

**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

€ 3,50

Portogallo
Cont. € 7,95
Germania € 9,95
Belgio € 8,95
Spagna € 7,95
Svizzera CT. 8,00 Chf

epocaAuto

Fiat 600 MULTIPLA



La rivincita del monovolume



La Superba:
OM 665 S



Toyota Land Cruiser

INDUSTRIA
GIAPPONESE



Primula
coupé S

QUALE DELLE DUE?

124 Sport



A Imola grande festa
HISTORIC MINARDI DAY

Ammiraglia anni '70
FORD GRANADA

Derby scandinavo
VOLVO E SAAB

In caso di mancato recapito, inviare C/PB 10106/04 per la restituzione al mittente che si impegna a versare la dovuta tassa.

Mensile - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, D.C.B. - Filiale di Bologna



C.A.M.E.R.
Club Auto Moto d'Epoca Reggiano



41° EDIZIONE
GONZAGA (MN) 8-9 OTTOBRE 2022
EX REGGIO EMILIA
AUTO MOTO CICLI RICAMBI E ACCESSORI D'EPOCA

MOSTRA
SCA**M**BIO

120.000 MQ
DI ESPOSIZIONE

PIÙ DI **1.400**
ESPOSITORI

PARCHEGGI
GRATUITI

6
PUNTI
RISTORO



FIERA
MILLENARIA
DI GONZAGA DAL 1490
VIA FIERA MILLENARIA, 13
GONZAGA (MN) - IT

PER INFO:
WWW.CAMERCLUB.IT | MOSTRASCAMBIO@CAMERCLUB.IT





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 U0760113 1000 0001 2099487
BIC: BPPITRRXXX
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
epocAuto 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 - Notizie - Dai Club **2**

LUIGI MUSSO

Petali di una sfiorita primavera **4**

di Giuseppe Valerio
illustrazione di Gabriele Guidetti

TECNICA

Sospensione McPherson **6**

di Maurizio Schifano

ADRENALINE24H

Dalla pista al raid **7**

OM 665 S

Orgogliosamente Superba **8**

di Vittorio Falzoni Gallerani

FIAT 600 MULTIPLA

Versatilità innanzitutto **12**

di Elvio Deganello

FORD GRANADA

Comfort zone all'anglo-sassone **16**

di Matteo Giacon

PRIMULA COUPÈ S E 124 SPORT

Quale delle due? **22**

di Dario Mella

VOLVO 700 - SAAB 9000

Derby scandinavo **26**

di Nicola Colangelo

NEL SOL LEVANTE - 3

Un posto tra i grandi **30**

di Federico Signorelli

MARCHE SCOMPARSE

Fas - Standard **34**

di Nino Balestra

GP DEL VENEZUELA

Ultimo tango a Caracas **36**

di Renzo De Zottis

MOTO CLIPPER

Un nome, una storia **42**

di Eugenio Maffei

IMOLA, 27-28 AGOSTO

Historic Minardi Day **44**

di Marco Giachi

Manifestazioni **46**

Anteprime **50**

Annunci di compravendita **53**

epocauto@epocauto.it
www.epocauto.it

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

L'unica rivista con centinaia di annunci di compravendita di privati. Pubblicare gli annunci è semplice e, per gli abbonati, è anche gratis.

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

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

il Carrozziere



1 - La BMW 326 Stromlinien Coupe del 1937 segna un passo importante nell'evoluzione dell'aerodinamica. Chi la ha carrozzata?
A. Paul Jaray
B. Reinhard von Koenig-Fachsenfeld
C. Wendler

l'Auto



2 - È una particolare versione 850 Sport Spider allestita venduta dalla Fiat sul mercato nord-americano. Come si chiama?
A. OTR **B.** CL **C.** Racer

le Corse



3 - La Lancia Beta Coupé ha corso 5 rally mondiali nel 1974 (livrea Marlboro) e 5 rally mondiali nel 1975 (livrea Alitalia), sommando tre ritiri e sette piazzamenti, uno dei quali con Mauro Pregliasco-Piero Sodano nel Rally di Sanremo 1975. In che posizione?
A. Quarta
B. Seconda
C. Terza

Risposte: 1. Reinhard von Koenig-Fachsenfeld ha disegnato la vettura sfruttando i brevetti di Pau Jaray. L'escursore materiale è Wendler. La risposta giusta è C.
2. OTR è l'effimera versione con testata radiatale Abarth. CL è una versione accessoriata allestita da Bertone per la propria rete di vendita. Racer è la versione speciale di Bertone dalla quale deriva l'omonima destinata agli USA. La risposta giusta è C.
3. La Beta Coupé è 2ª nel Ridaun Lakes 1974 (Lampinen-Davenport) e nel Safari 1975 (Metha-Dougherty). 3ª nel Swedish Rally 1975 (Lampinen-Andersson). 4ª nel Sanremo 1974 (Metha-Holmes), nel Press on Regardies 1974 (Lampinen-Davenport) e nel Sanremo 1975 (Pregliasco-Sodano). La risposta giusta è A.



TRENO SPECIALE PER I 100 ANNI DELL'AUTODROMO DI MONZA

ACI Milano ha sottoscritto una collaborazione con Metro5, la linea di metropolitana leggera e completamente automatizzata il cui ampliamento consentirà di collegare, nel prossimo futuro, importanti aree della città di Monza - e l'Autodromo - alla città di Milano.

"Sono convinto che tutti i soggetti a vario titolo coinvolti dal tema della mobilità urbana e locale abbiano il compito di avanzare proposte innovative e tecnologicamente avanzate per coniugare nel migliore dei modi le esigenze di mobilità dei cittadini, l'autonomia individuale, il rispetto dell'ambiente e la programmazione dei flussi dei viaggiatori" ha affermato Geronimo La Russa, presidente di ACI Milano. Il centenario dell'Autodromo vuole essere l'occasione per sottolineare il valore di questa eccellenza lombarda. In quest'ottica il prolungamento della M5 da Bignami fino a Monza realizzerà una nuova "strada" dello sport, un progetto importante per il quale Regione Lombardia ha stanziato circa 283 milioni di euro; con la realizzazione del prolungamento sarà possibile andare all'Autodromo con il trasporto pubblico. In conclusione il presidente dell'Autodromo Nazionale Monza Giuseppe Redaelli ha sottolineato come la scelta di personalizzare uno dei treni della linea M5 in occasione del centenario dell'Autodromo Nazionale Monza comunichi quanto sia importante che il circuito sia collegato al capoluogo. Il Tempio della Velocità è uno dei punti di maggiore interesse di Monza e l'arrivo del pubblico sarà facilitato con il prolungamento della linea. L'iniziativa di ACI Milano e M5 è stata presentata con l'allestimento grafico a 360 gradi di un convoglio partito dalla banchina della Stazione Bignami per festeggiare il centenario del Tempio della Velocità voluto, progettato e costruito proprio dall'Automobile Club Milano nel 1922.



ARCHIVIO STORICO FMI E IL PROGETTO "RIDE TO FIM AWARDS"

Un progetto che segna un nuovo punto di partenza per la Federazione Motociclistica Italiana, una iniziativa mai realizzata prima e che mira a dare lustro al nostro motociclismo, è stato realizzato in collaborazione con professionisti del settore come IDS&Unitelm, GPAgency e Rodaggio Film, raccoglie oggi migliaia tra foto, video e numeri di Motitalia. Vista la lunga storia del motociclismo italiano e della FMI, il progetto è in continua evoluzione e l'implementazione di tutto il materiale verrà completata in un futuro a medio termine per poi proseguire con l'inserimento del materiale più recente. L'Archivio Storico FMI proporrà immagini fotografiche e video di tutte le epoche, inoltre consentirà la lettura di Motitalia dal primo numero ad oggi. La consultazione è semplice e intuitiva: può avvenire con una ricerca libera (digitando le parole di interesse nell'apposito campo) oppure guidata, attraverso una struttura del sito ben definita.

Disponibile sul sito archiviostorico.federmoto.it è consultabile esclusivamente dai Tesserati FMI, che vi potranno accedere utilizzando le credenziali di MyFMI.

La Federazione Internazionale di Motociclismo (FIM), in collaborazione con la Federazione Motociclistica Italiana (FMI), ha lanciato il progetto "Ride to FIM Awards - the Future of Motorcycling", un percorso di quattro eventi, due dei quali si sono svolti in settembre, che conducono alla celebrazione dei Campioni del Mondo di Motociclismo, i FIM Awards, previsti per il 3 dicembre a Rimini in Italia. Dopo i due eventi di settembre, il terzo sarà dedicato al tema "Il futuro: sostenibilità e motociclismo", attraverso una riflessione su temi quali la transizione energetica, le energie alternative, le emissioni sonore e in generale le strategie di sostenibilità sulle quali la FIM è da anni impegnata, si terrà il 29 novembre presso il Museo Ducati. Ed infine si arriverà al momento più atteso: quello dell'incontro dei Campioni del Mondo di tutte le discipline con i propri fan ed appassionati. Sabato 3 Dicembre presso il prestigioso Teatro Galli nel centro storico di Rimini, ognuno potrà incontrare i propri eroi, fare loro domande, autografi e foto ricordo. L'evento sarà accessibile previa registrazione.





TORNA IN ATTIVITÀ LA 500 DI SERRASTRETTA

Il Comune di Serrastretta (CZ) è forse l'unico in Italia ad avere ancora in uso una Fiat 500 storica. La presentazione dell'auto, nella sua nuova veste fiammante appena ristrutturata, è avvenuta il 6 agosto presso il Municipio, alla presenza degli amministratori e delle personalità. Quel giorno, a corredo dell'emozionante cerimonia di presentazione, c'erano altre Fiat 500 storiche, partecipanti al raduno organizzato dalla fiduciaria del Fiat 500 Club Italia Angela Fazio, che ha così festeggiato i 10 anni del Coordinamento di Serrastretta. Tanta l'emozione dei presenti nel vedere questa importante auto, che ha rappresentato e ancora rappresenta l'Italia nella sua accezione migliore, riprendere finalmente servizio grazie ad restauro pienamente riuscito. La storica Fiat 500 è uno dei simboli indiscussi della ripresa e nel viaggiare lungo le strade, specialmente di piccoli comuni come Serrastretta, continua a portare ai passanti sorrisi, ricordi e grandi emozioni.



THE GOLDEN AGE OF RALLY

dal 27 ottobre al Museo Nazionale dell'Automobile

L'epoca d'oro del rally arriva nelle sale del MAUTO in un'esposizione inedita nel panorama internazionale: un viaggio nella storia del rally attraverso gli iconici esemplari della Fondazione Gino Macaluso. Le vetture in mostra saranno quelle che, tra gli anni Sessanta e Novanta del secolo scorso, hanno vinto le più importanti gare del campionato, da Montecarlo al Rally Safari, dal Mille Laghi in Finlandia a Sanremo. Esemplari iconici, come Lancia Rally 037 EVO2 e Audi Quattro, protagonisti di sfide ormai diventate leggenda, che raccontano le imprese di piloti e squadre corse, l'evoluzione tecnologica e l'enorme successo di pubblico che hanno accompagnato questo sport nel corso dei decenni. L'esposizione si configurerà come un percorso esperienziale che, attraverso speciali video e scenari, porterà il visitatore ad immergersi nel mondo del rally. I modelli provengono dalla collezione di Gino Macaluso, alla cui memoria è stata costituita l'omonima Fondazione per volontà della moglie e della famiglia, con lo scopo di valorizzare l'automobile come oggetto di culto, capace di coniugare innovazione tecnologica e cultura umanistica, tradizione artigianale e bellezza del design d'avanguardia. La collezione è tra le più importanti al mondo ed unica nel suo genere per il palmares delle vetture, il prestigio e l'originalità dei suoi modelli: automobili storiche che hanno fatto la storia del design automobilistico e del motorsport, diventando un punto di riferimento per studiosi, collezionisti e appassionati.



