che Marston aveva per le donne e per i lavoratori e che si rifletteva anche sull'atmosfera che si viveva in fabbrica, tanto che il complesso industriale di Wolverhampton fu soprannominato Sunbeamland.

Una testimonianza che fa onore all'intera famiglia di quel motorismo storico che non c'è più e pubblicandola, l'ASI assolve ancora una volta il suo compito istituzionale di fare cultura.

Pagine 224 pagine - Foto 110 foto, 32 tavole ad acquerello - Formato 21x29,7 cm - Prezzo € 25,00
Libreria ASI www.asiservice.it





Toscana, 11 - 13 marzo

Eva al volante

Il mondo delle auto storiche si tingerà di rosa grazie all'evento ASI "Eva al volante". Una manifestazione con sole donne alla guida delle auto classiche, che quest'anno andranno alla scoperta della Toscana viaggiando sulle favolose strade tra Firenze e Siena. Il programma offre un bel mix di piacere "on the road", cultura e benessere. L'evento farà base a San Gimignano, gli equipaggi partiranno alla volta di Siena e Firenze; previste visite guidate nei centri storici delle città e Museo Gucci. Per aggiungere un po' di pepe ai trasferimenti in auto saranno allestite alcune prove di precisione cronometrica.

"Eva al volante" vuole celebrare lo stretto rapporto tra le donne e le automobili. Un amore che risale alle origini delle automobili stesse, grazie alle pioniere che si cimentarono alla guida negli ultimi anni del 1800 e all'inizio del 1900. Un legame che si è via via consolidato nei decenni successivi grazie alle competizioni, nelle quali molte intraprendenti e battagliere signore si sono espresse con successo. Non si può ignorare, infine, l'aspetto più "glamour" e di costume che ha sempre unito i due mondi: anche in questo caso si tratta di un matrimonio lungo e fortunato che ha coinvolto tutti gli aspetti della società, in tutto il mondo: il cinema, la musica, la moda e l'arte in ogni forma.

Anche l'automobile ha sempre amato la donna, celebrandone "la grazia, la snellezza, la vivacità, la disinvolta levità nel superare ogni scabrezza", come scrisse Gabriele D'Annunzio in un suo memorabile messaggio inviato il 18 febbraio 1920 al Senatore Giovanni Agnelli, dopo aver provato una Fiat 509 e aver quindi definito, per la prima volta, l'automobile al femminile.



Avignone, 25 - 27 marzo

In Francia il salone "Motor Passion"

Dopo due anni di assenza causa pandemia, Avignon Tourisme e l'associazione "Amici di Circuit d'Avignon Vaucluse" invitano tutti gli appassionati di motori all'appuntamento presso il Parc Expo di Avignone. Con 100 Club partecipanti e 350 espositori, gli oltre 50.000m² del Salone saranno dedicati agli appassionati delle auto di ieri e di oggi: già alto l'interesse per l'evento da parte di aziende e privati che con attenzione attendono la nuova stagione.

Il programma di Avignon Motor Passion 2022 prevede una fitta serie di eventi durante l'intero week end: una mostra sarà dedicata alla marca Amilcar, un'altra alle motociclette da competizione, uno spazio sarà riservato all'esposizione di rari trattori da collezione, auto utilitarie, ricambi e accessori, oltre ad una vasta scelta di veicoli storici in vendita, portati dai migliori commercianti. L'esposizione sarà aperta da venerdì a domenica, dalle ore 9 alle 19, domenica chiusura serale ore 18.00

www.motor-passion.com



26 - 27 marzo

Da Vinci Tribute 2022: automobilismo, arte e natura



Al via il raduno emozionale per gli appassionati d'arte, automobilismo e natura: la prima edizione di un emozionante viaggio di due giorni, si snoderà lungo i meravigliosi percorsi panoramici toscani dei Colli di Leonardo e della città di Firenze. L'evento sarà riservato a massimo 40 vetture appartenenti alle categorie Classic Cars, Youngtimer e Supercar. L'evento unirà il mondo delle auto classiche alle più innovative idee moderne in materia di sostenibilità, come i veicoli ibridi ed elettrici. Un inno a condividere le passioni con i propri figli, tramandare l'amore per l'automobilismo e stimolare le nuove generazioni ad avvicinarsi alle auto d'epoca, testimoni della genialità dell'industria italiana.

Protagoniste dell'evento saranno le Opere d'Auto, vetture che, per il loro valore simbolico, culturale e industriale rappresentano una vera e propria opera d'arte. Un tributo sarà dedicato alle vetture Porsche, con alcuni degli esemplari più prestigiosi della casa automobilistica tedesca. Per l'occasione è stato istituito il Premio Leonardo, che sarà assegnato alle vetture più iconiche della manifestazione.

I due giorni di raduno di Da Vinci Tribute 2022 prenderanno il via in Toscana, un palcoscenico naturale per i veicoli e i loro equipaggi, i quali potranno sfilare attraverso i borghi storici, le città d'arte e i naturalistici paesaggi che circondano Firenze. Partenza da Vinci, per poi attraversare alcuni dei luoghi e dei comuni più affascinanti del territorio, fino a raggiungere la città di Firenze. Domenica le vetture attraverseranno il Chianti e i suoi paesaggi per ritrovarsi, infine, a Cerreto Guidi, dove si svolgerà il pranzo finale.

Da Vinci Tribute attraverso Fondazione Leonardo 500 sostiene la Misericordia di Empoli, un'associazione di volontariato ONLUS che opera nel vasto settore della solidarietà.

Le iscrizioni e informazioni <https://www.davincitribute.it/partecipa>

22 - 25 aprile

Gran Premio di Bari

Dopo la sosta forzata a causa della pandemia, tornerà nel 2022 la settima edizione della Rievocazione del Gran Premio di Bari, organizzata da Old Cars Club, presieduto da Antonio Durso: si terrà dal 22 al 25 aprile 2022 e parteciperanno oltre 50 bolide d'epoca, vetture di altissimo pregio artistico e collezionistico che sfrecceranno sul classico percorso cittadino, un tracciato che abbraccerà tutto il borgo antico della città con partenza sempre da Piazza Prefettura.

Le auto partecipanti saranno divise in tre categorie: Formula 1, Formula 2, Formula Junior, Sport Car e dovranno essere state costruite tra il 1947 e il 1959. Il Comitato Organizzatore si riserva, a suo insindacabile giudizio, di accettare o rifiutare qualsiasi domanda.

Nell'attesa dell'evento (inserito nell'ASI Circuito Tricolore, con il patrocinio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo), ci sarà un corposo calendario di eventi collaterali che porterà alla Rievocazione di aprile.

www.oldcarsclub.it/



Parigi, 25-30 aprile

Tour Auto, 31ª edizione

L'edizione 2022 del Tour Auto vedrà i concorrenti partire da Parigi alla volta del Principato di Andorra, uno stato da cui il Tour è passato una sola volta nel 2002. Come vuole la tradizione, il Tour prenderà il via con l'esposizione delle vetture a Parigi; il giorno seguente i concorrenti lasceranno la capitale alle prime ore del mattino per raggiungere il Castello di Rambouillet presso cui ci sarà la partenza ufficiale: gli equipaggi percorreranno le strade della Francia misurandosi in prove cronometrate (regolarità) sui circuiti Bugatti - Le Mans, Val de Vienne e Nogaro e oltre a quattordici prove speciali disputate invece su strade chiuse al traffico per l'occasione.

Il percorso rinnovato come ogni anno toccherà La Baule, Limoges, Bordeaux, Pau fino a raggiungere Andorra la Vella, la più alta capitale d'Europa (1023 metri slm), dove i concorrenti sono attesi per il sabato sera.



- 25 aprile**, Parigi, esposizione, verifiche tecniche ed amministrative
- 26 aprile**, Parigi – La Baule, Circuito Bugatti
- 27 aprile**, La Baule – Limoges, due prove speciali Circuito Val de Vienne
- 28 aprile**, Limoges – Bordeaux, tre prove speciali
- 29 aprile**, Bordeaux – Pau, due prove speciali Circuito de Nogaro
- 30 aprile**, Pau – Andorra la Vella, tre prove speciali

Torino, 28 aprile - 1 maggio

Automotoretrò e Automotoracing al Lingotto

Tutte le novità dell'edizione 2022

Il Trofeo La Grande Sfida si fa in tre: per il terzo anno la challenge ad inseguimento si prepara a portare il brivido della competizione sulla pista di AMR – la grande festa dei motori che riunisce in un unico evento le due rassegne Automotoretrò e Automotoracing–, con una novità in più per tutti gli appassionati di rally. L'edizione 2022 segna infatti l'ingresso della specialità GR Yaris, nata dall'esperienza del team Toyota Gazoo Racing nel campionato mondiale Wrc, con 8 piloti che affronteranno la gara a tempo a bordo delle nuove Toyota dal DNA sportivo, dotate del più potente motore a tre cilindri al mondo 1.6 turbo con 261 CV.

Come ogni anno a contendersi il titolo in una gara all'ultimo secondo ci saranno anche otto tra i più blasonati piloti di fama nazionale ed internazionale, sulle performanti vetture della classe R5 di ultima generazione, e otto campionesse di rally su Peugeot 208 R2B, impegnate nel Trofeo Lady. Il circuito - 1.000 metri di chicane, curve a gomito e rettilinei - è stato studiato per essere ancora più emozionante e garantire massima visibilità al folto pubblico. Nei quattro giorni di fiera le emozioni continueranno poi con decine di dimostrazioni di drifting e di rally, derapate controllate ed evoluzioni motociclistiche.

Mentre all'Oval il mondo delle corse sportive incontrerà quello di Expo Tuning Torino, con oltre 300 vetture dalle elaborazioni spettacolari a livello estetico provenienti da tutta Europa, **nei padiglioni del Lingotto Fiere si tornerà finalmente a respirare la passione per i motori retrò**. Migliaia di veri e propri gioielli a due e quattro ruote viaggeranno da tutta Italia ed Europa verso il capoluogo piemontese, per partecipare al Salone che da quasi 40 anni è il punto di riferimento per le più importanti case automobilistiche, i club storici e i tanti commercianti e concessionari che ogni anno espongono le proprie vetture d'antan in vendita, il cui numero continua a crescere di anno in anno. L'edizione 2022 avrà come main sponsor Sparco, eccellenza italiana nel campo nella produzione di equipaggiamento e accessori per il motorsport, da oltre quarant'anni al fianco dei campioni più competitivi in pista. AMR sarà anche l'occasione per festeggiare gli anniversari di modelli e marchi che hanno fatto la storia, come i 50 anni della Fiat X 1/9, sportiva compatta nata dalla matita di Marcello Gandini per Bertone, e i 120 anni della Indian, la più antica casa motociclistica americana, che sarà celebrata con un'esposizione speciale nell'area tematica dedicata alle due ruote. Esposti in Salone non mancheranno modelli iconici come la Big Chief, la PowerPlus e la Scout, anche dotati di sidecar. Infine, anche nel 2022 AMR uscirà dal complesso fieristico per conquistare le vie e le piazze più belle di Torino con i raduni delle Lancia Delta, delle 500 Abarth, delle Mini Minor in versione Anni '70 e dei modelli provenienti da tutto il mondo presentati da Hardcore Drivers.

www.automotoretro.it



Chieti, 6 - 8 maggio

Nuova vita per il Gran Criterium Vetturette

Negli anni Cinquanta Chieti ospitò per alcune edizioni il Gran Criterium Vetturette. Protagoniste assolute erano le biposto Sport di 750 cc e le monoposto di categoria Corsa Formula 3, cilindrata 750 cc. Stanguellini, Giaur, Bandini, Giannini, Patriarca e Siata, tutte frutto della creatività artigiana dell'epoca, offrirono per alcuni anni, sul tracciato della Villa Comunale, uno spettacolo automobilistico davvero emozionante per la gioia delle migliaia di spettatori che di anno in anno si davano appuntamento per l'attesa e spettacolare competizione motoristica. Oggi il giovane e dinamico Club Ruote Classiche Teatine, affiliato l'anno scorso ad Aci Storico, ha deciso di riportare in vita la manifestazione. Il programma della manifestazione realizzata in collaborazione con Aci Chieti, Aci Teramo e Comune di Chieti, prevede l'arrivo dei partecipanti venerdì pomeriggio a Chieti.