AUTOLOOK WEEK A TORINO 7-11 SETTEMBRE

La grande kermesse di Autolook Week si è tenuta a Torino nel fine settimana del Gran Premio d'Italia a Monza, una manifestazione fortemente voluta per riportare la città fra le protagoniste nel settore dell'automobile. Il tempo d'oro del Salone dell'Auto, quando all'inaugurazione veniva il Presidente del Consiglio o addirittura, a volte, della Repubblica, non tornerà più ma questo non toglie che Torino sia sempre la capitale del design automobilistico e che grandi strutture industriali e di ricerca siano ancora ben presenti e attive nella città. La manifestazione è stata articolata in due aree distinte: piazza San Carlo (per l'esposizione statica e dinamica delle vetture) e le Officine Grandi Riparazioni (per una personale di Paolo D'Alessio che ha esposto molti dei suoi famosi spaccati per spiegare l'evoluzione tecnica della Formula 1 dal 1950 al 2022, insieme a una collezione di tute di piloti degli ultimi venti anni). In piazza la Lancia la faceva da padrona ed era presente con praticamente tutti i modelli da rally e le sport nella livrea Martini e Alitalia con coppie ancora da brivido scritte sulle fiancate: "Lele" Pinto con Arnaldo Bernacchini, Alen con Kivimaki ... ma erano presenti anche altre marche come, ad esempio, l'Audi R15, terza alla 24 Ore di Le Mans del 2009 con Tom Kristensen, Allan McNish e Rinaldo "Dindo" Capello o la Ferrari T5 di Gilles Villeneuve piuttosto che l'Osella-Alfa Romeo di Piercarlo Ghinzani. In parallelo nei locali delle Officine Grandi Riparazioni, dove una volta si riparavano le grandi locomotive e vapore e che sono stati ristrutturati ad area tecnologica ed espositiva, la mostra dei disegni di Paolo d'Alessio che non ha bisogno di presentazioni.

Nella giornata inaugurale sono stati assegnati alcuni riconoscimenti ("award" in inglese) ad aziende e marchi ("brand") che si sono distinti in diverse aree del motorsport principalmente nel settore comunicazione e promozionale come Pirelli (per la sua presenza in Formula 1), Ferrari (per come ha promosso un simbolo positivo dell'Italia a livello mondiale), VR46 (per essere riusciti a creare un'icona giocando su un colore, il giallo di Valentino Rossi) e altri.



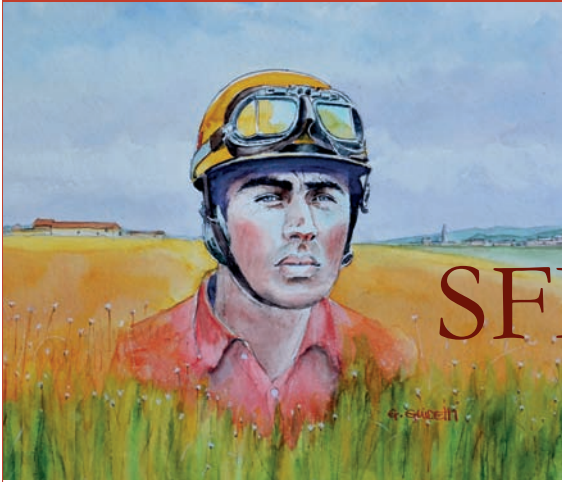
Molte le Formula 1 presenti fra cui la "F1-312-T5 MAT.043", così si legge all'interno del telaio nella targhetta ufficiale della Ferrari, di Gilles Villeneuve del 1980 ancora con i suoi pneumatici originali radiali Michelin. È evidente che la vettura in queste condizioni non può marciare, ma quanto fascino vedere queste gomme! La Lancia era la marca decisamente più rappresentata quasi tutte le vetture nella livrea Martini o Alitalia



Chissà se Emanuele Filiberto di Savoia, dall'alto del suo monumento, apprezza anche questo genere di cavalli moderni: si tratta di una Fiat 130 HP (1907), seguita da una Cisitalia 202 (1947), una De Tomaso Alfa Romeo (Formula 1 del 1961 che ebbe vita molto breve e pochi la ricordano), Lancia 037 e Lancia Stratos (quest'ultima di Raffaele "Lele" Pinto e Arnaldo Bernacchini del Montecarlo 1977) nella splendida cornice di pubblico di piazza San Carlo.



Alla manifestazione era associata una personale dei disegni dell'architetto Paolo D'Alessio, un nome molto noto nel motorsport, allestita nella sede delle Officine Grandi Riparazioni, che ripercorreva tutto lo sviluppo della Formula 1 dal 1950 a 2022 insieme a una esposizione di tutte dei piloti degli ultimi venti anni. A destra, l'architetto Paolo D'Alessio, uno degli animatori della manifestazione, che ha cominciato a rappresentare la Formula 1 (e non solo) nel 1978 con le sue foto e i suoi disegni.



PETALI DI UNA SFIORITA PRIMAVERA



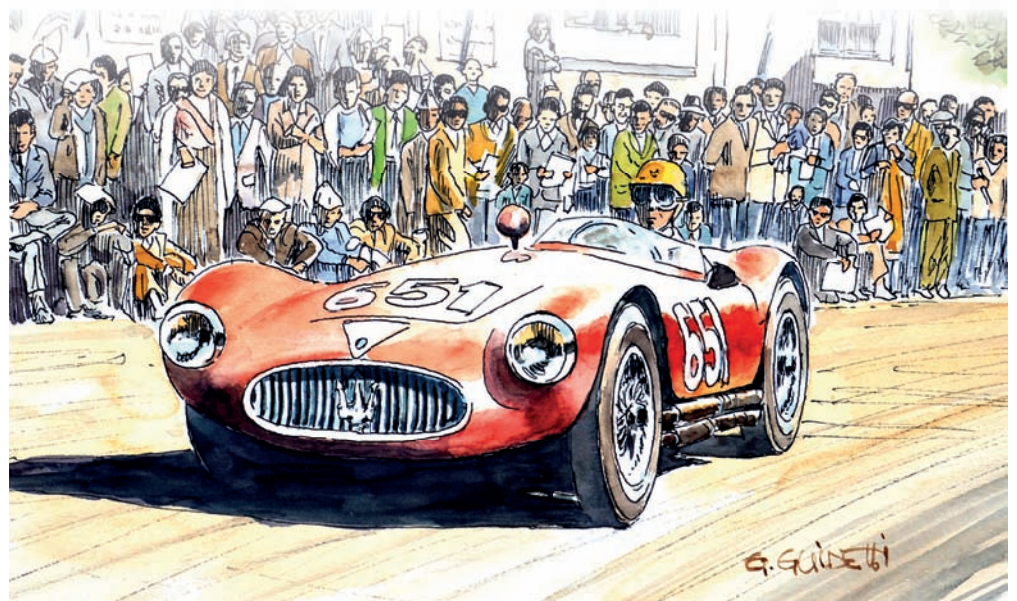
La stampa, fantasiosa e un po' retorica, di quel tempo li aveva definiti "la Primavera Ferrari". Erano i cinque giovani piloti che nel 1957 avrebbero costituito la spina dorsale della Scuderia modenese dopo il divorzio tra Enzo Ferrari e l'asso degli assi, Juan Manuel Fangio. I petali di questo fiore di primavera erano gli inglesi Mike Hawthorn e Peter Collins, lo spagnolo Alfonso de Portago e poi due italiani, erede designato di Alberto Ascari, il lodigiano Eugenio Castellotti e il romano Luigi Musso. Dei cinque, Musso era il più, si fa per dire, anziano. Classe 1924, di famiglia benestante, aveva due fratelli maggiori, Giuseppe e Luciano, che non gli lasciavano utilizzare le loro automobili. Giuseppe era diventato un pilota di buona fama nazionale ma Luigino, non appena poté finalmente guidare, dimostrò un talento fuori dal comune. Con le Sport due litri, una formidabile palestra per una intera generazione di piloti, in particolare una Maserati, divenne Campione italiano. Ma Luigino era più di un pilota benestante, come ce n'erano tanti a quell'epoca. Era un ragazzo bellissimo, con due occhi azzurro ghiaccio di irresistibile magnetismo. Si era sposato giovanissimo e aveva avuto una figlia, Lucietta, ma il matrimonio era ben presto naufragato. Si era poi legato a Maria Teresa de Filippis, "il pilotino", la prima donna a fare sul serio con la Formula 1, ma anche quel rapporto, rimasto semi clandestino, si concluse ben presto. Nella vita di Luigi comparve allora Fiamma Breschi, una bellissima ragazza romana, di umili origini, che sognava di fare l'attrice. Musso aveva una vita tormentata dal vizio del gioco d'azzardo. Aveva ereditato dal padre, imprenditore cinematografico, una colossale fortuna che però aveva dilapidato in poco tempo. Aveva anche tentato la via degli affari, cercando di importare in Italia auto americane, ma anche quell'avventura era stata un flop, fonte di debiti e altri guai. Gli restava solo il talento di pilota: notato da Enzo Ferrari, entrò nella squadra ufficiale di

Maranello dimostrandosi all'altezza del compito. Ma c'era da vincere la concorrenza interna della coppia britannica Collins/Hawthorn e quella dell'amico Castellotti, mentre De Portago non faceva parte della contesa perché del tutto disinteressato a quelle forme di rivalità. Fu il destino a scegliere per loro: Castellotti morì nel marzo del 1957, durante un test a Modena; pochi mesi dopo, De Portago restò ucciso in un tremendo incidente durante la Mille Miglia. Così, nel 1958, Musso restò da solo a competere contro la coppia britannica. Peter e Mike, amici per la pelle, non esitavano a darsi una mano in pista e poi, probabilmente, a spartirsi secondo regole loro, i montepremi conquistati. Luigino, che di quel denaro aveva un disperato bisogno per continuare a coprire uno stile di vita sciagurato, era rimasto da solo. A Reims, all'inizio di luglio del 1958, il Gran Premio di Francia – dotato di un ricchissimo montepremi – avrebbe dovuto decidere le sorti del campionato e stabilire una volta per tutte le gerarchie interne alla Ferrari. Musso voleva – doveva – vincere, invece sbagliò l'approccio alla curva detta "del calvario" e finì rovinosamente fuori strada,

rimanendo ucciso. A 34 anni concludeva così la sua vita da predestinato erede di Ascari, l'ultimo asso di quella scuola italiana che aveva dettato legge fino a quel momento ma che adesso risultava irrimediabilmente estinta.

Ma tutti i petali del fiore della Primavera Ferrari erano destinati a cadere. Collins morì neanche un mese dopo, al Nürburgring; Hawthorn vinse il titolo mondiale, poi, ritiratosi dall'attività agonistica, si schiantò contro un albero durante una folle corsa stradale ingaggiata con un amico. Quella primavera non divenne mai estate, scivolando in un freddo, eterno inverno.

Luigi Musso è stato l'ultimo rappresentante della scuola dei piloti italiani. Erede designato di Alberto Ascari, conobbe un tragico destino favorito da uno stile di vita sempre al limite, non solo in pista





AUTOVIGANO di Gavazzi Maurizio

VIA DEL COMMERCIO 33 - 20083 VIGANO DI GAGGIANO (MI)
TEL. E FAX. 02/90.86.947 - CELL. 320.0227150
autoviganoclassic@gmail.com www.autovigano.it

AUTOVIGANO



JAGUAR E SPIDER 4.2 I SERIE, 1968
Opalescent maroon , restaurato



PORSCHE 356 SC CABRIO, 1965
restaurato



REPLICA BARCHETTA D TYPE SU BASE
TRIUMPH HERALD 1.2 1962



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO, 1976
restaurato by Cafer Service



TRIUMPH TR2 Long Door, 1954, Targa Oro Asi



MINI MORRIS CABRIO, 1977, restaurata



FERRARI 360 Modena, 2003



ALFA ROMEO GT 2000, 1972, restaurata



FERRARI 550 Maranello, 1998



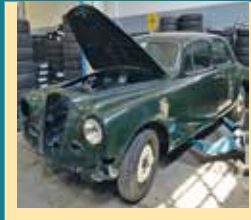
LANCIA THEMA IE, 1986,
restauro conservativo.



FIAT 124 coupé, 1972, totalmente
restaurata



ALFA ROMEO BERLINA 2000, 1981,
restauro conservativo, splendida in
ogni suo minimo particolare.



LANCIA AURELIA B12, 1954,
in fase di restauro.



Mercedes 190SL, 1958, in fase di restauro.



FIAT 500 N, 1959, restaurata.



CITROEN MEHARI modello AZUR,
1978, in fase di restauro



MINI MATIC, 1968, restauro
totale come da origine, con
cambio e motore nuovi



TRIUMPH TR3 WINCHESTER, 1956,
Targa Oro Asi



ALFA ROMEO GTV, 1981, grigio, 2 proprietari,
verniciatura totale, interni rifatti, revisione
completa cambio e frizione, rivista parte mecca-
nica ed elettrica. Iscritta al Classic Club.