Le vetture verranno subito esposte nel paddock allestito nel centro storico mentre i partecipanti faranno visita alla città; sabato il radar condurrà attraverso un percorso tra mari e monti nel teramano fino a giungere ad Atri per poi rientrare in città e prepararsi alla sfida notturna nello storico

Circuito di Villa Comunale. Domenica mattina altro spettacolare tour a cui faranno seguito le premiazioni. Potranno partecipare auto sport, barchette.

www.ruoteclassicheteatine.it ruoteclassicheteatine@gmail.com

Provincia di Trento, 3 aprile

Trofeo Primavera

L'evento si svolgerà nella sola giornata di domenica, l'appuntamento per colazione e verifiche a Comano Terme, presso l'Hotel Bel Sit, dotato di ampio parcheggio, camere per chi volesse fermarsi l'intero fine settimana, e una capiente sala per pranzare in tutta sicurezza.

Le numerose prove cronometrate saranno tutte sul circuito ormai conosciuto dagli appassionati della regolarità della Val Lomasona, con alcune pause turistico-culturali nell'ambito delle Giudicarie.

Nel primo pomeriggio merenda e premiazione sempre all'Hotel Bel Sit concluderanno la giornata. La manifestazione sarà aperta alle vetture costruite fino al 2002 compreso, certificate A.S.I. ma anche non certificate, e la strumentazione sarà libera.

www.scuderiarentinastorica.it





Scuderia Giovanni Bracco a “Ruote nella Storia” a Biella

Ottimo risultato per gli equipaggi della “Scuderia Giovanni Bracco”, squadra sportiva dell’AMSAP di Biella, che hanno preso parte in ottobre all’evento “Ruote nella Storia”, organizzato da ACI Storico e ACI Biella. La manifestazione, definita dagli organizzatori “a bassa componente agonistica”, ha alternato momenti ludico-culturali (esposizione delle vetture in Piazza Duomo, a Biella, e successiva visita al Ricetto e alla Chiesa Romanica di Magnano) ad altri di carattere sportivo, con l’effettuazione di alcune “prove di abilità” dedicate agli appassionati e ai neofiti della disciplina della Regolarità. La vittoria e il primo posto fra le vetture del 3° raggruppamento è andata agli ormai esperti regolaristi Filippo e Luigi Vigna (in questa occasione con il giovane Filippo alla guida), su Alfa Romeo Giulietta Spider. Anche il secondo posto assoluto e del 3° raggruppamento è andato a un equipaggio della Bracco, composto da Giorgio Delpiano e Costanza Filidoro G.P., su Porsche 356 AT2 Coupé. A seguire: il Presidente della Scuderia, Cesare Brovarone, in coppia con Marco Barbera su di una Porsche 911 3.0 SC, si è piazzato al 5° posto assoluto, primo del 9° raggruppamento; Giuseppe e Pietro Barazza, su Porsche 911 SC, hanno concluso al 9° posto assoluto e al primo del 7° raggruppamento; Roberto Danasino e Giuliana Ceria, su MG B, hanno terminato le prove al 20° posto assoluto, primi nella classifica del 4° raggruppamento; Alberto Ritegno ed Elisa Furno, su Autobianchi A 112 Abarth, hanno chiuso al 21° posto assoluto, secondi fra le vetture del 7° raggruppamento; e infine Gerard Laboisie e Ugo Valter, su Fiat 124 Spider, si sono piazzati al 42° posto assoluto, quattordicesimi fra le vetture del 6° raggruppamento.

www.amsapbiella.it



La Peugeot 106 alle celebrazioni del trentennale

Il 12 settembre 1991 veniva presentata colei che avrebbe dovuto sostituire la mitica Peugeot 205 e nei giorni dell’11 e 12 settembre 2021 il museo de L’Aventure Peugeot Citroën DS, in collaborazione con due club francesi, il Team 106 Rallye Club e il Club 106s16.net, ha organizzato una festa in suo onore. Il raduno si è svolto tra la visita al Museo, come sempre un sogno ad occhi aperti per gli appassionati, una pausa culinaria presso la Brasserie e un momento di emozione generale: nel 2018 l’allora gruppo 106Rallye.it aveva donato la Peugeot 106 1.3 Rallye, proprietà di Alberto Schiavon. Tre anni dopo, in occasione dei 30 anni, lo stesso gruppetto, solo più grande e diventato Club, è tornato per rivedere la vettura, esposta con orgoglio proprio all’entrata del museo, a fianco di una stupenda 106 GTI. Il secondo giorno la delegazione italiana ha partecipato alla Balade organizzata dagli amici francesi tra le belle strade che si snodano tra Montbeliard e Morteau, un raduno dinamico per apprezzare anche i tornanti e il paesaggio della zona. Un percorso che ci ha accompagnato, in modo divertente, verso la strada del ritorno. Prossimo appuntamento nel 2023, per festeggiare finalmente i 30 anni della famiglia Rallye! Amici francesi... à bientot!



XX Clásica de Tenerife

Lo scorso novembre più di 120 auto hanno visitato l’isola di Tenerife per partecipare alla ventesima edizione della Clásica de Tenerife, un evento annuale in cui vengono rispolverati autentici cimeli del motorsport europeo e mondiale prodotti tra gli anni ‘30 e ‘70. La prova, tra corsa e competizione, è organizzata da vent’anni dal Royal Automobile Club di Tenerife (RACT) che con 110 anni di storia, è rimasto fedele ai suoi principi, non solo per i servizi agli automobilisti ma anche per la promozione dell’automobile come bene artistico e culturale. A questa edizione hanno partecipato quasi 30 squadre, provenienti soprattutto da Inghilterra e Belgio, portando veicoli di grande pregio come una Bentley del 1929 vincitrice della 24 Ore di Le Mans o la Chevrolet Fangio Coupé (1938). Grande risalto anche a marchi e modelli leggendari come Ferrari Dino, Aston Martin, Jaguar, Daimler, Alfa Romeo, Porsche, Lancia, Lotus, Mercedes, Austin Healey, MG, Triumph, Volvo, Ford, Sunbeam, Kougar e Bizzarrini. La due giorni ha permesso di scoprire luoghi

affascinanti di Tenerife, come il Parco Rurale di Anaga o l’imponente Parco Nazionale del Teide. Oltre a valorizzare le eleganti vetture anni ‘30, ‘40, ‘50 e ‘60, gli organizzatori hanno introdotto la categoria “Tribute” in cui si sono confrontate le sportive dagli anni ‘70 ad oggi: presenti Ferrari F40, F50, Pista o McLaren MP4/12C.

www.ClasicaTF.com



Intensa stagione per il Club Lancia Appia

Dopo due anni in cui le attività di Club hanno subito un brusco rallentamento, lo scorso autunno è stato decisamente denso di eventi per i soci del Club Lancia Appia. Primo appuntamento con la "Giornata nazionale del veicolo d'epoca", promossa dall'ASI, ospitata nelle suggestive piazze di Trento; la prima domenica di ottobre ha visto invece impegnati molti componenti del Club in un viaggio nel Polesine finalizzato a conoscere come avvenne la bonifica dell'isola di Ariano, compresa tra il Po di Taglio di Porto Viro a nord e Po di Ariano Polesine a sud. La visita al Museo di Ca' Vendramin di Taglio di Po (RO) ha ricordato infatti un'enorme opera di ingegneria idraulica ideata tra il 1900 e il 1903 che ha permesso il prosciugamento dell'isola con lo scavo di 75 canali confluenti in un canale-collettore che corre sotto il complesso di Ca' Vendramin, dotato di pompe centrifughe che sollevavano le acque immettendole nel Canale Veneto, emissario della foce del Po. Nel 1921 quasi tutto l'impianto fu convertito ad energia elettrica, e funzionò fino al 1960.

In ottobre il Club Lancia Appia è stato presente ad "Auto e Moto d'epoca" a Padova dove ha celebrato i 75 anni dalla fondazione della carrozzeria Vignale che si occupò anche di Lancia Appia, divenute modelli esclusivi. Ecco quindi il perché della presenza della berlina 2ª serie del 1958 bicolore rossa e nera, con fari sporgenti, pinne posteriori più pronunciate, parabrezza e lunotto più ampi. Dieci furono gli esemplari costruiti, tre gli esistenti, uno dei quali esposto. La seconda auto nello stand era una convertibile beige, prodotta dalla Carrozzeria in pochi esemplari in versione 2 posti solo nel 1957, con la linea di cintura che si alzava verso la coda. L'ottimismo in vista dei programmi futuri è d'obbligo, e desiderio di tutti è accendere quanto prima i quattro cilindri a V delle Appia per tanti altri viaggi insieme.



La Lancia Appia berlina 2ª serie bicolore del 1958 e la Lancia Appia convertibile del 1957.

La Befana a bordo della 124 Spider

Il Club Auto Moto Storiche di Senigallia ha voluto partecipare all'iniziativa "Befana dell'ASI" e l'ha realizzata ad Ancona: i soci Gian Carlo e Raffaele hanno consegnato presso l'Emporio della Solidarietà di via Veneto una donazione di generi alimentari e beni di prima necessità; accolti da Simone Breccia, direttore della Caritas di Ancona-Osimo, hanno visitato il rinnovato centro Caritas che si occupa di sostenere e aiutare le famiglie in condizioni di difficoltà.

L'Emporio è paragonabile ad un qualsiasi supermercato, dove si possono trovare tutti i prodotti di uso quotidiano (dagli alimentari alla cancelleria) in cui gli acquisti vengono fatti tramite una "card" che consente agli avventori di scegliere quello di cui si ha reale esigenza, evitando il classico "pacco viveri". L'Emporio si trova nel centro della città ed è un luogo di incontro in cui non si può fare a meno di notare l'ordine, la cura e l'organizzazione per i quali si devono ringraziare i tanti volontari.



Successo per la rievocazione della vittoria di Magistri alla Targa Florio del 1936

Grande successo per la rievocazione della vittoria di Magistri alla Targa Florio del 1936, organizzata da Lopresto nel dicembre scorso in Sicilia. L'evento ha visto grande protagonista la Lancia Augusta originale che il pilota Costantino Magistri portò alla vittoria assoluta nella storica corsa. L'auto, riportata di recente alla livrea originale, ha ripercorso le strade della Targa Florio accolta dagli appassionati locali e dagli amici della Collezione Lopresto. Il tour ha avuto inizio a Palermo, per poi spostarsi a Cefalù e raggiungere i musei dedicati alla Targa: il Museo del Motorismo Siciliano e della Targa Florio di Termini Imerese, le Tribune di Floriopoli, il Museo Vincenzo Florio a Cerda, il Museo della Targa Florio a Collesano.



Come da tradizione, Corrado Lopresto ha voluto affiancare al motorismo storico un aspetto culturale di grande rilievo, dedicando parte della rievocazione alla visita a tre opere del maestro Antonello da Messina. Dopo l'Annunciata a Palermo e il Ritratto di Ignoto Marinaio a Cefalù le auto hanno raggiunto Messina, con un passaggio nel panoramico contesto del Santuario di Tindari. A Messina è stato visitato il Museo Interdisciplinare Regionale che ospita il Polittico di San Gregorio e altre opere del pittore. La giornata si è conclusa con un concorso d'eleganza vinto dall'Alfa Romeo 6C 1750 con carrozzeria Aprile, una delle più celebri auto della Collezione Lopresto, premiata anche a Villa d'Este e Pebble Beach.

La rievocazione ha avuto il suo apice nella giornata di domenica con l'arrivo a Nicosia: l'intera cittadina si è vestita a festa per l'occasione, ricostruendo l'aspetto dell'epoca della corsa con costumi e allestimenti in stile. Sono stati montati manifesti e insegne dell'epoca: le auto sono state accolte in un'atmosfera di altri tempi che ha riportato i partecipanti agli anni '30. La giornata ha visto anche un convegno dedicato alla vittoria di Magistri, con la partecipazione del nipote del pilota e di Vincenzo Florio. L'evento è stato possibile grazie al supporto di Ma-Fra, che ha sponsorizzato la rievocazione, e dei partner Allemano e Vitale Barberis Canonico, oltre al supporto dei tanti appassionati siciliani e all'incredibile lavoro dell'associazione Veicoli Storici Nicosia, dell'ACI Palermo e del Veteran Car Club Panormus.

info@lopresto.it

Nella foto in alto Corrado Lopresto e la Lancia Augusta di Costantino Magistri, sotto l'Alfa Romeo 6C 1750 vincitrice del Concorso di eleganza.



Successo della Milano Autostoriche al Rallye Montecarlo Historique

Sembrava che cinque successi nel rally monegasco per auto storiche fossero già un gran record, quando la Scuderia Milano Autostoriche si aggiudicò l'edizione 2018. E invece no, l'appetito vien mangiando, e quest'anno, forte di una partecipazione di 18 vetture suddivise in due squadre, la scuderia milanese si è aggiudicata per la sesta volta il prestigioso trofeo, dominando praticamente tra 25 equipie in gara. Oltre a Canella - Berzero, migliori degli italiani al 3° posto assoluto, al 7° posto abbiamo Giorgio Schon - Francesco Giammarino sulla Austin Mini Cooper S, che proprio nell'ultima notte hanno recuperato parecchie posizioni di assoluta. 22° troviamo Gabo Seno - Nicola Arena su Opel Kadett GTE, attardati a metà gara per una errata scelta di pneumatici, ma poi in piena rimonta, immediatamente davanti a Jason Wright - Stefano Traverso al 23° posto su Lancia Stratos. Il quinto equipaggio a portare punti utili alla prima squadra della Milano Autostoriche è formato da Max Tosetti - Marco Bernardelli, 35° con la Porsche 911 S 2.4. La seconda squadra della scuderia non ha raccolto tanto quanto la prima, nonostante l'ottima prestazione di Quinto Stefana - Andrea Facchinetti, 33° con la Porsche 911 2.7, Luigi Zampaglione - Massimo Soffritti 52° al volante di un'altra splendida Lancia Stratos, e Maurizio Colpani - Lorenzo Pastore, 59° anch'essi con la Porsche 911 SC. Classificarsi entro i primi sessanta equipaggi in un Montecarlo Historique di 2500 chilometri con quasi 300 equipaggi alla via è un risultato già di rilievo che richiede precisione e velocità di guida, scelta tattica ed anche quel po' di fortuna che certo non guasta. Un cenno lo merita l'equipaggio Francesco Sticchi Damiani - Luca Monti con la Fiat 124 Abarth: al volante di quest'auto era iscritto il presidente dell'ACI e vicepresidente FIA Angelo Sticchi Damiani, ma un problema di salute lo costringeva a casa proprio il giorno prima del via. Presente al Rallye anche il presidente dell'ASI, Alberto Scuro navigato da Nunzia Del Gaudio (fondatrice di Adrenaline24H) su una Fiat 131 Abarth Gruppo 4 in livrea "Squadra Corse Grifo Rosso".



Giorgio Schon - Francesco Giammarino su Austin Mini Cooper S.

24ª volta a Genova per la Befana al Gaslini

Anche quest'anno il Fiat 500 Club Italia ha organizzato la "Befana al Gaslini", un evento che rinnova ogni volta il profondo legame del Club con l'Ospedale Pediatrico di Genova ed in particolare con la "Band degli Orsi", che si occupa dell'accoglienza e dell'assistenza alle famiglie dei piccoli ricoverati.

Dato il protrarsi dell'emergenza sanitaria, anche quest'anno si è dovuto rinunciare al consueto raduno ed alla visita ai reparti, mentre si è optato per una cerimonia e la consegna dei doni per i bambini presso il cantiere della Casa Rossa, la struttura che la "La Band degli Orsi" sta sistemando per ampliare i suoi preziosi servizi. Come sempre presente la 500 Giardiniera "Settebellezze", fresca di interventi di manutenzione, che da vari anni ormai è veicolo di servizio e rappresentanza della "Band".

La 500, auto del sorriso e simbolo del migliore made in Italy, si presta a diventare il fatato mezzo di trasporto della Befana, ma anche di Babbo Natale e di tanti personaggi delle favole e dei cartoni animati, per offrire un momento di conforto e di divertimento ai bambini ed ai loro familiari in un contesto non facile come quello della malattia e dell'ospedalizzazione.

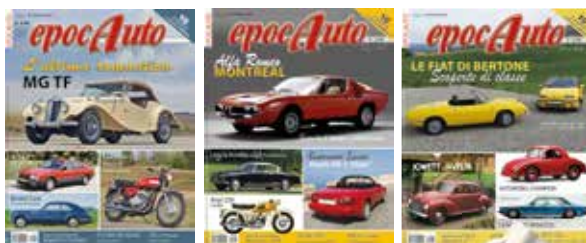
La "Befana al Gaslini" è rientrata, come già lo scorso anno, nella "Befana dell'ASI", la giornata dedicata al motorismo storico solidale voluta dall'AutomotoClub Storico Italiano, che ha raccolto l'adesione di decine di Club federati.



COLLEZIONA LE ANNATE ARRETRATE

ANNATE CARTACEE

ANNATA 2008 - 20 numeri	€ 35
<small>(mancano i num. 15, 18)</small>	
ANNATA 2009 - 16 numeri	€ 28
<small>(manca i num. 1, 3, 13, 14, 18, 22)</small>	
ANNATA 2010 - 21 numeri	€ 35
<small>(manca num. 18)</small>	
ANNATA 2011 - 22 numeri	€ 40
ANNATA 2012 - 22 numeri	€ 40
ANNATA 2013 - 22 numeri	€ 40
ANNATA 2014 - 22 numeri	€ 40
ANNATA 2015 - 22 numeri	€ 40
ANNATA 2016 - 12 numeri	€ 28



ANNATA 2017 - 12 numeri	€ 28
ANNATA 2018 - 12 numeri	€ 28
ANNATA 2019 - 12 numeri	€ 28
ANNATA 2020 - 12 numeri	€ 28
ANNATA 2021 - 12 numeri	€ 28



epocAuto dal 2008 al 2021,
versione cartacea o digitale

Le annate arretrate
sono disponibili
anche in formato digitale
su CD rom
o chiavetta USB
al prezzo di
euro 16.50 cad

Spese fisse di spedizione € 5.00 - in contrassegno + € 3.50

Da richiedere a: Edizioni C&C - Via Naviglio 37/2 - 48018 Faenza (RA) Tel. 0546.22112 fax 0546.662046 epocauto@epocauto.it www.epocauto.it



RMCH2022: la nostra avventura al "Monte"

In gara col Presidente ASI A. Scuro *Adrenaline*



E' stata un'avventura motoristica assolutamente emozionante, solo chi l'ha vissuta direttamente può descriverla. Il "Monte" è duro, difficile, faticoso, perché le prove speciali e il percorso non sono mai semplici e tengono sempre sotto pressione sia il pilota che il co driver.

Ma il "Monte" è così, non una semplice gara di regolarità a media ma una vera e propria sfida contro il tempo e contro sé stessi, deve essere preparata nei minimi particolari, bisogna essere sempre pronti a trovare in breve tempo la soluzione giusta a tutti gli imprevisti.

Allora cosa spinge ogni anno equipaggi di tutto il mondo a partecipare a questo evento così impegnativo?

Sicuramente la passione e la voglia di provare quella adrenalina che solo le strade innevate e i tornanti del Monte Carlo possono trasmettere. E proprio dalla passione per il motorismo storico e dalla volontà di divulgarlo in chiave nuova e moderna che nasce il progetto di Adrenaline24h.

La partecipazione al Rallye Monte Carlo Historique 2022 dell'equipaggio di Adrenaline24h, composto da un grande appassionato e "uomo" di motori quale Alberto Scuro, Presidente di ASI, e una imprenditrice del settore, Nunzia del Gaudio, Co Founder di Adrenaline24h a bordo di una Fiat 131 Abarth, ha avuto l'obiettivo di lasciare un forte segnale di modernità e di relazione, in modo tale da creare nuove opportunità di comunicazione, istaurando nuove sinergie tra i vari stakeholders.

I traguardi e i successi però non si raggiungono mai da soli. Senza l'aiuto e il supporto meccanico del Gruppo Promotor Classic, indispensabile,

sapientemente coordinato da Alex De Angelis, non saremo riusciti ad arrivare al traguardo finale.

Noi abbiamo raccontato la nostra storia, ma insieme a noi ci sono le storie di tutti gli equipaggi, che, ognuno a suo modo, hanno vissuto questa esperienza emozionante, compreso chi non ce l'ha fatta per problemi meccanici (circa 40 le vetture ritirate), e l'abbiamo raccontata anche per chi non ha potuto esserci e per chi sogna di farlo in futuro.