MGB, 1972, perfetta in ogni minimo
dettaglio, ottima per gli appassionati
del genere.



ALFA ROMEO Giulietta 1.3
Spider, 1962, restaurata.



LANCIA FULVIA, 1972, in fase di
restauro.



MERCEDES SLK, 2001

ALTRE AUTO E MOTO A RICHIESTA

Acquisto auto d'epoca e/o intere collezioni. Permute scambi tra auto e moto.
RESTAURO AUTO DA SOGNO con GARANZIA TOTALE. Ricerca auto di vostro interesse.

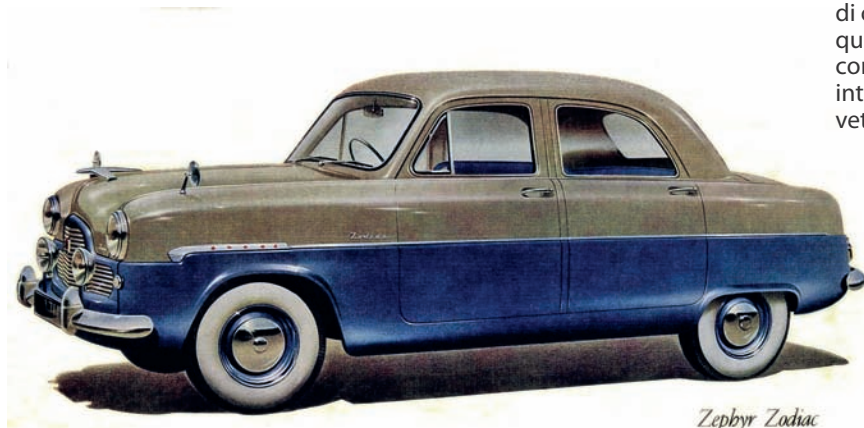
PER INFO O APPUNTAMENTI Maurizio Gavazzi 320.0227150
maestromauri@icloud.com autoviganoclassic@gmail.com

MASSIMA SEMPLICITÀ

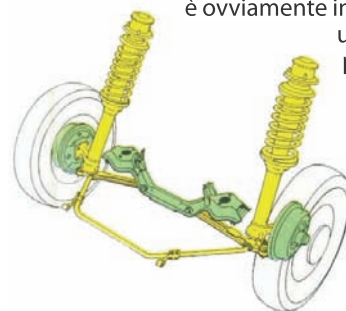


Un montante telescopico con molla e ammortizzatore, pressoché verticale e fissato in basso al mozzo della ruota, e un braccio inferiore oscillante; questi sono gli elementi fondamentali della sospensione McPherson. Uno schema semplice, che, con varie soluzioni costruttive, può essere applicato sia alle ruote anteriori che a quelle posteriori, motrici oppure no. Il brevetto originale, registrato nel 1949 dall'ingegnere della Ford americana Earle McPherson, si riferisce a una sospensione anteriore e prevede che il braccio inferiore, una semplice asta che ha la funzione di sopportare gli sforzi trasversali, sia accoppiato a un puntone di reazione, costituito da un ramo laterale della barra antirollio, che deve invece sopportare gli sforzi longitudinali. La sospensione McPherson trova la sua prima applicazione all'avantreno delle due Ford inglesi lanciate nel 1950, la Consul e la Zephyr Six, che, pur avendo un'impostazione meccanica tradizionale, con motore anteriore longitudinale e trazione posteriore, vantano una scocca portante, innovativa per l'epoca, che ha una struttura per la quale la sospensione McPherson sembra progettata apposta; il suo

montante telescopico necessita infatti di un solido ancoraggio superiore, al di sopra della ruota, che una scocca di questo tipo può offrire senza ricorrere a ingombranti strutture ausiliarie. Semplice ed economica, la sospensione McPherson viene poi adottata su altre vetture d'impostazione classica, come le altre Ford inglesi e tedesche lanciate in seguito, ma anche la BMW 1500 (1962), la successiva BMW 1600 (1966) e le loro discendenti; inoltre caratterizza l'avantreno della NSU Ro 80 (1967), a trazione anteriore, e della Volkswagen 411 (1968), a motore posteriore. Il suo principale punto di forza è il limitato ingombro in larghezza, pienamente sfruttabile su vetture con motore trasversale, perciò le sospensioni McPherson rappresentano la soluzione naturale per Dante Giacosa, quando si tratta di progettare l'avantreno della Fiat 128 e dell'Autobianchi A112 lanciate nel 1969, che hanno questa disposizione del motore e la trazione anteriore, e di tanti altri modelli analoghi che le seguono. Dagli anni 70, la diffusione di vetture con questo schema meccanico di tutte le marche porta anche alla diffusione della sospensione McPherson, che, pur offrendo meno vantaggi in termini di tenuta di strada, di stabilità e di confort rispetto a schemi più complessi e tradizionali, come quello a quadrilateri deformabili, mostra un comportamento comunque accettabile, tra l'altro migliorato negli ultimi decenni intervenendo sulla geometria dei bracci inferiori. Poco adatta a vetture ad alte prestazioni in generale, la sospensione McPherson, il cui ingombro in altezza è invece notevole, è ovviamente inadatta a tutte quelle con un frontale basso e profilato.

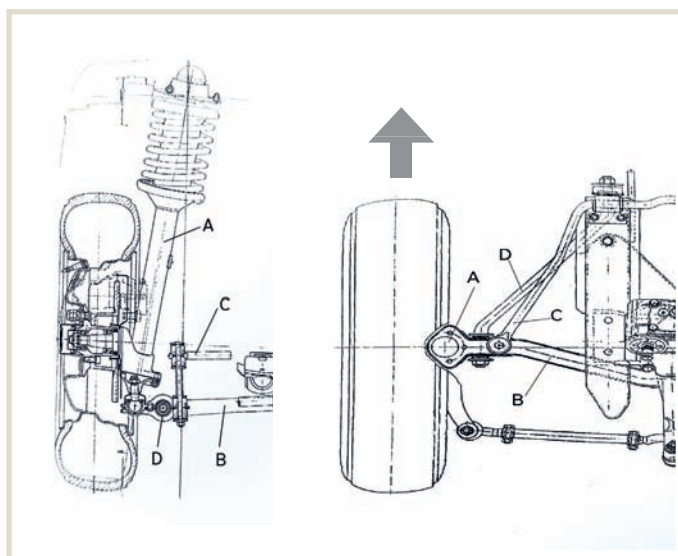


Zephyr Zodiac



La Ford britannica sulla quale esordì la sospensione anteriore McPherson nella sua prima configurazione (a fianco); quella illustrata è la top di gamma Zephyr Zodiac, lanciata nel 1953.

A lato, le viste posteriore e dall'alto della sospensione anteriore McPherson di una BMW 1602 del 1971 (a destra). Ben visibili il montante telescopico (A), il braccio inferiore oscillante (B), il ramo laterale della barra antirollio, che funge da puntone di reazione (C), e il puntone ausiliario (D), aggiunto per irrigidire l'assieme.



Finale di stagione col botto! I nostri eventi dalla pista al raid

Ennstal Classic e GP Nuvolari con MAUTO e Cisitalia, Minardi Day a Imola con le Alpine, Dakar Classic in fuoristrada: è l'estate di **Adrenaline**



Un'estate davvero ricchissima per la squadra di Adrenaline24h, Victorious e per le truppe di Gentleman Driver TV, che vi racconteranno tutto in dettaglio nelle puntate in onda in queste settimane. Ma andiamo per ordine.

Si parte con un mix perfetto di piacere di guida, competizione, adrenalina e glamour, con la sua alternanza perfettamente bilanciata di grandi itinerari di giorni e vivaci appuntamenti serali, dove si incontrano e si brinda come vecchi amici con le leggende del volante, le star della TV, ma anche top manager e appassionati di sport motoristici. Questo è, tirando le somme, Ennstal-Classic, considerata una delle manifestazioni per auto storiche più prestigiose d'Europa (www.ennstal-classic.at).

Ed è anche per questo che la manifestazione è stata scelta da Adrenaline24h, Victorious e MAUTO – Museo Nazionale dell'Automobile, tra gli eventi per celebrare i 130 anni dalla nascita di Tazio Nuvolari, iscrivendo la Cisitalia 202 Spyder Mille Miglia "Nuvolari", prima vettura mai dedicata ufficialmente ad un pilota. A bordo, l'equipaggio composto da Ermanno De Angelis e Nunzia Del Gaudio, per il progetto Scuderia MAUTO, realizzato proprio in collaborazione con Adrenaline24h.

Festeggiamenti proseguiti, sempre a bordo della Cisitalia, anche al sempre emozionante Gran Premio Nuvolari, di cui vi racconteremo di più sul prossimo numero e, ovviamente, su Gentleman Driver TV.

Il 27 e 28 agosto è andato poi in scena l'Historic Minardi Day 2022 presso lo storico circuito di Imola – Autodromo Enzo e Dino Ferrari, prima edizione dopo la pandemia che ha visto partecipare 13.000 appassionati provenienti da tutta Italia e non solo. Tantissime le fantastiche vetture presenti, tra Formula 1, F2, Gp3, Prototipi, Gran Turismo, solo per citarne alcune, spesso condotte da ex-campioni che hanno girato in pista per la gioia del pubblico presente. Una vera e propria celebrazione del grande motorsport di tutte le epoche alla quale ha partecipato anche Alpine Centre Italia Roma – Milano con il Test Drive Alpine A110 organizzato in collaborazione con Adrenaline24h. Gli oltre 90 appassionati del marchio francese che avevano

prenotato il loro Test Drive, hanno potuto provare le nuove e splendide Alpine A110 coadiuvati dai piloti/istruttori di Adrenaline24h, godendo delle impressionanti performance che questa vettura può regalare.

Cambiando disciplina, prima uscita ufficiale del "super" Team Desert Endurance Motorsport - Tecnosport Rally, incaricato di rappresentare la Dakar Classic alla prima edizione di Autolook Week Torino dal 7 all'11 settembre scorsi. Ideato dall'istrionico Andrea Levy per celebrare il motorsport e le gesta dei suoi grandi piloti, la kermesse ha messo in scena esposizioni e show dinamici di vetture di Formula 1, rally, endurance e moto GP, sia moderne che classic, legandosi così alle celebrazioni del Centenario dell'Autodromo Nazionale di Monza.

Il Team ha allestito il suo personale palcoscenico al centro di Torino, dove ha esposto per tutta la durata dell'evento 2 camion dell'assistenza Iveco e 2 vetture Nissan del Team Tecnosport Rally, che prenderanno parte alla Dakar Classic 2023. Momento clou mercoledì 7 settembre, quando i veicoli hanno partecipato alla sfilata attraverso il centro di Torino, prologo di una grande avventura, che vedrà schierate al via del raid più famoso del mondo una squadra composta da vetture Nissan, Mercedes e Isuzu per Tecnosport, mentre i colori del Desert Endurance Motorsport saranno rappresentati da camion Iveco e Fiat Panda. Chi non avrà la fortuna di partecipare, seguirà l'impresa attraverso le telecamere di Gentleman Driver TV.

Chiudiamo con un'informazione di servizio: è online in queste settimane la prima release del nuovo portale di Adrenaline24h, più chiaro, funzionale e performante. La messa a punto definitiva richiederà qualche tempo, ma intanto approfittate per visitarlo, esplorarlo, prenderci confidenza, e perdonateci se trovate qualcosa temporaneamente ancora da mettere a punto. Stiamo lavorando per voi!

www.adrenaline24h.com

www.victorious.ch

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

M sport
DTV CANALE 402

tivu sot
CAN. 55

OM 665 S



La OM 665 S carrozzata dall'inglese Cadogan Motors Ltd nel 1928 e riportata all'antico splendore nel 2014 dagli appassionati ferraresi Graziano e Gualtiero Malini, che l'hanno acquistata nel 2005 e hanno compiuto tre anni di ricerche per avviare l'accurato restauro iniziato nel 2008 e terminato sei anni dopo.