Fondamentale e indispensabile è stato anche il supporto delle aziende che hanno creduto in noi: Lavor, Bontà Classic Garage, MC Stone Italia, Shade Pro e Gruppo Promotor Classic, che hanno sostenuto il progetto, per una attività solidale.

Un grande ringraziamento va anche allo staff di Adrenaline24h, Gentleman Driver TV e Victorious, unico gruppo media TV-web Europeo che ha seguito giorno dopo giorno tutte le fasi del Rally Monte Carlo Historique, fino alla diretta notturna finale con l'arrivo del nostro equipaggio, per condividere con amici ed appassionati, emozioni e sensazioni che solo questa gara può generare. Dalla partenza da Milano, fino all'arrivo al porto di Monte Carlo, abbiamo documentato con foto, interviste e video tutte le tappe che hanno caratterizzato questa edizione cogliendo così umori, sensazioni, speranze non solo del nostro equipaggio ma anche di altri protagonisti della gara.

Potrete vivere l'avventura del Monte, nella puntata di Gentleman Driver tv, andata in onda dal 18 febbraio al 3 marzo, che è visibile, sul sito www.adrenaline24h.com sui social e canale YouTube @adrenaline24h.

NEWS, EVENTI, PERSONAGGI E CURIOSITÀ SU

TUTTI I GIORNI IN TV SU SKY, DIGITALE E WEB

Adrenaline



Gentleman Driver TV



WWW.ADRENALINE24H.COM

sky sport CANALE 229

MOTOR TV



SCEGLI L'ABBONAMENTO la



per un anno
... o per due
cartaceo
... o digitale

12 numeri annui
**A CASA
CON POSTA
CELERE**

Risparmio sul prezzo di copertina
Annunci di compravendita gratis

Inviare la cedola a Edizioni C&C Srl - Via Naviglio 37/2 - 48018 Faenza (RA) fax 0546/662046 - epocauto@epocauto.it - Tel. 0546/22112

CHIEDO DI ESSERE ABBONATO AD EPOCAUTO ALLE SEGUENTI CONDIZIONI (valide solo per l'Italia)

- Abbonamento cartaceo (1 anno) € 35,00
 Abbonamento cartaceo (2 anni) € 65,00
 Abbonamento digitale (1 anno) € 20,00
 digitale + cartaceo (1anno) € 45,00

- Abbonamento cartaceo (1 anno) € 40,00
+ annata su CD o chiavetta USB
 Abbonamento cartaceo (2 anni) € 70,00
+ annata su CD o chiavetta USB

- Abbonamento cartaceo (1 anno) € 40,00
+ libro CLEMENTE BIONDETTI + € 2,50 per spediz.
UNA STORIA LUNGA CINQUANT'ANNI

L'abbonamento decorrerà dal primo numero raggiungibile

COGNOME NOME

VIA n.

CAP CITTA' ()

E-MAIL TEL.

FIRMA

Modalità di pagamento:

Digitali con Carta di Credito o Pay Pal:

- www.epocauto.it per abbonamenti cartacei
- www.edizionicec.it per abbonamenti digitali

oppure

- Versamento su CCP 12099487 intestato EdizioniC&C srl
- Bonifico - coordinate IBAN IT43 0076 0113 1000 0001 2099 487

La informiamo che, ai sensi del decreto legislativo 196/2003, i suoi dati saranno da noi utilizzati a soli fini promozionali. Lei potrà in qualsiasi momento, richiederci aggiornamento o cancellazione, scrivendo a: Edizioni C&C srl - Via Naviglio 37/2 - 48018 Faenza RA - epocauto@epocauto.it

PER IL PROSSIMO CLASSIC GALA DI SCHWETZINGEN... ...AAA CAPOLAVORI BERTONE CERCASI



Anche se mancano ancora vari mesi alla prossima edizione del rinomato concorso di eleganza tedesco, in programma dal 2 al 4 settembre, ferve l'attività per offrire come di consueto uno show fuori del comune.

Anche per il 2022, come già in passato, in mezzo a dozzine di nobildonne a 4 ruote e curiosità inaspettate sarà riservato un posto d'onore a determinati marchi, modelli e atelier protagonisti di autentiche epoche. Ecco dunque che l'edizione numero 18 del Gala punterà i riflettori sulla Röhr, una leggenda dell'automobilismo tedesco degli anni Venti e Trenta, sui 120 anni della Cadillac e, cosa per noi italiani graditissima, sulle creazioni della Bertone. Già in passato il Classic Gala ha fatto da cornice ad alcuni celebrati esempi di quello che è uno dei simboli dell'Italian Style; quest'anno però, per festeggiarne i 110 anni dalla fondazione, l'organizzazione capitanata dall'infaticabile patron Johannes Hübner ha deciso di tributare alla Bertone un omaggio speciale, e a tal fine lancia un invito a partecipare a tutti i possessori, specie nostrani, dei modelli più significativi, rari o carismatici della gloriosa azienda torinese, compresi non solo i prototipi e i purosangue di alto lignaggio disegnati da Scaglione, Giugiaro o Gandini che tutto il mondo ci invidia, ma anche qualcuna di quelle auto di serie studiate per conto di grandi Case che a più riprese hanno caratterizzato l'attività del marchio. Attenzioni particolari saranno poi dedicate a quanto sviluppato dalla Bertone durante i primi anni di vita, quando anche Mario Revelli De Beaumont ne fu assiduo collaboratore, e nell'immediato dopoguerra, prima che il nome divenisse in tutto il mondo sinonimo di audacia e bellezza.



Alcune dive in abito firmato Bertone protagoniste di passate edizioni del Classic Gala: l'audace Alfa Romeo 6C 2500 SS della Collezione Lopresto e, in alto, una aggressiva Iso Grifo.

Chi desiderasse prendere parte all'evento o anche solo informarsi può consultarne il sito (<https://concours-delegance.de> o www.classic-gala.de) o contattare direttamente l'organizzazione (Johannes Huebner Autoconsult, Gebr.-Lang-Str. 24 in, 61169 Friedberg, Germania) all'indirizzo mail huebner@autoconsult.eu.

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 33, 1300 cc, 1990, ASI, conservato, pochi km. Tel. 338.8230621



ALFA ROMEO 75 2.0 i Twin Spark, 1987. Targhe originali, restaurata, interno conservato, tagliandata Alfa Romeo. 11900 euro. Tel. 3388961550



ALFA ROMEO 75 Turbo Evoluzione, costruita in serie limitata n118/500 anno '87. Conservata e mai restaurata, condizioni pari al nuovo. Tel. 3283553543 nicolafava@yahoo.it

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

ALFA ROMEO Alfetta 1600cc, 1975, meccanica già restaurata, carrozzeria e interni da rivedere, colore verde, documenti originali, da passaggio. 6.800 euro tratt. Tel. 347.9375856 – m.cristian.90@gmail.com – Livorno



ALFA ROMEO Alfetta GTV 2000, 1979, ASI, rosso, motore con km 50.000, molti lavori eseguiti, documentabili, testa rifatta agosto 2020. Tenuta in garage. 12.500 euro. Tel. 333.3538217

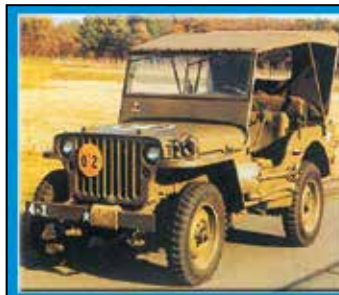


ALFA ROMEO Alfetta GTV Gruppo 2, vettura da corsa stradale, costruita in pochissime unità. Anno 1978, perfettamente funzionante e performante. Sempre verificata e mantenuta in piena efficienza. Appena eseguito il Rialzo. Tel. 3283553543 nicolafava@yahoo.it



ALFA ROMEO Alfetta GTV Gruppo Delta, auto ufficiale prodotta in 125 modelli su 400 previsti. Conservata Originale. Iscritta ai registri storici con CRS e Targa Oro ASI. Tel. 3283553543 nicolafava@yahoo.it

ALFA ROMEO Alfetta Quadrifoglio oro, 1984, colore verde bottiglia, ottime condizioni e perfettamente marciante, 15.000 euro trattabili - zona: Rieti. Solo se realmente interessati - luigianale@hotmail.it



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

Ricambi ed accessori per:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Rco, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Motta
- Applicazioni industriali
- Auto d'epoca Italiane e straniere
- Carrelli elevatori



ALFA ROMEO Giulietta Spider, 1958, 750D, passo corto, Asi Oro. Tel. 335.5691282 - Giulianova

ALFA ROMEO Giulietta, 1988, motore nuovo 1000 km, colore esterno bronzo scuro, interni rossi, cambio manuale, cilindrata 2000. 59990 euro. Tel. 0650780116, info@euro4x4.it

ALFA ROMEO GT Junior, 1973, viola scuro, in condizioni più che ottime, tutta originale sia di meccanica che di carrozzeria più che bella. Prezzo da concordare. Tel. 335.6131357 - Brescia

ALFA ROMEO Coda Tronca, 1972, 1750 spider, 1972, restaurata completamente, vendo o SCAMBIO con GTV Spider 916 possibilmente con gpl. 30.000 euro non trattabili Tel. 339.8001703 - tonispider@libero.it - Modena



ALFA ROMEO Giulia 1600 Spider, colore Rosso Alfa con interni in pelle scai neri, anno '63, conservata al coperto e periodicamente verificata in ogni sua componentistica. Utilizzata regolarmente per mantenerne la piena efficienza. Qualsiasi prova. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it



ALFA ROMEO Giulietta Sprint 1300, 1960, in ottima condizione di carrozzeria e meccanica, Interni nuovi e gomme per info Tel. 329.2970101 - michele.lauria@hotmail.fr



ALFA ROMEO GTV 916 2000 16 valvole, 1996. Perfetto stato d'uso e manutenzione, full optionals, interni nero pelle. Tel. 348.5113854



ALFA ROMEO Montreal, anno '72. Restauro conservativo professionale. Iscritta ASI con Certificato di Rilevanza Storica e Targa Oro. Tel. 3283553543 nicolafava@yahoo.it

AUTOBIANCHI A 111, 1972, perfettamente funzionante in tutto, gommata, targhe libretto e complementare originali, perfettamente conservata. 8500 euro. Tel. 345.7071604

la tecnologia di ieri

la soluzione di oggi

400%
 di maggiore superficie d'appoggio del pneumatico quando è parcheggiato nel cuscinetto

Pneumatici piatti? Mai più!

ALTAIREGO
 tyre cushions set
 100% MADE IN ITALY
 www.altairego.it

Quando si parcheggia nel cuscinetto ALTAIREGO il pneumatico evidenzia un'impronta realmente maggiorata del 400% rispetto a terra, evitando così il piatto del pneumatico. 16 modelli specifici per peso a vuoto dell'auto da 800 Kg fino a 4000 kg.

AUTOBIANCHI Bianchina Panoramica, 1968, molto bella, blu pavone, pronta all'uso, targa originale, divertente ed economica. 5.800 euro Tel. 349.8347177 ore serali - Varese



AUTOBIANCHI Bianchina-Berlina, 1966, in ottime condizioni in tutto (nessun lavoro da fare), targhe e documenti originali. Vendo o scambio. 6300 euro trattabili. Tel. 339.6994058 - giuseppe.salvian@gmail.com



BIANCHINI F3/1000, 1967. Motore Armaroli, telaio revisionato Reggiani. Ufficiale dei fratelli bianchini affidata al grande Massimo Natili. Bella e perfetta in ogni suo componente. Tel. 063213942 - segreteria@studioadottieassociati.it



BMW 700 LS Luxus, 1962. Targhe e libretto originali del 1962 - carrozzeria restaurata - interno conservato da restaurare - 12000 euro. Tel. 3388961550

CADILLAC Convertibile 1953, ASI, vettura in perfette condizioni, colore bianco, interni fasce rosse. Tel. 338.9369456 - Milano

CADILLAC Limousine, 1955, colore bianco, funzionante, buone condizioni 26000 euro. Tel. 3472267687 - silvano.pullin@hotmail.it

CHEVROLET Corvette C3, 1981, 5.700 cc- V8 -250CV, km 9500, ASI. Tetto targa originale modello Rayban (a specchio), colore giallo tenue, finestrini elettrici, specchietti elettrici, completamente restaurata, fondo sano, funzionante in ogni sua parte. 27000 euro. Tel. 347.7131061



CHRYSLER Stratus LX, 1997, cabrio 4 posti in pelle, cambio manuale 2000cc, aria condizionata, colore nero. 2500 euro. Tel. 348.7233321 - giorgiogazzarri@virgilio.it



CITROËN 2 cv, 600 cc, 1982, freni anteriori a disco, motore nuovo restaurato. Tel. 338.8230621

CITROËN 2cv 4, 1976, modello Dolly versione AZ KB motore AZ79/1 cilindrata 435 cv26 del 1976. Ottime condizioni generali sia di motore che carrozzeria, restaurata, motore originale, targhe e libretto originali, benzina, cambio manuale, Km 31000 Stile carrozzeria Cabriolet/Decapottabile Colore bianco e rosso. L'auto si trova a Riva del Garda (TN). 11000 euro. Cell. 3358018927 - armellinienrico67@gmail.com



CITROËN 2cv6 special, 1984, targa oro 2022, ASI, eccelsa, pari al nuovo, km 74000, revisione 2020, 8500 euro. Tel. 348.5113854

CITROËN DS Pallas, 1999, bianca, ottime condizioni. Tel. 333.5207807



CITROËN GSA 1.3 Pallas, 1982. Targhe e libretto originali del 1982 - unico proprietario - conservata. 5500 euro. Tel. 338.8961550



CITROËN Torpedo, 1928. Documenti in regola - omologata Asi targa Oro - usata per cerimonie ed esposizioni - si valuta permuta. 24500 euro. Tel. 338.8961550

i tuoi annunci anche su
www.epocaauto.it

DRADICAR
di Antonio Dradi
AMBASCIATORE DEL COMMERCIO
www.dradicar.it - info@dradicar.it

Via Reale 75/A
48123 Mezzano (RA)
Tel. 0544.523012
Cell. 348 4451122
Fax 0544 523800



Alfa Romeo 155 - 1982 - € 3.000,00
Alfa 155 in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria. Iscritta A.S.I.



FIAT 600 D - 1985 - € 4 500
Vettura conservata, in buone condizioni di meccanica e carrozzeria, perfettamente funzionante.



FIAT 500 - 1974 - € 6.500 Completamente restaurata, in condizioni perfette di meccanica e carrozzeria. Disponibile anche una 500 Abarth Replica.



FIAT 127 - 1981 - € 4000
In buone condizioni di meccanica e carrozzeria, Km. 90.000 originali, collaudo appena effettuato.



Motocarro Bellier Asso - 2011 - € 3.000
Motocarro diesel, motore revisionato e collaudato, cassone da 125x145cm, cambio automatico.



Ford Fiesta - 1985 - € 1.000
In ottimo stato di meccanica e carrozzeria. Km. 47850 originali.

Auto nuove, usate e storiche di tutte le marche

A.S.D. ASSOCIAZIONE **SPORT SHOW**
www.sport-show.it

13^A MOSTRASCAMBIO
CITTA' DI TREVISO

9-10 APRILE 2022

**AUTO
MOTO
CICLI
MODELLISMO
RICAMBI D'EPOCA**

ORARIO PUBBLICO DALLE 09.00 ALLE 18.00
OPEN DREAM (area ex Pagnossin - Via Noalese, 94 - Treviso)
LO SPAZIO ESPOSITIVO VERRA' RISERVATO SOLO SU PRENOTAZIONE

MOSTRA E VENDITA DEL ROTTAME AUTO E MOTO DA RESTAURARE

SPECIALE RADUNI MULTIMARCA MOSTRE TEMATICHE

Info Tel. 335.6610134 - 0422.911698
Fax 0422.913140 mostrascambio.tv@gmail.com



CRYSLER Le Baron, 1996, benzina 6 cilindri 163 cv, 3000 cc, cambio automatico, interni in pelle, capote elettrica. 4900 euro. Pisa. Tel. 348.7233321 - giorgiogazzarri@virgilio.it



FERRARI 308 GTS Carburatori, conservata e sempre verificata presso Officina Ferrari. Colore Rosso Corsa con interni in pelle beige chiaro. Condizioni da concorso. Iscritta ASI con Certificato di Rilevanza Storica e Targa Oro. Qualsiasi prova. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it

FIAT 124 Spider 2000 ie, 1982. Vettura in ottime condizioni, pronta all'uso, qualsiasi prova, look Abarth, ruote da 14 e da 15 omologate, tettuccio rigido e telino. Esamino parziale permuta con auto storica targata da gara o stradale più vecchia. 19900 euro. Tel. 339.7547754

FIAT 126 Giannini 700 GPA 1986, completamente originale, perfette condizioni, conservata, mai restaurata, unica modifica cambio 5 marce, colore bianco, ASI, libretto. 8.500 euro Tel. 347.6577070 - roberto.giannini@irritec.com - Parma



FIAT 126 Personal, 1984, documenti ok, ASI, 2500 euro. Cell. 338.7670661

FIAT 126 prima serie, 1974, molto bella, colore bleu, vernice, interni, gomme, batteria nuovi. 57.000 km, unipro, targhe nere. Tel. 333.2348087 - Arezzo



FIAT 126, 1975, perfetta e originale, gomme e ammortizzatori nuovi. Tel. 348.5113854



FIAT 128 Familiare. Unico proprietario, targhe libretto e complementare originali del 1970, - conservata - km 36000 - 8900 euro. Tel. 3388961550

FIAT 131 Super Mirafiori, 1981, colore blu, restaurata, come nuova, vendo per inutilizzo. 5.500 euro Tel. 349.2957960 - Napoli



FIAT 1400 Farina, 1950, inscrivibile 1000 Miglia. Tel. +39057274186 - Pistoia

FIAT 1900 A, 1954, molto rara, carrozzeria restaurata, meccanica funzionante, interni conservati, da reimmatricolare e rifinire, richiesta molto interessante. Tel. 349.8347177 - Varese

FIAT 500 F Spiaggina, 1967. 25000 euro. Cell. 3286643749 - simonebonafe80@gmail.com

FIAT 500 F, 1965, otto bulloni, colore azzurro acquamarina, nella stessa famiglia da sempre, bella e pronta all'uso, sanissima. 7.500 euro Tel. 391.1295700 riccardo.aletti.77@gmail.com - Varese



FIAT 500 F, 1968, colore beige sabbia, restauro totale, carrozzeria, meccanica e interni, doppie chiavi, libretto uso-manutenzione, pronta all'uso. 8.000 euro. Tel. 346.3045499



FIAT 500 L, 1969, restauro completo, doppie chiavi, documentazione completa, pronta all'uso splendide condizioni, 7.700 euro. Tel. 346.3045499



FIAT 500 Sporting Abarth, 1996, originale, pochi esemplari, iscritta registro fiat, con assetto, barra duomi, autoradio, volante sparco, doppie chiavi, splendide condizioni, pronta all'uso. 7.400 euro. Tel. 346.3045499



FIAT 500c Topolino, 1953, in ottimo stato, contattare orario pasti, 7800 euro. Tel. 0332648462

FIAT 850 Idromatic, 1968, rara, molto bella e ben funzionante, targa originale, documenti da passaggio. 4.500 euro Tel. 392.7008021 - Varese



FIAT Balilla Coppa d'Oro, in fase di restauro con scocca nuova, targa Roma. Tel.348.7350293



FIAT Barchetta, 1995, targa oro ASI, con hard-top in dotazione, aria condizionata, meccanica e carrozzeria perfette, gomme nuove, km 139.000. 10.500 euro. Tel. 346.3045499

Autotappezzeria CLASSICA by Olmi
 Specialisti nel restauro d'interni per auto d'epoca con materiali originali omologabili A.S.I.
 Via Bottai di S. Sebastiano 30 Bottegone (Pistoia)
 info@classicabyolmi.it
 www.classicabyolmi.it
 Tel./Fax 0573-544896 - Cel. 339-5789431



SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESIS



COMPONENTI MOTORE E ACCENSIONE



CARBURATORI E KIT REVISIONE



COMPONENTI IMPIANTI FRENANTI



FANALERIA E PARTI DI CARROZZERIA

RICAMBI JAGUAR - DAIMLER - MG - TRIUMPH - MINI

TEL: 0382-525429 0382-523630

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM



FIAT coupé, 1996, 1800, 16V, 131 cv benzina, 140000 km, accessoriata tuning, cerchi 15", 3 porte, colore amaranto met. 2500 euro. Pisa. Tel. 348.7233321 - giorgiogazzari@virgilio.it

FIAT Moretti, 1973, convertibile restaurata. 7800 euro. Tel. 347.2267687

FIAT Punto Automatica, 2002, sanissima, mai urtata, tenuta sempre in box, 115.000 km garantiti, gommata 80%, revisionata. 1.500 euro Tel. 335.8009188 - Bergamo

FIAT Ritmo 65, 1981, vettura sanissima sempre in box, no ruggine, 62.000 km garantiti, freni distribuzione batteria gomme nuovi. 3.600 euro Tel. 335.8009188 - Bergamo



FIAT Siata 850 Spring, 1970, accessoriata, pari a nuova. Visibile a Genova. Esamino permuta. Tel. 335.5604632

FIAT X19 Bertone, 1987, auto da restaurare per mancato tempo e per ormai non più utilizzo, peccato tenerla ferma. 1500cc 5 marce colore bianco, motore funzionante, buona base per restauro, possibile vederla in zona Casei Gerola. Prezzo trattabile 8000 euro. Tel. 344.1607711



FORMULA PANDA Monoposto 1987, omologata Asi Oro, motore 903 originale + altro motore

A112 Arbarth 80 HP, 2 tipi rapporti, licenza CSAI scaduta, telaio Faggion. 8.500 euro Tel. 329.0514480 Ferrara