ORGOGLIOSAMENTE SUPERBA

di Vittorio Falzoni Gallerani



Il nomignolo della OM 665 S riflette le grandi qualità della vettura, le vittorie sportive e la devozione degli appassionati, specialmente inglesi come la carrozzeria dell'esemplare che presentiamo

Per illustrare convenientemente la OM 665 S carrozzata Cadogan che presentiamo in queste pagine, è necessario un accenno alla storia della OM, che nasce nel 1918 a Brescia e in 16 anni raggiunge l'eccellenza, poi entra nella "galassia" Fiat. Il primo modello, la S305, coincide con la 25/35 HP della Brixia-Züst azienda rilevata dalla OM nel 1917. È un macchinone di 4.710 cc, ben diverso dalle OM successive: auto scattanti, equilibrate e di cilindrata contenuta. La svolta avviene nel 1919 quando l'ing. Ottavio Fuscaldo, passato dalla Züst alla OM, imbecca la via delle auto agili e prestazionali con la 465, dove 4 indica il numero dei

cilindri e 65 l'alesaggio in millimetri, la cilindrata è dunque di 1.326 cc. Il motore ha le valvole monolaterali, le bielle di lega leggera, la lubrificazione forzata e l'avviamento elettrico. Il telaio a longheroni ha gli assi rigidi con balestre, il passo di 2,7 m, le carreggiate di 1,3 m, lo sterzo a vite senza fine, i freni meccanici a pedale sul retrotreno e uno a leva sulla trasmissione. Nel 1921 debutta la 467 con l'alesaggio 67 mm e la cilindrata di 1.410 cc. Poi nel 1922 la 469 S, con l'alesaggio di 69 mm, con i freni anche davanti e carrozzerie sportive comincia a inanellare vittorie di classe in gare della caratura della Coppa delle Alpi e dei Circuiti del Garda e del Mugello. Nell'apri-

le 1923 arriva il prodotto più rinomato della Casa bresciana: la 665 con il motore a sei cilindri di 1990 cc che mantiene la corsa di 65 mm e l'alesaggio di 100 mm della 465. L'autotelaio deriva dalla 465, ma ha il passo di 3,1 m nella versione N e di 2,8 m nella S con due carburatori; entrambe hanno le carreggiate di 1.320 mm e i freni meccanici a pedale sulle quattro ruote con sistema Perrot. Ben presto le qualità meritano alla vettura l'appellativo "Superba".

Armonia d'insieme

Le qualità che fanno emergere la 665 sono la progettazione accurata

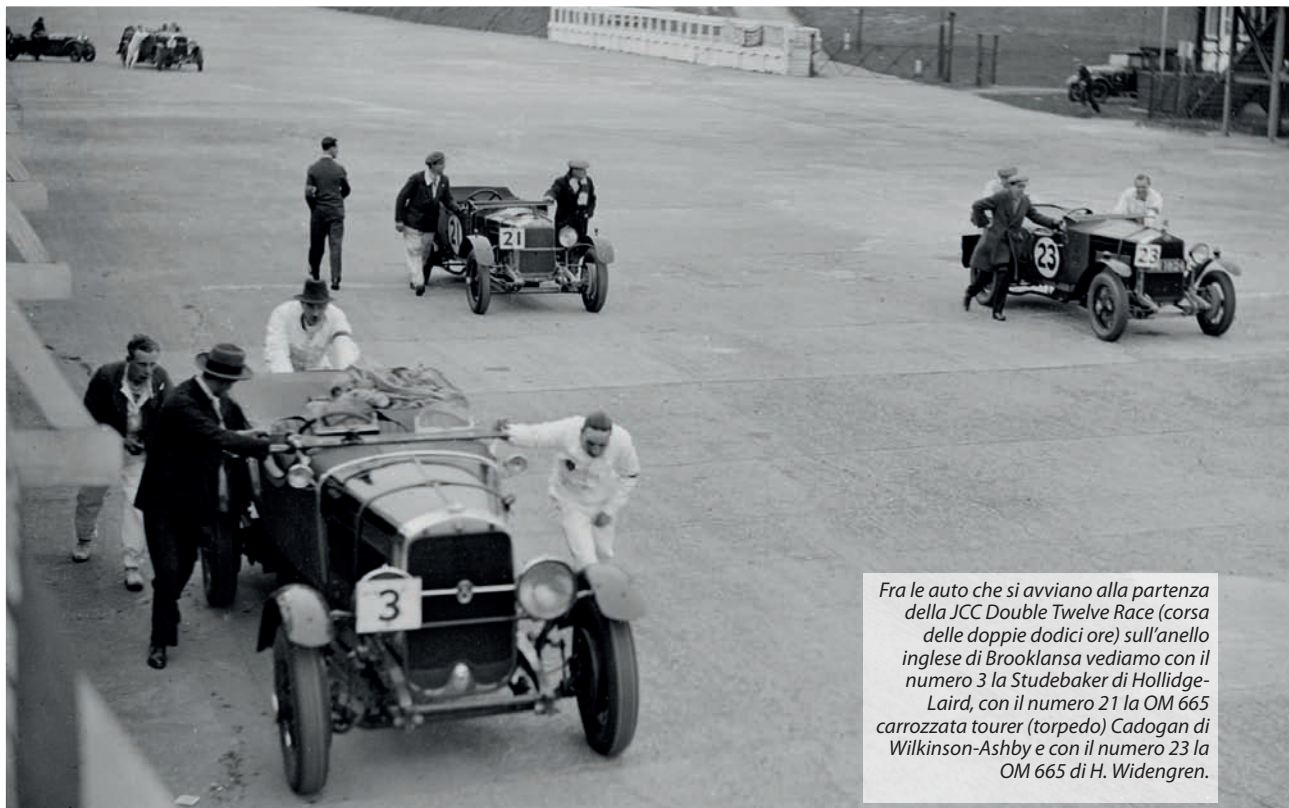
ta, l'armonia dell'insieme e il peso contenuto che consentono una guida facile e sicura. Il telaio robusto, leggero ed efficiente, rappresenta lo stato dell'arte e i maestri dello stile lo vestono con carrozzerie spesso sportive o addirittura da corsa, che ne esaltano le doti. La 665 ha successo nel mercato e nello sport e questa volta sono vittorie assolute, come nella Coppa delle Alpi 1924, dove la OM dà una dimostrazione plateale di forza e affidabilità con la 665 Vincenzo Coffani prima, la 665 di Ferdinando Minoia seconda, la 469 di Timo Danieli quarta, la 665 di Antonio Masperi quinta, la 469 di Mario Danieli settima, la 469 di Alberto Dosio ottava e la 469 di Filippo Tessara nona. Nel 1926 una 665 stabilisce un record di velocità e durata percorrendo 15.000 km a 103 km/h di media; una soddisfazione che fa il paio con la conquista della vittoria all'indice di prestazione nella 24 Ore di Le Mans. La OM 665 è dunque nell'empireo dell'automobilismo sportivo grazie alle doti meccaniche e a quelle dei piloti, fra i quali ricordiamo, oltre a quelli già citati, Archimede Rosa e Renato Balestrero. Con queste premesse, il 26 marzo 1927 la OM parte favorita nella prima edizione della Mille Miglia ma nessuno, onestamente, prevede un'affermazione di quelle proporzioni. Dopo 21h 4'e 48", alla media di 77,238 km/h, Minoia e Morandi tagliano il traguardo da trionfatori sulla loro 665 S Torpedo Sport precedendo le due OM gemelle di Timo Danieli/Balestrero e di Mario Danieli/Rosa. La rivista Auto Italiana n. 6/1927 sintetizza le qualità delle protagoniste dell'impresa definendole "una eccellenza assoluta nel disegno, nei materiali, nella costruzione".



La OM 665SS Superba di Ferdinando Minoia e Giulio Foresti a Le Mans il 10 giugno 1926 alle verifiche del Grand Prix d'Endurance de 24 Heures. Due giorni dopo, alla conclusione della gara di 24 ore più famosa vinceranno il Premio Performance nella classifica all'indice di prestazione e la Coppa Biennale Rudge-Whitworth.



La OM 856 di Ferdinando Minoia e la OM 665 del principe Maximilian zu Schaumburg-Lippe alla fine del Grosser Preis von Deutschland sul Circuito dell'Avus, dove l'undici luglio il nobiluomo tedesco si classifica sesto assoluto. Nella stessa corsa la OM 665 di Hans Santner è nona assoluta.



Fra le auto che si avviano alla partenza della JCC Double Twelve Race (corsa delle doppie dodici ore) sull'anello inglese di Brooklands vediamo con il numero 3 la Studebaker di Hollidge-Laird, con il numero 21 la OM 665 carrozzata tourer (torpedo) Cadogan di Wilkinson-Ashby e con il numero 23 la OM 665 di H. Widengren.

OM nel Regno Unito

La fama delle OM valica i confini e guadagna rispetto all'estero, addirittura venerazione nel Regno Unito, grazie anche al dinamismo dell'importatore Leonard Curtis Rawlence, che è un appassionato del marchio e con l'amico ingegnere e pilota Richard Oates studia una modifica con le valvole in testa e tre carburatori SU che contribuisce ad amplificare il successo delle OM nelle corse in Gran Bretagna. Qui incontriamo la OM del nostro servizio fotografico. I documenti dell'OM International Register indicano che è una 665 Superba S4 costruita nei primi mesi del 1928, venduta in estate nel Regno Unito come "rolling chassis" e quindi vestita dalla Ca-



La maneggevolezza e le prestazioni delle OM 665 unite alla robustezza e all'affidabilità erano particolarmente apprezzate nei Trial, diffuse gare inglesi che si svolgevano su difficili percorsi nelle campagne. L'esemplare fotografato è in gara a Nailsworth nell'edizione 1932 del Bugatti Owners Club Trial.



La OM 665 del concorrente J.A. Andrews attende l'avvio di una prova speciale del JCC Lynton Trial il primo ottobre 1932. Siamo nell'ultimo periodo della OM come Casa autonoma, nel 1933 inizia una crisi di liquidità che porta la OM del Gruppo Fiat, cessando di lì a poco la produzione di automobili.



Le snelle proporzioni della OM 665 S carrozzata dall'inglese Cadogan Motors Ltd risaltano nel frontale, dove i parafranghi sottili e ben staccati dal corpo vettura conferiscono all'insieme un aspetto leggero ma autorevole. Nella vista di tre quarti posteriore mostra l'abbassamento della linea di cintura sull'attacco delle porte che dà snellezza alla breve coda che termina rientrando in basso immediatamente dietro l'asse posteriore.



dogan Motors Ltd, quasi sconosciuta in Italia. È quindi necessario un accenno alla carrozzeria fondata da S.R. Moss-Vernon nel quartiere londinese di Chelsea. All'inizio la Cadogan Motors Ltd costruisce carrozzerie chiuse piuttosto formali su costosi autotelai esteri, specialmente Delage. Presto però realizza anche carrozzerie sporti-

ve, in particolare torpedo, su autotelai Bentley, Invicta, Packard e OM. Le sue creazioni si distinguono per la qualità dell'esecuzione e per lo stile sobrio, sviluppato su superfici piane con raccordi netti. L'intrinseca leggerezza della sobrietà e dell'assenza di fronzoli aumenta la sportività, tuttavia per il contrasto fra l'accuratezza dell'e-

secuzione e l'assenza di guizzi di fantasia, gli appassionati inglesi definiscono la Cadogan Motors Ltd "a third-class firm producing first class work" (una firma di terza classe che produce lavori di prima classe). La sportività però piace a Leonard Curtis Rawlence che affida preferenzialmente a Cadogan gli autotelai OM.

Salone di Londra

La Cadogan Motors Ltd ha un proprio stand al Salone di Londra ininterrottamente dal 1924 al 1927. Oltre a fornire le carrozzerie ufficiali alla Invicta e all'importatore OM, realizza qualche fuoriserie, fra le quali una seria cabriolet su un telaio Austin Seven allungato e un'autorevole berlina su autotelaio MG 18/80. Nel 1928 Cadogan esce da una crisi finanziaria con un riassetto societario e si trasferisce a Fulham, a sud-ovest di Londra. Nel 1929 una creazione Cadogan è esposta all'Olympia Motor Show nello stand Invicta. Poi non si hanno più notizie del carrozziere, presumibilmente spazzato via dalla Depressione come altri. La nostra OM 665 S carrozzata Cadogan rimane con il primo proprietario, un signore di gran gusto evidentemente, fino al 1935 poi finisce in Irlanda, subendo alcuni passaggi di proprietà vi rimane fino al 2000 quando torna in Italia funzionante, piuttosto completa ma bisognosa di restauro. Gli attuali proprietari, l'appassionato ferrarese Graziano Malini e il figlio Gualtiero, l'acquistano nel 2005 e subito incaricano un amico inglese addentro alla storia delle OM di reperire quante più notizie per il corretto restauro, che inizia nel 2008 e finisce nel 2014 con i magnifici risultati che vediamo. Infatti, è notevole la bellezza di questa auto così sportiveggiante e insieme elegante nelle combinazioni cromatiche e nelle linee forgiate Cadogan; un'auto oltretutto gentile poiché durante lo

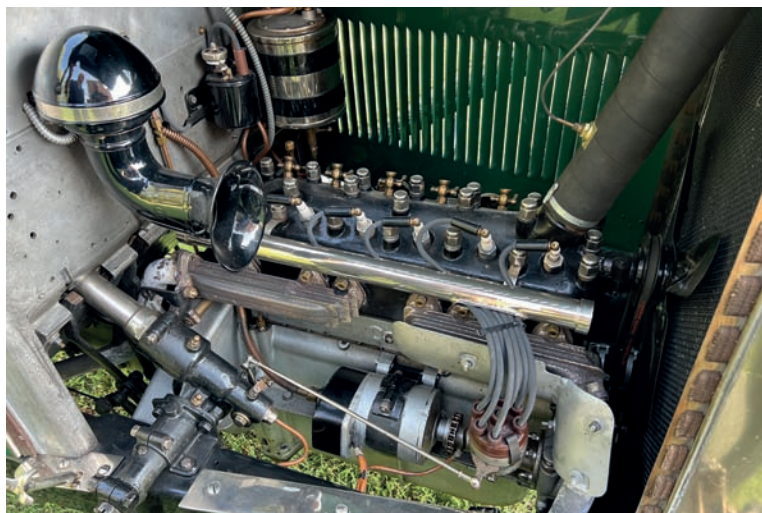
A sinistra, la targhetta del carrozziere sul battitacco sinistro. A destra, la targhetta della licenza del brevetto Perrot per il comando dei freni che equipaggia le OM Superba.

Con la cappotta chiusa le proporzioni della vettura rimangono gradevoli, segno di una buona qualità estetica. La ruota di scorta è posta in contropendenza rispetto allo specchio di poppa al doppio scopo di aumentare il dinamismo e di celare il serbatoio.





Il rivestimento interno tono su tono con l'esatta tonalità del colore verde è stato possibile grazie a un brandello della tappezzeria d'origine scoperto durante lo smontaggio. Ma la sorpresa più grande l'ha data la pulizia del monoblocco nel quale sono emerse le magiche lettere MM del motore nella versione Mille Miglia.



Il lato destro del motore a sei cilindri della OM 665 S4 Superba. La corsa di 100 mm e l'alesaggio di 65 coincidono con quelli della "quattro cilindri" OM 465. Del tutto analoghe sono anche le bielle in lega leggera, i pistoni d'alluminio e la distribuzione monolaterale.



Il motore visto sul lato aspirazione. Si notano i due carburatori Zenith: insieme con gli altri accorgimenti del motore MM, consentono la potenza di 60 CV. Sopra la testa spuntano i rubinetti di rame dei dispositivi che facilitano l'avviamento a freddo in particolare quando si usa la manovella.

DATI TECNICI OM 665 S motore Mille Miglia

Motore

Tipo OM 665 MM Anteriore longitudinale Sei cilindri in linea - Alesaggio 65 mm - Corsa 100 mm - Cilindrata 1.991 cc - Potenza massima 60 CV a 4.000 giri/min - Alimentazione a due carburatori orizzontali Zenith - Distribuzione a valvole laterali, albero a camme nel basamento - Raffreddamento ad acqua, circolazione a termosifone - Impianto elettrico 12 volt

Trasmissione

Trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio manuale a quattro velocità - Ruote a raggi tipo Rudge Withworth - Pneumatici 810 x 145

Corpo vettura

Telaio a longheroni e traverse - Carrozzeria Cadogan spider due posti - Sospensioni anteriori e posteriori ad assale rigido, balestre, ammortizzatori Hartford a frizione - Freni a tamburo sulle 4 ruote, comando meccanico.

Dimensioni e Peso

Passo mm. 2780 - Carreggiata anteriore 1.320 mm - Carreggiata posteriore 1.340 mm - Lunghezza 3.855 mm - Peso dello chassis 850 kg.

Prestazioni

Velocità massima 120 km/h - Consumo medio di carburante 11 lt/100 km

smontaggio aiuta gli appassionati proprietari rivelando la precisa tonalità del colore originale e mostrando un brandello della tappezzeria d'origine che permette la riproduzione fedele.

Sorpresa

Durante l'accurata pulizia di ogni componente c'è l'inattesa sorpresa di una punzonatura sul monoblocco con le magiche lettere MM, testimonianza che il motore ha caratteristiche uguali a quelle delle OM che corsero nel 1928: 60 CV e quindi e tanta prestantza in ogni

occasione di guida; anche se, va detto, questa OM ottiene i più importanti riconoscimenti stando ferma: come nei Concorsi di Eleganza. Conquista il Best in Show a Padova nelle Stelle sul Liston 2014; a Legnago nel 2017; a Soliera di Modena nel 2014 e riporta altri risultati di rilievo. Oppure in occasione della sessione del rilascio del Certificato di Identità da parte dell'ASI, nel marzo 2014, dove ottiene la Targa Oro con la classificazione A/3 che sancisce il totale ripristino nella configurazione originale: come già accennato un risultato d'eccezione per un veicolo allora già ultra ottantenne. ▀

La vettura sarà esposta ad Auto e Moto d'Epoca a Padova dal 20 al 23 ottobre, allo stand del Registro Fiat, padiglione 1, settore Club.

FIAT 600 MULTIPLA



la 600 per 6

la 600 duplice uso

la 600 multipla

Una pagina pubblicitaria per il lancio sintetizza con poche parole le qualità della Multipla: la 600 per 6, la 600 duplice uso. L'immagine in primo piano mostra sei passeggeri accanto alla vettura, quella in secondo piano la vettura carica di pacchi.

Sessantacinque anni fa la Fiat lancia la formula "monovolume" per la 600 Multipla. È un'auto anticonformista, nuova per stile e concezione, ideale per il tempo libero. L'aspetto estetico anticonvenzionale ne limita il successo. Oggi si prende la rivincita



Una Multipla in Piazza San Pietro a Roma. Partecipa alla presentazione nelle più importanti città italiane, organizzata dalla Fiat nella terza settimana di marzo 1956 per far vedere, toccare e provare il nuovo modello al grande pubblico.

VERSATILITÀ INNANZITUTTO



di Elvio Deganello

L'essenza della Fiat 600, madre di tutte le moderne monovolume, è contenuta nel nome stesso. Multipla, significa che "moltiplica" lo spazio trasformandosi e assumendo di volta in volta la configurazione richiesta dalle necessità del momento, da auto a sei posti a cinque posti, a quattro posti a tre posti o a due posti abbattendo uno o più sedili per lasciare lo spazio rimanente al trasporto dei bagagli, strumenti di lavoro, attrezzi sportivi o qualunque oggetto anche di grandi dimensioni. Infatti, i sedili posteriori, si possono ripiegare su se stessi, ribaltare, togliere oppure fare scomparire nel pavimento secon-

do le necessità. La Multipla è un'auto dalla versatilità totale. La inventa l'ing. Dante Giacosa, capo progettista della Fiat, anticipando il concetto oggi molto in voga delle carrozzerie monovolume, adatte indifferentemente alle necessità della famiglia, del lavoro e dello svago. L'ingegnere escogita questa formula quando la Fiat gli chiede di ricavare dalla Fiat 600 una vettura per l'uso promiscuo che possa sostituire la 500 C Giardiniera Belvedere. Giacosa rileva che la disposizione meccanica con il motore posteriore della 600 berlina impedisce di ricavarne una versione per uso promiscuo con la porta posteriore. Così mette due grandi porte di lato e avanza il posto di

guida per creare un ampio vano di carico o due posti a sedere in più al centro della vettura. Alla fine del lavoro capisce di avere progettato un'auto fuori del comune, capace di dare il massimo dei servizi con il minimo dei costi. Ne è così contento che ne regala un esemplare alla moglie. Non si sa quanto la signora gradisca il regalo, perché la 600 Multipla è troppo in anticipo sui tempi e la sua linea poco convenzionale sconcerta il pubblico che all'epoca è ancora molto affezionato alle classiche berline a tre volumi. Gli utenti tipici restano quindi i tassisti, i piccoli commercianti, gli artigiani e gli istituti religiosi (le 600 Multipla delle suore diventano famose nelle barzellette).



La Multipla debutta il 14 gennaio 1956 al 39° Salone dell'Automobile di Bruxelles. Subito fuori dal Salone, in Palace du Centenaire, desta curiosità e interesse: tutti vogliono verificare se davvero è così grande lo spazio interno.



Dopo l'interesse sollevato ai Saloni di Bruxelles e Amsterdam, la Multipla è esposta al Salone Ginevra. Anche qui i più autorevoli giornalisti italiani e stranieri osservano stupiti che è un'auto unica al mondo per abitabilità ed economia.

Bicolore per tutti

A dispetto dell'elegante verniciatura bicolore di serie (per altre auto un optional a pagamento), la 600 Multipla trova clienti soprattutto fra gli automobilisti che pensano alla praticità e non sono troppo preoccupati per l'aspetto estetico. In sostanza è considerata un'auto da lavoro che solo occasionalmente e con un "decoro" ridotto può essere messa al servizio della famiglia e dello svago. Quest'immagine di auto da carico

pesa sulle sue possibilità di successo presso la clientela normale, e ancora di più sulla possibilità di piacere alla clientela giovane e sportiva per il trasporto degli attrezzi per lo svago, come si usa oggi. Peccato, perché la Multipla poteva essere interessante per giovani anche per l'economia d'esercizio garantita dal brillante motorino a quattro cilindri di 633 cc (lo stesso della berlina, ma con un rapporto di trasmissione più corto), per la maneggevolezza garantita dalle dimensioni compatte e



Nel 1956 la Fiat 600 Multipla è l'auto ufficiale dei VII Giochi Olimpici Invernali che si svolgono fra Cortina d'Ampezzo e Auronzo dal 26 gennaio al 5 febbraio con 821 atleti, dei quali 65 sono italiani.

dallo sterzo con vite rullo (nella berlina è con vite e settore), per l'insospettabile tenuta di strada, che è superiore a quella della 600 berlina grazie alle sospensioni anteriori con doppi bracci triangolari oscillanti con molle elicoidali e barra stabilizzatrice (nella berlina c'è una balestra trasversale), alla carreggiata anteriore più larga e alla favorevole disposizione dei pesi. Anche la stampa specializzata dell'epoca non capisce del tutto le grandi qualità della 600 Multipla e la bolla con l'aggettivo "brutta" che la condanna definitivamente. Addirittura una nota rivista specializzata italiana indice un referendum fra i lettori per verificare quanto siano d'accordo sull'estetica della vettura e propone anche una scheda per votare il bozzetto di una 600 Multipla con una carrozzeria alternativa. Anche alcuni carrozzieri provano a lavorare sullo stesso tema, ma nessuno mai riesce non solo a superare, ma nemmeno a eguagliare la simpatia, la praticità e l'economia costruttiva della versione originale, che rimane in produzione a lungo con poche modifiche.

Calotte e fanalini

Nel 1956 cambia la forma delle calotte copri mozzo. Nel 1957 cambia la forma dei fanalini posteriori per una questione estetica (si ricordano meglio con i parafanghi). Cambia inoltre la disposizione dei comandi dei fari e delle frecce e la potenza sale da 21,5 CV a 22 CV.



Un'altra pagina per il lancio della Multipla pone l'accento sull'utilizzo della versatile vettura nel tempo libero, mostrando un'allegre brigata di sei persone giunta in un ameno luogo di campagna per un pic-nic.

Nel 1958 cambiano la forma dello specchio retrovisore interno (allungato e nero invece di marroncino) e il colore del volante e dei pomelli da marroncino a un tono più chiaro del beige. Nel novembre del 1959 i fanali posteriori diventano più grandi e adottano le plastiche dei lampeggiatori arancio invece di rosse per rispettare le norme del Testo unico D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393 detto Nuovo Codice della strada. Per lo stesso motivo cambiano anche i lampeggiatori davanti, tondi invece



Gli strapuntini della versione "6 posti" in un esemplare restaurato. Quando i sediletti non sono in uso, si possono ripiegare in appositi vani sul pavimento per formare un vano di carico piano e regolare.