FORD Model T Tudor, 1926, in ottime condizioni, funzionante, interni spettacolari, gomme seminuove, valuto parziale scambio con auto interessante. Tel. 392.7008021 ore serali - Varese

INNOCENTI IM3, 1964, colore blu, interni panno rosso, targa e documenti originali, perfettamente restaurata, meccanica e carrozzeria, visibile a Benevento. Trattativa riservata. Tel. 348.6458475 - morris1001@gmail.com

INNOCENTI IM3, 1964, perfettamente restaurata, colore bleu, interni panno rosso. Tel. 335.8128617

INNOCENTI Mini Cooper Export 1300, 1972, restaurata, meccanica rifatta nuova, tubo scarico, ammortizzatori, servofreno, pompa benzina e altro. Eventuale scambio con Vignale spider 750. 14.000 euro. Tel. 368.7624662

JAGUAR Daimler Sovereign 1981, ottime condizioni, grigia rivestimenti in pelle. Tel. 333.5207807



JAGUAR E 4.2 prima serie anno 1966. Tel. +39057274186 - Pistoia



JAGUAR MKII 3.8, 1963. Restaurata in modo esemplare presso blasonata officina Jaguar ufficiale. Aria condizionata, servosterzo idraulico, Connolly, serbatoio, cerchi, tutto nuovo. Motore e cambio revisionati. Effettuati Km 300 dal restauro. 67000 euro. Tel. 335.6144803



JAGUAR Mk4 1,5 Litre, restauro conservativo. Auto da collezione elegante e dinamica. Colore della carroz-

zeria originale con interni conservati, in pelle di colore Rosso Cartier. Cilindrata 1776cc. Anno 1949. Regolarmente iscritta ASI con Certificato di Rilevanza Storica. Utilizzata regolarmente per mantenerne la piena efficienza. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it

JAGUAR Sovereign 4.0, 1995, ferma da inizio pandemia, da collaudare, bollo scad aprile 2022, da restaurare, 148.000 km circa, motore in buono stato, prezzo da concordare. Tel. 349.6958705 - Udine marioangeli.magister@gmail.com

JAGUAR S-Type 2000, 4.0 V8, British green, 112.000km, anno2000; sensori parcheggio, tetto apribile, cambio autom, pelle, tagliandi certificati, uniproprietario, sistemare cielo e alzavetro; si valutano permuta, Tel. 3393405930. 5500 euro trattabili - mail.mistercar@gmail.com



JAGUAR XJ3200 Executive 2001, km 128.000, nessun lavoro da fare, motore 8 cilindri, tetto apribile. 6800 euro. Tel. 348.5113854



JAGUAR XJS-Convertible, 1993, conservata ed usata benissimo. Motore 5345 cc. Verde met/beige 24000 euro. Tel. 335.6144803



JEOP Willys, 1941, + una rottamata, tutte le parti meccaniche, pezzi di carrozzeria più targhe nere. 18.000 euro. Tel. 340.7195627 - Trento

JEOP CJ7 Isuzu Renegade, 1982. 19000 euro. Tel. 335.6099418

JEOP Wrangler, prima serie, 1987, 4.2 L 93000 miglia, soft top nuovo, fondo sano, colore panna, interni in pelle in tinta, modello americano (fari grandi), auto funzionante in ogni sua parte, doppio carburatore per miglior resa (cedo anche originale). 17000 euro. Tel. 347.7131061

LANCIA Aurelia B20 III serie, 1953, colore verde, targa originale, ASI oro. Tel. 335.5691282 - Giulianova

LANCIA Beta, 1975, coupe 1.6 blu, interno giallo/marrone, prima serie, ottime condizioni, carrozzeria sana, riverniciata anni fa, interno originale perfetto, motore e meccanica ok, libretto del '77, targhe nere, uso e manutenzione, foglio complementare. 1590cc, 107cv, 4 marce. 9000 euro. Tel. 3498689674



LANCIA Delta HF Turbo I.E. 140 cv, 1989, in ottimo stato, 94500 km, tagliandi progressivi eseguiti, tetto apribile, A.C., interni Sparco alcantara, ASI, CRS. Valuto permuta. Targa originale. 14800 euro. Tel. 339.6438511 - Torino

LANCIA Delta prima serie, 1982, grigio scuro, ferma per 30 anni, solo 39.000 km, carrozzeria interni e meccanica perfetti, tagliando: olio filtri distribuzione, pompa acqua, freni e pompa, freni, batteria, gomme e altro, revisione 2023. 5.200 euro. Tel. 320.1169319 - Benevento



LANCIA Fulvia 1300/5M, 1972, targa oro, ASI, nessun lavoro da fare, interni nero, km 78000. 6700 euro. Tel. 348.5113854

LANCIA Fulvia 2C, 1965, bianco saratoga, omologata ASI Oro, molto bella, revisionata e pronta a viaggiare, targa originale, 8.300 euro Tel. 0332.263461 ore serali - Varese



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.





Altraepoca
di Enrico Alltopiedi

Ricambi d'epoca
Meccanica - Carrozzeria - Parti elettriche
Guarnizioni - Tappeti in gomma
Via G. Giardini 38/40 Mondragone (CE)
www.altraepoca.com Tel. 0823/978282



MASERATI MERAK SS, 1980. Tel. +39057274186 - Pistoia



MERCEDES 300 D, 1979. Interno in pelle crema Nuovo - meccanica in ordine - revisionata - iscritta ASI - carrozzeria da restaurare. 4500 euro. Tel. 3388961550



MERCEDES 420 SE, 1988. Auto in buone condizioni sia carrozzeria che motore, diversi lavori fatti, Impianto GPL nuovo, gomme nuove, tettuccio, bollo ed assicurazione ridotta, nessun lavoro da fare. 6.200 euro trattabili. Tel. 348-5216200 - ore pasti 0524-525911



MERCEDES Benz 190 SL Roadster anno 1959. Restauro conservativo professionale. Iscritta ASI con Certificato di Rilevanza Storica. Tel. 3283553543 nicolafava@yahoo.it



MERCEDES Benz 220 SE, 1964, italiana da sempre completamente restaurata ai massimi livelli. ASI oro senza annotazioni, corredata di perizia estimativa di perito esperto della CCCIA di Ferrara. 60000 euro. Tel. 335.5231519 - Modena - maurobarbieri_000@fastwebnet.it



MERCEDES cabrio (E124), 1995, meccanica perfetta, pochi km, carrozzeria integra, collezionista vende per fine patente, 11600 euro. Tel. 349.2535421 - Torino - volesiato@outlook.com

OPEL Olympia Rekord 1954. Jose.mpf.costa@gmail.com - Lisbona Portogallo

OPEL Rekord A, 1965. Jose.mpf.costa@gmail.com - Lisbona Portogallo



PEUGEOT 205, 1994, 3 porte, in ottime condizioni, sedile di guida nuovo e motorino di avviamento, km. 196000, meccanica con manutenzione accurata, nessun incidente e nessun punto di ruggine, valuto scambi 1700 euro. Tel. 337.496178

EUROTELI - LIVORNO

Tel. 0586.887456 - www.euroteli.it

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



SPEDIZIONI IN CONTRASSEGNO

PEUGEOT 305 SE serie 1, 1982. Jose.mpf.costa@gmail.com - Lisbona Portogallo



PORSCHE 356B, 1962, da concorso, completamente nuova, motore nuovo, tetto apribile, accessoriata, ASI oro. 85000 euro. Tel. 335.5604632



PORSCHE 356C Restauro completo professionale. Carrozzeria rinfrescata con colore Rosso Erdberott originale da Scheda di Produzione Porsche. Motore completamente revisionato e collaudato. Iscritta ASI con Certificato di Rilevanza Storica. Qualsiasi prova. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it



PORSCHE 996 Carrera 4, Carrozzeria color nero con interni in pelle neri, anno 1999. Condizioni pari al

nuovo. Tagliandi e lavori certificati. 111 verifiche Porsche. Qualsiasi prova. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it



PORSCHE 911 3200 cabrio, 1987, conservata molto bene con aria condizionata originale. Km 102.000. 55000 euro. Tel. 335.6144803



RENAULT 5 TL, 1989, GPL, valido 2027, ASI con CRS, Km, 130000, motore, restaurato, e anche bella di carrozzeria e interni, VALUTO SCAMBI, sempre garage, da vedere e provare 3700 euro. Tel. 337.496178

RENAULT Fuego 1600, 1985, da restauro, motore funziona, documenti regolari, unipno. Tel. 333.2348087 - Arezzo

RENAULT Megane, 1988, in buono stato. Convertibile 3 porte carrozzeria in buono stato colore blu, 4 posti, funzionante. 2500 euro. Tel. 347.2267687



RENAULT R4 850cc, 1981, restauro totale, interni perfetti. Tel. 338.8230621

ROLLS ROYCE Silver Cloud 1960, targa oro ASI, vendo per inutilizzo, prezzo affare. Tel. 338.9369456 - Milano

STEYR Puch Pinzgauer 712M, 1972, telonato 6x6 Iscritto ASI, Fuoristrada dalle caratteristiche uniche. ASI. Veicolo per amanti del genere e di sicura rivalutazione. Ottimo come veicolo turistico. Immatricolato autocarro. 27000 euro. massimodegliulio@peopledrive.it

TRIUMPH TR7, 1982. Colore verde auto in buono stato funzionante, convertibile. 8000 euro. Tel. 347.2267687

Punto di riferimento per collezionisti e appassionati di auto storiche Bavarese... con una predilezione particolare per le BMW da corsa

Vendita ricambi, restauri, noleggio auto da corsa, preparazione per gare, supporto tecnico e logistico...