L'abitacolo della versione "4/5 posti". Il sedile posteriore è centrale per ottimizzare il comfort e dietro lascia ampio spazio ai bagagli. Lo schienale si può ripiegare e il sedile si può abbattere nel caso di trasporto di sole merci.

DATI TECNICI Fiat 600 Multipla (fra parentesi 600D Multipla)

Motore

Tipo 100 (100 D), 4 cilindri in linea - Alesaggio x corsa in mm 60 x 56 (62 x 63,5) - Cilindrata 633 cc (667 cc) - Distribuzione con valvole in testa, albero a camme laterale, aste e bilancieri - Rapporto di compressione 7,5:1 - Alimentazione un carburatore Weber 28 ICP o Solex C 28 PIB 2 - Accensione con bobina e spinterogeno - Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi e filtro a cartuccia (filtro centrifugo) - Raffreddamento ad acqua - Potenza 21,5 CV, dal 1957 22 CV a 4600 giri/min. (29 CV a 4.800 giri/min.).

Trasmissione

Cambio di velocità a 4 rapporti + retromarcia - Frizione monodisco a secco - Rapporto finale 7/45 (8/43).

Corpo vettura

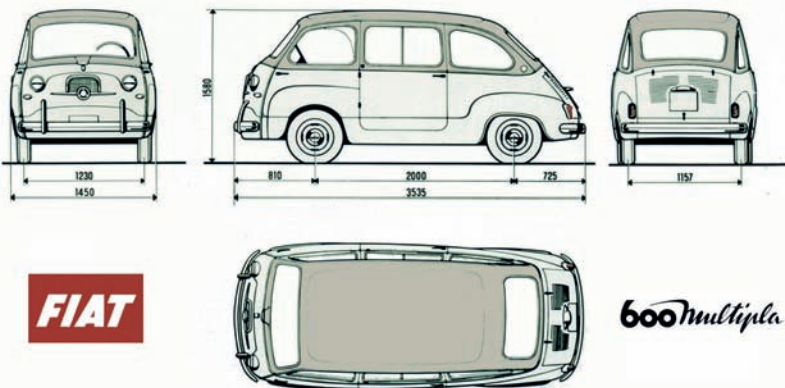
Scocca metallica autoportante - Sospensioni anteriori con bracci triangolari sovrapposti, molle a elica e barra stabilizzatrice - Sospensioni posteriori con bracci triangolari obliqui e molle a elica - Ammortizzatori idraulici anteriori e posteriori - Sterzo a vite e rullo - Ruote a disco con pneumatici 5,20 x 12 - Freni idraulici a tamburo - Freno di soccorso meccanico sulle ruote posteriori.

Dimensioni e peso

Passo 2.000 mm - Carreggiata anteriore 1.230 mm - Carreggiata posteriore 1.157 mm - Lunghezza 3.535 mm - Larghezza 1.450 mm - Altezza 1.580 mm - Peso 720 Kg. (740 Kg).

Prestazioni

Velocità massima 100 km/h (105 Km/h) - Pendenza massima superabile 22% (24%) - Consumo 6,7 (6,8) litri/100 Km.



Le dimensioni della 600 Multipla. L'abitabilità per 6 passeggeri è eccezionale per una vettura che è lunga poco più di tre metri e mezzo è larga meno di un metro e mezzo ed è alta poco più di un metro e mezzo.

di ovali. Intanto la meccanica subisce alcuni perfezionamenti per migliorare l'affidabilità e la potenza massima sale a 24,5 CV. Nel 1960 arriva la modifica meccanica più importante: l'aumento della cilindrata a 767 cc, che riguarda

anche la berlina e porta a entrambe un miglioramento nella fluidità di marcia e nelle prestazioni (la potenza passa da 24,5 CV a 29 CV, la velocità massima sale da 100 km/h a 105 km/h). La nuova versione che si chiama 600 D Multipla



Una 600 Multipla in una condizione di lavoro che dimostra la sua versatilità. Può trasportare indifferentemente una squadra di tecnici e le loro attrezzature, oppure solo attrezzi o solo persone semplicemente posizionando in modo diverso i sedili.



Una foto ufficiale mostra una Multipla e una signora che fa shopping in un mercatino. Se lo scopo era di avvicinare la clientela femminile, il messaggio ha fallito l'obiettivo; se voleva attirare l'attenzione dei piccoli commercianti, lo ha centrato.



La 600 Multipla era esportata in molti Paesi dell'Africa, dell'Asia e dell'America. Qui vediamo la gru del porto di Genova che issano a bordo della motonave Italterra due Multipla di un lotto di 20 destinate agli Stati Uniti.



Con i fanali modificati nell'autunno 1959 la Multipla ottempera alle norme del Testo unico D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393, detto Nuovo Codice della strada. Contemporaneamente cambia il colore dei cerchi dal crema al grigio metallizzato.



La versione Taxi è sempre presente nel listino della Multipla. Quella del 1964 qui raffigurata si differenzia per le borchie delle ruote lisce della Fiat 850, adottate nello stesso anno anche per la versione normale.

Quotazioni interessanti

Un buon esemplare della Multipla spunta quotazioni interessanti, leggermente superiori per la prima produzione. Tuttavia dal punto di vista pratico le più recenti D sono preferibili perché il motore è po' meno propenso a surriscaldare sotto sforzo. Per risolvere questo inconveniente non serve a nulla viaggiare a cofano aperto come si faceva all'epoca, è meglio accertarsi del buono stato del circuito di raffreddamento. Una 600 Multipla ben restaurata ancora oggi si rivela economica nell'uso, affidabile e longeva. Per i collezionisti la 600 Multipla è divertente da usare per brevi tragitti con molti amici, possibilmente spiritosi. Sconsigliato l'uso autostradale: le prestazioni sono quelle assai limitate delle utilitarie degli anni Cinquanta. La velocità massima, per esempio, è di poco superiore a 100 km/h. A queste andature in autostrada ci si trova a mal partito in mezzo agli autocarri che oggi sono più veloci. Per i parametri d'oggi anche i freni non sono granché, ma a quelle velocità non vanno mai veramente in crisi. La tenuta di strada invece è da favola per la distribuzione dei pesi favorevole e per il passo relativamente lungo. I percorsi nei quali la 600 Multipla è veramente forte sono le stradine strette e tortuose dove trae gran vantaggio dalle limitate dimensioni che la rendono molto maneggevole e dalla posizione di guida che permette una straordinaria visibilità. Il comfort però non è eccezionale, ma parliamo di un'utilitaria nata 65 anni fa. ▀

e dal punto di vista estetico è riconoscibile per le quattro feritoie per parte in più nel cofano motore e per lo specchio retrovisore esterno montato in serie per ottemperare al già citato Nuovo Codice della strada, che lo impone per le auto a uso promiscuo. Nel 1964 le coppe delle ruote sono unificate con quelle della Fiat 850. La produzione del modello va avanti fino al 1967 e raggiunge i 243.000 esemplari, un risultato ragguardevole, ma in ogni modo dieci volte inferiore a quello delle 600/600D berlina. Oggi sono rimaste poche di queste simpatiche vetturine multispazio e hanno un posto speciale nel cuore dei collezionisti.

FORD GRANADA



Una Granada 2.0 L V6 del marzo 1976. In evidenza l'uso di particolari verniciati nero opaco in sostituzione delle cromature che contraddistinguono gli esemplari posteriori al restyling del '75, come questo, fotografato in occasione di Technoclassica ad Essen lo scorso marzo.



COMFORT ZONE

ALL'ANGLO-SASSONE



di Matteo Giacon

Compie 50 anni la Granada, l'ammiraglia Ford degli anni '70 con cui l'Ovale Blu si fece notare nell'affollato segmento delle auto da famiglia grandi e confortevoli grazie a doti apprezzate un po' in tutta Europa (ma non da noi, causa il periodo e le cilindrature); eccone il ritratto

Per una volta, vogliamo introdurre questa nostra storia con un indovinello, più vicino nello stile a qualche settimanale d'enigmistica che non ad una rivista che parla di automobili; nello specifico, chiediamo di sapere qual è l'intrusa fra le seguenti coppie di "rivali" (concentrate per lo più nello sport): Milan-Inter, Coppi-Bartali, Messi-Ronaldo, Real-Barca, Senna-Prost, Dagenham-Colonia. La risposta è: nessuna! Non ci si deve infatti stupire se a fianco di nomi che non hanno bisogno di presentazioni troviamo pure quelli della città industriale a est di Londra e della metropoli renana, perché queste località furo-

no pure loro accese rivali, grazie alla presenza in loco delle principali filiali europee di quel gigante che è la Ford e all'autonomia progettuale e commerciale ad esse concessa, di grado talmente elevato da far ritenere che proprio questa gelosa autonomia fosse l'unica cosa da loro condivisa. Sono quelli i bei tempi del boom economico, e le filiali continentali di GM e Ford si concedono il lusso di avere gamme del tutto indipendenti l'una dall'altra (infatti, quel che succede in casa Ford capita pure nell'ambito della diarchia Opel-Vauxhall). Tuttavia, verso la metà degli anni Sessanta a Dearborn i *bean-counters* (i revisori dei conti...) capiscono che unificare

le *operations* europee avrebbe fruttato una redditività ancor più grande di quella comunque notevole incamerata fino ad allora; e così, a partire dalla Escort del '67, ogni nuova Ford europea adotterà identici schemi estetici e meccanici a prescindere da quale lato della Manica la sforni, con i soli motori e pochi dettagli estetici chiamati a marcare le differenze di passaporto (e non per tutti i modelli). È l'inizio di una nuova era, in cui la sopraccennata autonomia cede il posto ad un riposizionamento progettuale e concettuale focalizzato più su Colonia che su Dagenham. Dopo la Escort è il turno nel '69 della Capri, poi (1970) del duo

Cortina MKIII/Taurus TC, dove si nota qualche piccola perdurante differenza *anche* nella linea. Sistematizzate le piccole, le sportive e le medie, viene il turno delle grosse. Ecco dunque che a Ginevra, nel '72, in sostituzione sia delle inglesi Zephyr/Zodiac MKIV sia delle teutoniche Taunus P7, debuttano le Granada. O meglio, *le* Consul e *le* Granada, dato che per le *entry level* di questa stirpe (nome in codice, progetto MH) la Ford riesuma uno dei suoi nomi più noti, mossa motivata dalla diatriba sorta poco prima con la Granada Corporation, holding inglese operante nel campo dell'infotainment e degli autogrill cui non piace la scelta del



Nell'edizione pre-restyling, la variante berlina a 2 porte era disponibile non solo come Consul, ma anche come Granada (qui in allestimento GXL); la sua ragione d'essere stava nel gradimento che ancora in quegli anni i tedeschi tributavano a questo genere di automobili.



Una Consul berlina vista lo scorso maggio all'Oldtimer Messe di Tulln, in Austria. A livello stilistico la principale differenza fra questa e le consorelle Granada è costituita da finiture più essenziali e, soprattutto, dalla calandra costituita da 2 elementi rettangolari sovrapposti.



Una nitida immagine della coupé prima edizione, dal caratteristico andamento a "Coke Bottle Shape" (forma di bottiglia di Coca Cola) della linea di cintura. Nel complesso, la variante sportiveggiante della gamma Consul-Granada si richiama ad analoghe consorelle nordamericane e, in parte, anche alle successive Falcon XA australiane.

nome Granada da parte della Casa americana. La diatriba, con tanto di strascichi giudiziari, termina nel '74 a favore della Ford, libera di usare il nome della città spagnola e poter così pensionare la denominazione Consul, quasi in concomitanza con il lancio della Granada *Made in USA* (che peraltro nulla ha a che vedere con la sua omonima europea).

Chiamate a rinverdire le sorti del marchio nel segmento medio-alto del mercato dopo la poco incisiva carriera delle antenate, le Consul/Granada vantano un abito visivamente arretrato, cofano lungo e coda corta e compatta, notevole larghezza, fiancate slanciate. Il risultato è in linea con il mantra Ford dell'epoca, si riallaccia alle consorelle europee di listino e vanta richiami alle Mustang e alle LTD plasmate a Dearborn come pure alle Falcon australiane; lo stile, dinamico ed elegante, si distacca nettamente da quello delle stucchevoli Zephyr/Zodiac MKIV e



Una bella Granada Estate 3.0 di produzione inglese vista durante il Classic Gala 2021 a Schwetzingen. Tra la versione britannica e le consorelle inglesi le differenze, a parte quelle relative ai motori descritte nel testo, erano contenute e in genere limitate ad accessori e allestimenti. La linea moderna ed elegante della Granada station wagon era chiaramente ispirata alle corrispondenti parenti d'oltreoceano, fra le auto di maggior successo della Ford USA di quell'epoca.

delle fin troppo compassate Taunus P7. Offerta inizialmente come berlina a 4 porte e, ovunque ma non in Inghilterra, come coupé fastback, la Consul/Granada è presto disponi-

bile anche come station wagon (in Germania porta il nome Turnier, in Inghilterra Estate). Tratto saliente per tutte è la pleora di motorizzazioni disponibili, distinte fra britanniche e germaniche -

un retaggio della sopraccennata indipendenza delle filiali europee del marchio, motivato dalla probabile consapevolezza che abbandonare intere famiglie di propulsori ancora relativamente fre-



Un'immagine di 2 fra i vari motori disponibili nella gamma della Granada Made In Cologne: il V6 da 2,6 litri (visibile nel vano motore della vettura azzurra) e il piccolo V4 da 1,7 litri, piazzato sotto al cofano della vettura verde e decisamente più compatto, specie in lunghezza, del fratello maggiore.



Un'aggressiva immagine di una Consul GT coupé, vista qualche mese fa a Technoclassica. Rispetto alle altre Consul, come pure alle Granada, le GT hanno un tono un po' più sportivo grazie alla mascherina nera e ai fendinebbia di serie. Il successivo pacchetto S ne riprenderà alcuni dei tratti estetici più salienti. Da alcune angolazioni denunciano una certa parentela stilistica con le affascinanti Iso Rivolta Lele. Il tetto in vinile è un accessorio assai in voga all'epoca nel Nordeuropa.

Il tocco più americaneggiante delle Consul e Granada è forse la coda, in particolare i vistosi gruppi ottici; il baule delle berline è capace di 450 dmc, di cui almeno 389 utilizzabili per le valigie. Notare le piccole prese d'aria sul montante destinate alla ventilazione dell'abitacolo.

FILIALE DI RIFERIMENTO	COLONIA					COLONIA E DAGENHAM		DAGENHAM	
Tipo	1.7	2.0	2.3	2.6	2.8	2.0	3.0	2.5	2.0
Disponibile su (1972-'75)	Consul Base E L	Consul Base E L	Consul GT, Granada	Granada		Consul base e L	Consul GT e Granada	Consul, Granada	Consul Base E L
Disponibile su (1975-'77)	Granada	Granada	Granada	Granada	Granada	Granada	Granada	Granada	Granada
Disposizione	V4 60°	V6 60°	V6 60°	V6 60°	V6 60°	4 cilindri in linea	V6 60°	V6 60°	V4 60°
Anni di produzione	1972-'77	1974-'77	1972-'77	1972-'77	novembre 1976-'77	1972-'77	1972-'77	1972-'76	1972-'74
Cilindrata	1699 cc	1999 cc	2293 cc	2551 cc	2792 cc	1993 cc	2994 cc	2495 cc	1996 cc
Alesaggio X Corsa	90 x 66,8 mm	84 x 60,14 mm	90 x 60,14 mm	90 x 66,8 mm	93 x 68,5 mm	90,8 x 76,95	93,66 x 72,4 mm	93,66 x 60,3 mm	93,66 x 72,4 mm
Potenza Max/Giri Min.	75 CV DIN@5000	90 CV DIN@5000	108 CV DIN@5000	125 CV DIN@5000	150 CV DIN@5800	99 CV DIN@5500	138 CV DIN@5000	120 CV DIN@5000	82 CV DIN@5000
Coppia Max/Giri Min	13 Kgm DIN@2500	15,2 Kgm DIN@3000	19 Kgm DIN@3000	20,5 Kgm DIN@3500	21,3 Kgm DIN@4000	15,4 Kgm@4000	24 Kgm DIN@3000	18,3 Kgm DIN@3000	14,7 Kgm DIN@3000
Distribuzione	valvole in testa, aste e bilancieri					1 albero a camme in testa	valvole in testa, aste e bilancieri		
Alimentazione	1 Solex 32 TDID	1 Solex 32/32 EEIT	1 Solex 32/32 EEIT	1 Solex 35/35 EEIT	iniezione Bosch K-Jetronic	1 Weber 32/36 DGAV	1 Weber 40 DFA	1 Weber 40 DFA	1 Ford GPD
Impianto elettrico	12V, alternatore 28 A			12V, alternatore 420 W		12V, alternatore 28 A	12V, alternatore 420W	12V, dinamo 264W	
Batteria	44 Ah	55 Ah	66 Ah	55 Ah	55 Ah	55 Ah	55 Ah	55 Ah	55 Ah
Capacità circuito di raffreddamento	6 litri	8,7 litri	10,2 litri	10,3 litri	9,8 litri	7,7 litri	11,4 litri	11,4 litri	7,9 litri
Trasmissione	motore anteriore, trazione posteriore. Cambio manuale a 4 rapporti interamente sincronizzati, a richiesta cambio automatico a 3 rapporti.								
Freni	anteriori a disco, posteriori a tamburo								
Pneumatici	175 SR-14 (Ghia e station wagon: 185 SR-14; 3.0 litri: 175 HR-14; 3.0 litri wagon: 185 HR-14; pacchetto S: 195 70/HR: versione base 1.7 disponibile anche con 645 x14)								
Costruzione	scocca portante con telaietti ausiliari								
Sospensioni anteriori	a ruote indipendenti, con bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; ammortizzatori idraulici								
Sospensioni posteriori	a ruote indipendenti, con bracci triangolari obliqui, molle elicoidali; ammortizzatori idraulici.								
Sterzo	a cremagliera, servosterzo a richiesta								
Dimensioni	passo 277 cm - carreggiata anteriore 151 cm, posteriore 153 cm - lunghezza 457 cm (wagon: 467 cm) - larghezza 179 cm - altezza 137 cm (coupé 134 cm) - diametro di sterzata 10,3 m.								
Peso (a seconda di versioni e modelli)	da 1155 a 1295 kg	da 1295 a 1385 kg	da 1220 a 1385 kg	da 1260 kg a 1400 kg	1380 kg	da 1175 a 1330 kg	da 1300 a 1470 kg	da 1260 a 1350 kg	da 1175 a 1240 kg
Capacità serbatoio carburante	65 litri (station wagon 63)								
Velocità Massima	145 kmh	157 kmh	164 kmh	175 kmh	190 kmh	161 kmh	182 kmh	170 kmh	148 kmh
Accelerazione 0-100 Km/h	19,2 sec	15 sec	14 sec	12,3 sec	ND	14,1 sec	11 sec	ND	ND
Consumo Medio L/100 Km	10,5-11,1	11	10,7-11,1	10,5-11,3	11,6	10-10,3	11,4-11,9	ND	ND

...sche per adottare in toto quelle di una piuttosto che dell'altra filiazione sarebbe stato antieconomico; le versioni inglesi montano dunque i ben noti Essex, tutti a V di 60°, sia a 4 cilindri (è il caso del 2 litri base), sia a 6 (declinato in versioni da 2,5 e 3 litri), mentre in riva al Reno si opta per il V4 da 1,7 litri e i V6 da 2300 e 2600 cc. In mezzo a cotanti motori a bancate contrapposte fa capolino il 4 cilindri in linea da 2 litri "Pinto" ad albero a camme in testa destinato inizialmente alle Consul di Colonia e caposaldo della gamma su alcuni mercati, tipo il nostro. Da notare

infine che pure le top di gamma tedesche montano l'Essex 3 litri. Quanto alle versioni disponibili, alle Consul sono riservate le motorizzazioni sotto ai 2 litri, alle Granada quelle a partire dai 2.3 litri, ad eccezione della Consul 2500L, disponibile per qualche tempo nella sola Inghilterra, e della Consul GT, cui spettano i 2.3 (solo sul Continente) e i 3.0 (ovunque) destinati alla sorella maggiore. Il resto della meccanica rivela la volontà Ford di condividere quanto più possibile fra le 2 sponde della Manica in nome dell'abbattimento dei costi, ricorrendo anche a scelte apparentemente retrograde, come l'uso di uno schema "Detroit-style" (a trapezi sovrapposti e tubi verticali di guida) in luogo del McPherson davanti, o la rinuncia ai freni a disco posteriori delle Zephyr/Zodiac MKIV. Perlomeno, parlando di retrotreno, perdura l'uso delle ruote indipendenti come sulle antenate inglesi. Quanto agli allestimenti, nel primo biennio di carriera e a seconda dei mercati di destinazione le Consul sono offerte come base, L e GT, le Granada come base, XL e GXL. Di serie per tutte un cambio a 4 marce e lo sterzo a cremagliera (invero non molto preciso), con l'automatico Ford a 3 rapporti



Le Granada equipaggiate con il pacchetto sportivo S, disponibile con qualsiasi allestimento ma solo con i motori più aitari, si contraddistinguono per un assetto ribassato di 12 mm al retrotreno, ammortizzatori specifici Bilstein, molle elicoidali più rigide, cerchi in lega con gommatura da 195.



Per le Ghia si era pensato originariamente ad una caratterizzazione molto marcata sia dentro che fuori: ragioni di costo fecero poi optare per pochi tocchi esterni, come la calandra, e rivestimenti interni di nuovo disegno, caratterizzazioni mantenute anche con il restyling del '75, di cui vediamo qui i risultati.



Una Granada coupé GL del 1976; sulla base della versione Ghia di questa slanciata versione dell'ammiraglia Ford, la carrozzeria inglese Coleman Milne allestì una piccola serie di intriganti limousine, denominate Grosvenor, contraddistinte dall'allungamento del passo e dall'adozione delle porte posteriori.



La Granada 2 porte base nell'edizione post-1975. Molto evidenti le cornici dei finestrini e la calandra verniciati in nero opaco, un tocco insieme giovanile e sportivo visto per la prima volta in casa Ford sulle formidabili Falcon XW GT del 1970 di produzione australiana.

(prima il tipo C4, poi a partire dal '74 il C3) e il servosterzo optional. Così tanta carne al fuoco fa del duo Consul/Granada, in virtù anche del valido rapporto qualità-prezzo, un'alternativa non solo alle classiche Mercedes e BMW ma anche ad altri modelli dell'epoca come Peugeot 504 (e poi 604), Citroën DS (e CX), le Volvo a 6 cilindri, l'Audi 100, la Fiat 130 e le Opel

Commodore, Kapitan e Admiral. Inoltre, è la principale rivale della Rekord D, pure lei lanciata nel '72. In Inghilterra la Granada vive anni sfolgoranti, rivelandosi un osso duro per le rivali firmate Vauxhall e BL, incluse le Jaguar XJ6 2,8. Il successo Oltremarica è tanto più interessante se si considera che a partire dal luglio del '76 la Granada cessa di avere il doppio passa-

porto, in seguito alla decisione di concentrarne la produzione a Colonia-Niehl onde liberare spazio a Dagenham per il montaggio della Fiesta. A spiegare l'amore degli inglesi per questa vettura non contribuiscono solo i suoi pregi o i guai delle rivali Rover o Triumph, cosa che ne fa una delle preferite da chi gestisce flotte aziendali, ma anche l'esposizione mediatica

guadagnata nel telefilm "The Sweeney", ancora oggi abbastanza ignoto da noi ma autentica leggenda in patria: l'uso assai disinvolto di una Consul 3.0 GT da parte dei poliziotti protagonisti è un punto di svolta per il costume e la storia della televisione britannica e un potente volano pubblicitario per la Ford. Peraltro, proprio le acrobazie sul piccolo schermo

Anche la station wagon, altrimenti nota come Turnier in Germania e Estate in Gran Bretagna, dopo il restyling del '75 abbandona il cromo in cambio del nero opaco. A differenza delle berline, le successive Granada MKII wagon manterranno pressoché inalterata la parte posteriore del corpo vettura. Il vano di carico è semplicemente enorme: a sedili posteriori in posizione il volume a disposizione equivale a 1180 dmc, a sedili abbassati arriva addirittura a 2180 dmc... Altrettanto immensa, in quest'ultima configurazione, la superficie del piano di carico, che arriva a misurare 203,9 cm x 161!