Via Fondo Ausa 66, Dogana Bassa 47891, RSM
tel: +39 333 1329202 & +30 6932 246061
email: steliosvtp@gmail.com

dal 1944

f.lli rossi

PNEUMATICI

...la sicurezza di una scelta

Pneumatici per auto da collezione

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

flirossityre
flirossipneumaticisrl

DAL 1985
PiccoloBrūnō
 INFISSI TENDE VERANDE
METTI AL SICURO LA TUA AUTO
 www.piccolobrunosrl.it - 049 769580



Restauri professionali e preparazione alla vendita
www.cassiaoldcars.it

VOLKSWAGEN Golf, 2ª serie 1985, ASI, 1050 cc, 4 marce, veramente bella, perfettamente funzionante, 5 porte, colore verde metallizzato, con 108000 km, richiesta 2900 euro Tel. 347.2828048 - triso2007@gmail.com



VOLKSWAGEN Maggiolino 1200, 1982, ASI, targa nera, km 78000, con gomme e ammortizzatori nuovi. Tel. 348.5113854

VOLKSWAGEN T2, 1973, doppia cabina, 6 posti, originale ASI, 20000 euro, silvano.pullin@hotmail.it

ACCESSORI AUTO



Cerchi Stilauto n° 4 da 14 come nuovi e gommati 80%. Idonei per vetture anni 70 tipo Fiat 124, Lancia, Fulvia, Alfa, GT, VW Porsche 914 320 euro. Tel. 348.3852022



Per Alfa Romeo Giulietta, cerchi tipo Borrani. Tel. 340/2290496



Per Alfa Romeo 2000 berlina e Nuova Giulia super, volante originale Alfa con corona in legno in ottime condizioni. 180 euro. Tel. 337.607308

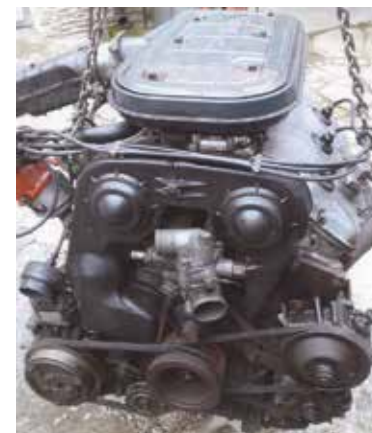


Due **ruote** alluminio diametro 400mm, montano pneumatici 155x400, buoni, da restaurare, ex formula junior, Toscana. 600 euro. Tel. 329.2167597



Per Alfa Giulia SS, testa, prezzo da concordare. Tel. 348.7800210

Per Alfa Romeo Alfa Sud Sprint Veloce, porta destra e sinistra, cofano anteriore e posteriore, parabrezza, fanaleria posteriore completa. Tel. 349.2957960 - Napoli



Per Alfa Romeo 2500 V6 busso, motore e cambio, versione a carburatori, completo di tutti gli accessori, non bloccato, visibile a Gambettola. Tel. 337.607308

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

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 **PARAURTI RADIATORI** ecc. * saldature ad argentana, ottone, tlg, 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.



Per Alfa Romeo 75-90-Alfetta -Spider, 4 cavi candele nuovi originali Alfa Romeo. Tel. 347.3684439



Per Alfa Romeo 75-90-Alfetta, 4 iniettori Bosch nuovi originali Alfa Romeo. Tel. 347.3684439

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 €2.630 - (incl. IVA) www.speedwert.de - Tel. 0049 1703015714 Si parla tedesco e inglese.



Per Alfa Romeo Giulia Super, 1968, cruscotto completo di veglia contachilometri + consolle completa di strumentazioni. Tel. 349.2957960 - Napoli

Per Alfa Romeo Giulietta Spider Sprint Giulia GT, ricambi e altro materiale. Tel. 338.9369456 - Milano



Per Alfa Romeo GT 2000, strumento contachilometri funzionante, ottimo stato, prezzo 150 euro. Tel. 348.7800210

Per Alfa Romeo GT Bertone, 1963/76, ricambi di meccanica, carrozzeria, volantini. Tel. 338.1500621 - Ravenna



Per Alfa Romeo GT Junior 1300, 1600 e 1750, cruscotto completo di strumenti in buone condizioni, visibile a Gambettola. 840 euro. Tel. 337.607308



Motori revisionati Balilla 1100A, 500C con pistoni, bronzine valvole. Tel. 333.3481582 - Faenza



Per Coppa d'oro e Berlinetta Mille Miglia, cerchio. Cell. 328.2299166

Per Fiat 124 Sport, volante corona legno, usato, in ottime condizioni, diametro 36cm. 160 euro. Tel. 329.2167597

Per Fiat 128, 1975, porte, parabrezza, cofano anteriore e posteriore, paraurti, mascherina. Tel. 349.2957960 - Napoli

Per Fiat 130 coupé e berlina, cerchi originali in lega Cromodora misura 6.5 x 14 (girano perfetti e in ottimo stato). Tel. 339.6994058 - giuseppe.salvian@gmail.com - Treviso



Per Fiat 1100B fuoriserie, cerchi ruote. Tel. 340/2290496

Per Fiat 1300 1500, 1964, lunotto, paraurti, testata, ponte posteriore completo, differenziale, tamburi freni, trasmissione, cambio, scatola sterzo. Tel. 349.2957960 - Napoli



Per Fiat 500 anni 60/70 n° 4 cerchi Albarellida 12, i cerchi sono originali, sabbatiati e verniciati completi di gomme, tutti in ottime condizioni. I cerchi sono visibili in provincia di PD. 600 euro. Tel. 348.3852022



Per Fiat 500 e 126, carburatore dell'orto FRG28, usato in ottime condizioni. 120 euro. Tel. 337.607308

Per Fiat 500 familiare, 1970, cambio completo di semiasse + traversa posteriore. 150 euro. Tel. 339.5243343 - Bologna

Per Fiat 500R 126, 594 cc, motore restaurato Tipo 126A5000. 750 euro Tel. 346.3045499 - Parma



Per Fiat 501 Torpedo, scocca in legno più maniglie interne, esterne, serrature, capote ed altro. Tel. 348/7350293

BLUCCINO di Baldoni Luciano



Restauri auto storiche

Via Bruno Buozzi, 7 - 48026 Russi (RA)
Tel. 0544 582277 - Cell. 335 7114060
www.bluccino.com - bluccino.lb@gmail.com

Per Fiat 509, coppia fanalini. Una con vetro originale serigrafati, l'altro senza vetro. Condizioni eccellenti/buone. 750 euro o proposta. Tel. 333.4020775

Per Fiat 600D Multipla vendo motore serie 008 e cambio e altri materiali usati. Tel. 339.1987696 - Torino



Per Fiat 850 Sport e Pulmino 900T, vendo pompa acqua 4 fori, fondo di magazzino, perfetta. 200 euro Tel. 340.2830841 - Teramo

Per Fiat Abarth 850TC, 1960, motore preparato per gare, da noto preparatore di Milano. 5.000 euro Tel. 348.5637820 - Aosta



Per Fiat Balilla 4 marce, albero motore in perfette condizioni, ho anche albero a camme e pompa olio. 230 euro. Tel. 337.607308



Per Fiat Balilla quattro marce, testata in perfette condizioni, già sabbata, senza crepe e corrosione. 160 euro. Tel. 337.607308



Per Fiat Balilla, 4 marce, quattro bielle con pistoni, in ottime condizioni, a Gambettola. Tel. 337.607308

PER LA TUA PUBBLICITÀ SU

epocAuto

0546/22112

pubblicita@epocauto.it

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
Raffaello Bacelliere (+39) 335 5846559

Per Fiat Dino 2400 motore perfettamente funzionante. Tel. 347.5914977 - Trento

Per Fiat Dino spyder, 1970, motore dino spyder 2000 incompleto smontato, mancante di albero motore, coppa dell'olio e coperchi punterie. Cambio completo fiat dino 2000 e tre carburatori da ricondizionare. 3500 euro. gianluca.linari@linarigrsrl.it

Per Fiat Topolino C, monoblocco sanissimo e in ottimo stato + collettore di scarico ok. 200 euro. Tel. 339.6994058 - giuseppe.salvian@gmail.com - Treviso

Per Lancia Ardea prima serie vendo o scambio testata in buone condizioni, tutta sanissima e completa di valvole. 350 euro Tel. 339.6994058 - giuseppe.salvian@gmail.com - Treviso



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



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

www.rossoclassic.it
Ricostruzione impianti elettrici su vettura e costruzione accessori cruscotto

Per Lancia Flavia berlina e coupé prima serie, 1960-67, ricambi di ogni genere di meccanica e carrozzeria. 2 modifiche Nardi per coupé 1500. Prezzo modico. Tel. 335.6181971 - lucionardi@tiscali.it - Milano

Per Lancia Flavia coupé prima serie 1500, 1962, vendo camme e pistoni nuovi ed originali Lancia, motore 815130 oltre a collettore Nardi per sostituire i 2 carburatori con uno solo Weber maggiorato. Prezzo da concordare Tel. 335.6181971 - lucionardi@tiscali.it - Milano

Per Lancia Fulvia Zagato, motore e cambio, montato su suo trapezio completo di tutto (motore cambio radiatore e tutti gli accessori). 500 euro Tel. 338.9075534 - Bologna

Per Lancia Fulvia, cambio 818630 5 marce. 350 euro. Tel. 346.3045499 - Parma

Per Porsche 911/930 ricambi diversi meccanica e carrozzeria, intercooler ruf autobloccante e cambi per Carrera 964 + altro Tel. 340.5887696 - Alessandria



Per Topolino barchetta, cerchi. Tel. 340/2290496



Per Topolino C, carburatore Weber 22 DRA usato, in ottime condizioni. 85 euro. Tel. 337.607308 Gambettola

Per Volkswagen Maggiolino, 1967, cofano posteriore, parafranghi posteriori, parabrezza, lunotto, porta destra e sinistra, motore. Tel. 349.2957960 - Napoli

Vendo **targhe** originali americane a richiesta Stato + varie scritte e emblemi vetture italiane e americane. Tel. 338.9369456 - Milano

MOTO



BENELLI 50 Decabarca 4v Unico esemplare - restaurata professionalmente - Tel. 338.8961550 5900 euro.



BENELLI 500, 1975, fa parte di una collezione privata, ottima condizione. Tel. 328-0516097 - sannitonicola@gmail.com - UD



BENELLI Bassotto Molto bello e raro, 7500 euro. Tel. 338.8961550



tel. 0323-889616
mail. info@rapidlux.it

- **Fodere coprisedili**
- **Copriauto da interno ed esterno**
- **Tappeti personalizzati**
- **Copricapotta magnetico**





BSA Victor 441, 1961, ottimamente conservata, funzionante, impianto elettrico revisionato. 4800 euro. Tel. 335.6694171 - giansi20411@gmail.com



CARNIELLI Moto Graziella, 1969, completo e originale. Funziona bene. 800 euro trattabili, Tel. 339.7695249



DNEPER MT9 motorcar, anno immatricolazione 1979, è la moto di un mio caro amico che non può più utilizzare, vedi servizio su epocaAuto 4/2020. Tel. 333.5812421 - Imola



FANTIC Motor 100 CROSS -Strada, anno 1972, documenti ok, originale, d'interesse storico, raro. 2000 euro, Cell. 3387670661

GANNA 350 VT Corsa, 1926, funzionante e ben tenuta, forse unico motore rimasto, prezzo impegnativo, spedisco foto e moto. Tel. 334.1364324 - Ragusa

GILERA 125 TG1, 1981, colore rosso, documenti originali in regola, da restaurare, uniproprietario, modello senza miscelatore. Prezzo da definire. Tel. 333.4164968 - Ravenna



GILERA B300, 1969, pari al nuovo, facente parte di una collezione trentennale, movimentazione statica mensile. Tel. 328.0516097 patrizia.debortoli@gmail.com - Udine



GITAN 48 grillo, 1960, restaurata 30 anni fa, funzionante, originale, con denuncia di smarrimento, libretto circolazione. 900 euro. Tel. 0523.896247 - Piacenza



HONDA Dominator 1992, 4 tempi, conservata e originale in ogni sua parte, targa Oro Asi, prezzo trattabile 3.800 euro. Tel. 331.2640840 - stefanopoli1961@gmail.com - Livorno



ISO 125 quattro tempi, 1962, perfetta, documenti e targa regolari e d'origine, secondo proprietario. 4500 euro. Tel. 335.6468789 - ferrari.enry@virgilio.it



Agenzia Autosprint
pratiche auto

Nazionalizzazioni Veicoli Esteri
Reimmatricolazioni Moto e Auto Storiche e d'Epoca
Iscrizione ai Registri Storici tutti i mesi presso la nostra sede
Visita il nostro shop di schede tecniche!
Il database di schede tecniche di veicoli storici più grande del mondo

Tel. 0373 84850
Cell. 348 7972093
Mail: info@autosprintcrema.it
Web: www.autosprintcrema.it



Giradischi per auto e mangiadischi portatili **Motori e ciclomotori Gilera 50 e 80cc.**
 a GONZAGA (MN) Tel. 0376.528166. A richiesta invio elenco dei modelli disponibili con i relativi prezzi.

Targhe Storiche Srl
 Targhe per veri intenditori
 Targhe decorative per auto e moto d'epoca
www.targhestoriche.it
 Ingresso clienti: Via Colonnelle 22 - Castel Gandolfo (RM)
 Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986



ITOM Astor, 1958, Sport 1ª serie, ottime condizioni, 750 euro. **BENELLI** 50cc America, restaurato, 750 euro. **MOTOM** 50 superelle bianco, 1960, restaurato, 750 euro. **BICI** Persol Honda per bambini da cross, 150 euro. Tel. 320.1169319 - Benevento

LAVERDA 750 GT, 1969, conservata, funzionante, iscritta ASI con documenti da passaggio originali. Tel. 334.1364324 - Ragusa

MAS 175, 1932, funzionante, conservata, targa 2 numeri, libretto originale, spedisco foto. Tel. 334.1364324 - Ragusa



MALANCA 48 sport, 1960, restaurata 30 anni fa, funzionante, con denuncia di smarrimento libretto circolazione. 900 euro. Tel. 0523.896247 - Piacenza



MONTESA 348 Trail, 1976, conservato, completo,

no documenti, no targa, 1800 km, unipro. 800 euro non trattabili. Tel. 342.5758002



MORINI Corsaro 125, 1972, restaurato perfetto. Tel. 328/0516097 - sannitonicola@gmail.com



MOTO GUZZI Falcone 500. Tel. 333.3481582 - Faenza



MOTO GUZZI GTV sidecar. Tel. 333.3481582 - Faenza



MOTO GUZZI Sport 15 con sidecar, 1933, con documenti originali. Revisionata fino a settembre 2023, restaurata qualche anno fa. Con sidecar Smit Parri, tutto originale. 24.500 euro. Tel. 338.3372667 - Bologna

Liguria Classic Imperia
 I viaggiatori del gusto
AUTOSTORY & C. IMPERIA
www.mercatoretro.it
 info. 3292154756 - info@mercatoretro.it

Giugno
 10/11/12/ 2022
 IMPERIA

Mercatoretro 2022



MOTOM 48 cc, in ottime condizioni generali. Tel. 338.8230621



NORTON Manx 350, 1954. Originale in ogni suo componente. In perfetto stato. Tel. 063213942. segreteria@studiozadottieassociati.it

PATRIARCA 250 costruita nel 1929 in soli 2 esemplari dalla Ditta Torinese omonima. Prima immatricolazione 1934. Documenti e targa originali. Radiata d'ufficio. Perfettamente funzionante e con ottima compressione. Tel. 3473304336. 26000 euro - matteobellomo@libero.it



MV 250 B bicilindrico, 1971, Doc OK. 3000 euro. Cell. 338.7670661



PIAGGIO Vespa PK50XL, 1987, conservata, funzionante, originale con documenti. 1000 euro. Tel. 335.5315434 - Mantova



PIAGGIO APE 150, 1959, perfetta, documenti regolari. 15000 euro. Tel. 335.6468789

PIAGGIO Vespa 1950, Sprint Veloce, colore bianco, targa Milano + altra Vespa 50. Tel. 338.9369456 - Milano

PIAGGIO Vespa PK 50 SI, 1983, ferma da anni, causa decesso, seminuova, disponibilità per visione. 1.500 euro Tel. 371.3767661 - 339.3277434 - Pisa

MV Augusta 350 GT, 1972, Doc in regola. 4000 euro. Cell. 338.7670661

Agenzia Aguggini 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.agugginisas.it TEL.02.96320107

ACCESSORI MOTO



Carburatore
Moto Dell'Orto MC 26F, per Guzzi, usato in buone condizioni 250 € Toscana, Tel. 329 2167597



Per Honda 125 NSR, 1990/91 - triangolo forcella, fanale post., maniglia passeggero, gambali e molle forcella, rubinetto benzina con filtro, cavo kontakm. (senza filo interno) con presa movimento sulla ruota ant. - in blocco euro 80,00 oppure singolarmente, accetto proposte. Tel. 051.471871

AUTOLACKTESTER
L'ORIGINALE

- ✓ Vernice originale?
- ✗ Stuccata?
- ✗ Riverniciata?

PROVA SUBITO!
Veloce & sicuro

www.autolack-tester.de

Penisola Sorrentina

xii edizione

1-2-3 Aprile 2022



Via Salvator Rosa, 299 - 80135 Napoli | Tel. 081.5440538 Whatsapp 377.6717830 | e-mail: iniziative@antiquariauto.com

Meglio che un FIDUCIARIO



To Viaggio Sempre

PIACENZA Gas-Auto
ELETTRICITÀ
di Farioli & Anna

35 Anni di esperienza

IMPIANTI A METANO E GPL NON INVASIVI
Eliminiamo i problemi di carburazione
Doppia alimentazione
Via Bresciani 19 - 28122 Piacenza - Tel./Fax 0523/609828 - piacentagasauto@libero.it

In Impianti Metano - GPL su Auto d'Epoca

Per INNOCENTI Lambretta 125B'48/49, forcella anteriore, solo meccanismo e serbatoio benzina, ottime condizioni, inoltre ricambi vari per motocarro 600V, meccanica e carrozzeria. Prezzo da concordare. Tel. 347.4286328 - Alessandria



Per Innocenti Lambrette varie, anni 50/60, gruppo avviamento completo per Lambretta F, forcelle per Lambrette D LS LI e motocarro FD con mozzo e parafango, motori per Lambretta 125-150 Li e motore 48 Lambrettino Prete. Tel. 347.4286328 - Alessandria



Per Motocarro Moto Guzzi Ercole 500cc, 1960, 1 motore con avviamento elettrico, 1 motore con avviamento a pedale, carburatore Dell'Orto MC 26 filtro serbatoio e manubrio con manettini. Tel. 347.4286328 - Alessandria



Ricambi per Moto Morini Corsaro 125, anni 1965/1970 in buone condizioni come da foto vendo in blocco o singolarmente: - fanale cev mod.8691 igm.0122px -

bauletti destro/sin. con coperchio privo del pomello - coppie pedane poggiatepiedi passeggero 110 euro. Tel. 051.471871

Per moto varie Sport, Fuoristrada, Scrambler, Café, anni 60/70/80, vendo cupolini, carene, parafanghi, monoselle, protezioni in vtr, nuovi resti magazzino (esempio: cupolino Motom, 48 ss universale 50 cc euro 45 da privato) Tel. 371.4379691 - Savona

Per Velosolex ricambi per modelli 2200 - 3800 - 5000. Tel. 338.3495993 - sergio.piccina@hotmail.it

VARIE

Autoradio Condor ultrapiatto, 1950/51, funzionante in ottimo stato. 280 euro trattabili Tel. 329.0454819 - Grosseto



BCS 268 (4 ruote a volante), anni '60, rarissima motofalciatrice con guida a volante, avviamento elettrico barra falciante m 1,40 con sollevamento idraulico a motore 15 cv, benzina, sedile molleggiato, ottimo stato. Prezzo da concordare. Tel. 347.4286328



Brochure Fiat Campagnola, originale in buone condizioni. 30 euro spedizione compresa. Tel. 338.3391744

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




Catalogo parti di ricambio per Fiat Dino originale Fiat. patrizia.debortoli@gmail.com - Udine



Insegna luminosa BCS (motofalciatrici), bifacciale in ottime condizioni, come nuova, funzionante, misure 105 cm x 70 cm, visibile a Gambettola. Tel. 337.607308



Libretto uso e manutenzione autocarro Fiat 615 N. Disponibili altri libretti per veicoli Fiat 50 Mail: cesareiacobelli@gmail.com - Tel. 348.3669390



Libretto uso e manutenzione originale per OM Leoncino in buone condizioni. 40 euro spedizione compresa. Tel. 338.3391744

Libretto uso manutenzione Alfa Romeo Alfasud Sprint veloce, originale in buone condizioni, 25 euro spedizione compresa. Tel. 338.3391744



Libro "Carrozzeria Touring" di Carlo Felice Bianchi Anderloni e Angelo Tito Anselmi - ediz.autocritica, settembre 1982 - rilegato e con sovracopertina, dimensioni cm. 27x27 - pagine 351 condizioni molto buone, euro 190 - Tel. 051.471871 Bologna

epocaAuto
sarà presente a
AUTOMOTORETRÒ
TORINO dal 28 aprile al 1 maggio



10.02
13.02
2022
TORINO
LINGOTTO FIAT
AMR
SARÀ UNA
RIVOLUZIONE



epocaAuto
N. 112
3000000000
€ 3,90

Amata dall'Europa al Sudamerica **FIAT 127**

Auto elettrica
una storia che arriva da lontano

Moto Gibson
il miglior motore

Panhard CD
ricambi di serie e accessori

Fiat Abarth 2000
L'ultima Ferrari Carlo Abarth

Mercedes 170V
Centro della storia

**SE VUOI ESSERE SICURO DI TROVARE EPOCAUTO
NELLA TUA EDICOLA PREFERITA,
INVITA L'EDICOLANTE AD ISCRIVERSI A
LAMIACOPIA.SODIP.IT
E PRENOTARE LE PROSSIME USCITE**



Il servizio è gratuito, il lettore è soddisfatto

AVIGNON PARC EXPO

MOTOR motor-passion.com

25.26.27

MARZO

2022

PASSION[®]



BARRAYA

contact@motor-passion.com

+33 (0) 4 90 275 099

AVIGNON
Ville d'exception

AVIGNON
TOURISME



44^e ANTWERP CLASSIC SALON



WWW.ANTWERPCCLASSICSALON.BE

11 - 13 MARZO 2022

ANVERSA - BELGIO



**SPECIALE
ABBONAMENTO
DIGITALE**

**SE TI PIACE LEGGERE EPOCAUTO
IN VERSIONE DIGITALE
ABBONATI QUI**

DIGITALE 1 ANNO € 20,00
FORMATO PDF: LO SCARICHI SU PC E LO
LEGGI QUANDO VUOI

**GLI ABBONATI PUBBLICANO
GRATIS GLI ANNUNCI:
90 GIORNI SUL SITO
2 PASSAGGI SUL GIORNALE**



WWW.EPOCAUTO.IT

LO LEGGI PRIMA CHE ARRIVI IN EDICOLA - ANNUNCI GRATIS - RISPARMIO SUL PREZZO DI COPERTINA