Carrellata di posti guida delle Granada '75-'77: il pacchetto S (a sinistra) offre un volante a tre razze di intonazione sportiva e una strumentazione pressoché completa; quest'ultima è peraltro una prerogativa delle Granada offerte in allestimento GL (a destra), mentre le versioni base offrono solo l'essenziale (al centro).



Uno degli atout della Granada è sempre stata l'ampio ventaglio di scelte a disposizione della clientela anche per quel che riguarda gli allestimenti, come esemplificato dal confronto fra il lussuoso abitacolo della versione Ghia '75-'77 (a sinistra) e quello più sobrio, ma non meno appagante, delle versioni L (a destra).



Qualche dato dimensionale dell'abitacolo delle Granada: in larghezza ci sono 150 cm alle spalle sia davanti che dietro, le sedute dei sedili offrono 48 cm, l'altezza dal fondo delle sedute è di 90 cm davanti, 86 dietro, e ci sono fra i 40 e i 54 cm di spazio per le gambe dei passeggeri anteriori, fra i 37 e i 23 per chi siede dietro.

NOTE SU ALLESTIMENTI E VARIANTI

Nel periodo 1972-'74 le Consul tedesche erano disponibili solo come base, L e GT – le prime due solo con il 1.7 e i 2.0, la terza con il 2.3 e il 3.0; le Granada erano offerte negli allestimenti base, L e GXL, e solo con i motori V6 da 2,3, 2,6 e 3,0 litri; nel 1974 debuttano gli allestimenti XL e Ghia (quest'ultimo disponibile solo con il 3.0); le Granada GXL e Ghia, e le Consul GT erano offerte solo come berlina; nel periodo 1975-'77 tutte le varianti della gamma assumono la denominazione Granada; gli allestimenti base e L si possono avere con i motori fino al 2,3, la GL con i motori a partire dal 2,0, la Ghia con i 2,3, 2,6 e 3,0; il 2,8 ad iniezione è disponibile solo in abbinamento al pacchetto S, e inizialmente solo col cambio manuale; in Inghilterra la Consul GT è offerta con il solo 3,0 mentre nel '76 la Ghia si può avere anche con il 2,0, sia berlina che coupé.

svelano uno dei punti deboli di queste vetture, cioè la tenuta di strada un po' allegra: nonostante i progressi rispetto al passato, notati in particolare dalla stampa britannica, il comportamento di Consul e Granada non è ineccepibile, come rimarcato soprattutto in Italia; da noi, d'altronde, le grosse Ford non sfondano: nonostante l'abitabilità e il comfort di prim'ordine, la linea gradevole, gli interni ben rifiniti, l'appeal di queste vetture nella Penisola incontra insormontabili ostacoli causati dal periodo ostico alle ammiraglie in genere, dalle prestazioni sottotono di 1,7 e 2,0, e dall'incompatibilità con il nostro fisco delle altre cilindrate a listino. Altrove invece, e non solo in Inghilterra, la Granada è un autentico best-seller, e onde mantenerla sulla cresta dell'onda viene sottoposta negli anni a vari aggiornamenti; tappe principali sono l'arrivo nel maggio del '73 della berlina 2 porte (destinata alla sola gamma tedesca), mentre il 1974 si segnala per il debutto a gennaio della coupé con la nuova linea di cintura e, a febbraio, dell'allestimento Ghia per la Granada 4 por-

te (che affianca e poi sostituisce la GXL), esteso poi ad ottobre anche alla coupé; ed è proprio in tale veste, in connubio con il 3,0 litri V6, che questo modello viene finalmente offerto anche sul mercato inglese – sul continente, per contro, la coupé si può sin dall'inizio avere con i medesimi motori e allestimenti delle berline, sia come Consul sia come Granada. Nel marzo del '75, anno in cui viene generalizzato l'uso del nome Granada, arriva il restyling di metà carriera, caratterizzato dall'uso di particolari nero opaco in luogo delle cromature; gli allestimenti ora prevedono, a seconda dei mercati, la base (o Custom), la L, la GL, la Ghia e l'inedito pacchetto S. Disponibile solo con i motori da 2,3 litri in su, quest'ultimo offre elementi di intonazione sportiva che vanno al di là della mera forma, e dopo essere stato riservato inizialmente alle sole berline dall'agosto del '75 viene offerto nella variante GLS anche agli utenti continentali della wagon. Nel corso degli anni non mancano variazioni anche alla gamma motori: nel febbraio del '74 a Colonia fa il suo debutto un 6 cilindri a V di

2 litri - ma basta scorrere qualche depliant e qualche listino prezzi per capire che l'omologo a 4 cilindri in linea resta disponibile su larga parte del Continente, inclusa l'Inghilterra, dove a luglio dello stesso anno va a sostituire il venerabile V4 Essex nelle Consul berlina (e nel corso del '75 viene poi montato anche sulle ultime Consul wagon e di lì in poi sulle successive Granada Made In UK); nel novembre del '76 arriva infine una ghiotta novità di matrice tedesca, il V6 da 2,8 litri ad iniezione capace di 150 cavalli; peraltro, non la prima volta che l'ammiraglia Ford riceve un robusto supplemento di potenza: in Sudafrica Basil Green sin dal 1973 dota alcune Granada montate in loco del V8 302 di origini statunitensi da 255 cavalli, dando origine alle sfolgoranti Granada Perana. La cavalcata della Granada prima serie è un trionfo, conclusosi dopo oltre 500.000 unità nell'agosto del '77, quando avviene il passaggio di consegne con un'erede destinata a bissarne il successo. Ma questa, come si suol dire, è tutta un'altra storia, cui dedicheremo presto le dovute attenzioni. ▀

40^a 1983-2023 EDIZIONE AUTOMOTORETRO[®]

'83// '93 '93// '03 '03// '13 '13// '23



IN CONTEMPORANEA CON



TORINO // LINGOTTO FIERE
9 - 12 FEBBRAIO 2023

SPAZIO ALLE **EMOZIONI**

✉ info@automotoretro.it

☎ +39 011 350 936

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

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

WWW.AUTOMOTORETRO.IT





QUALE DELLE DUE?



di Dario Mella

La Fiat 124 Sport Coupé, brillante con la distribuzione bialbero, ma tradizionale nei contenuti, opposta all'Autobianchi Primula coupé S di progettazione meno recente, ma anticipatrice del concetto di sportiva versatile che si affermerà in futuro. La scelta riflette la personalità del cliente

Il titolo suggerisce il bell'interrogativo che il proprietario di un'utilitaria poteva porsi nel pieno del boom economico degli anni '60 al momento di sostituirla con un'auto di maggiore cilindrata. Il punto di arrivo più scontato era una berlina tra i 1200 e i 1400 cc per soddisfare le esigenze di una famiglia in crescita anche nella disponibilità di denaro. Ed è così che il confronto tra le berline Fiat 124 e Autobianchi Primula finisce per coinvolgere le rispettive versioni coupé presentate l'una nella primavera del 1967 al Salone di Ginevra, l'altra rinnovata esattamente un anno dopo con il motore monoalbero di 1438 cc della Fiat 124 Special e con alcuni riusciti ritocchi alla carrozzeria. Detto così potrebbe sembrare che la Fiat 124 Coupé Sport e l'Autobianchi Primula Coupé S siano concorrenti simili per impostazione, ma non è così. Infatti, l'Autobianchi fa parte del Gruppo Fiat, quindi non può esserci una vera e propria concorrenza fra i prodotti dei due marchi. Allora qual è il

motivo che le vede contrapposte? Più che nelle auto, la differenza è nella potenziale clientela. Di solito quella che sceglie i coupé è formata da single o da giovani coppie con figli piccoli, che apprezzano il prestigio e le emozioni che il coupé regala a chi vi è a bordo. Viste in quest'ottica, entrambe promettono di non far passare inosservato il proprietario e di offrirgli una guida brillante e divertente. Dal punto di vista economico, a parte il prezzo inferiore della Primula Coupé S, c'è sostanziale parità fra le due perché hanno entrambe 16 cavalli fiscali, quindi pagano imposte sulla circolazione (il così detto "bollo") e pedaggi autostradali che coincidono. Se aggiungiamo che i costi di manutenzione sono confrontabili, vediamo che il quadro delle spese fisse non è una discriminante. Quindi il confronto non si pone sul piano della visibilità personale o dei costi, ma in ciò che ognuno vede nei due modelli. Che si può condensare in due parole: modernità o tradizione.

Linea italiana

A una prima occhiata, pare che la modernità sia rappresentata dalla 124 Sport che delle due è la più fresca di presentazione. Ma non è così perché, pur nuova, segue gli schemi convenzionali dell'epoca con il motore anteriore longitudinale e trazione posteriore. La linea disegnata dal centro stile Fiat diretto da Mario Boano è quella tipica dei coupé di scuola italiana del periodo. La Primula Coupé S che debutta un anno dopo, è in realtà il restyling del coupé Primula uscito nel '65, nel quale il designer Luigi Fabio Rapi ha smussato gli spigoli e ha eliminando le "pinnette" posteriori che erano gli stilemi più datati. Dove sta allora la novità della Primula? È nell'impostazione meccanica con il gruppo motore-propulsore trasversale e la trazione anteriore secondo uno schema atipico per le sportive dell'epoca, che tuttavia anticipa il concetto di sportiva versatilità che farà la fortuna delle "GTI" degli anni '80. È dunque l'idea dello spazio como-



Un'immagine tradizionale per il lancio della 124 Sport, all'insegna invece dell'innovazione quella (francese) della Primula coupé S.

Fiat 124 Sport coupé e Autobianchi Primula coupé S testimoniano la creatività della nostra industria automobilistica nell'offrire soluzioni anche molto diverse, ma ugualmente interessanti sul piano tecnico e stilistico e in grado di accontentare gli automobilisti più esigenti.

do per cinque persone unito alle prestazioni brillanti ciò che rende desiderabile la Primula coupé S, a cui fa da cassa di risonanza l'ottimo piazzamento ottenuto nel Rally di Montecarlo del 1969 da Giorgio Pianta ed Emilio Paleari, che si classificano decimi assoluti con una Primula Coupé S in pratica di serie, precedendo vetture ben più potenti e preparate. La novità meccanica della 124 Sport coupé è il nuovo motore con due alberi a camme in testa comandati da una cinghia dentata alla sua prima applicazione in Italia. Il vantaggio dell'inedita distribuzione si tradu-

ce in 90 CV contro i 70 CV del motore ad aste e bilancieri di pari cilindrata dell'Autobianchi. È vero che la Primula è più leggera ma ciò non è sufficiente per colmare lo svantaggio nel rapporto peso/potenza rispetto alla rivale. Così alla fine la 124 Sport Coupé è superiore nella velocità massima, che è di 170 Km/h contro i 155 km/h della Primula Coupé S ed è anche un po' più scattante. In compenso la Primula coupé S vanta una superiore elasticità, tanto che spunta un tempo migliore nella classica prova di ripresa da 40 km/h nel rapporto superiore.

Consumo

L'Autobianchi ha il non trascurabile vantaggio di consumare un po' meno perché alla velocità costante di 100 km/h percorre 12,7 km/litro contro i 10,2 km/litro della 124 Sport Coupé. Il vantaggio aumenta in autostrada, dove a 140 orari la percorrenza dell'Autobianchi scende a 8,2 km/litro, mentre quella della Fiat precipita a 6,8. Da questi dati si potrebbe dedurre che la Primula abbia un'efficienza aerodinamica superiore, ma non ci sono dati oggettivi che permettano il riscontro. Il vantaggio nel

consumo, tuttavia, è reale e lo ritroviamo in tutte le condizioni forse per merito, in città, del peso inferiore e sui percorsi extraurbani per merito della superiore elasticità di marcia che consente di sfruttare meglio i rapporti del cambio più lunghi. Su strada il passo più corto favorisce la Primula coupé S nelle curve strette, inoltre è più rapida nei cambi di traiettoria. E dentro l'abitacolo? La 124 coupé è una comoda 2+2 piuttosto che



Il giallo Positano di questa Fiat 124 ben si intona con i colori autunnali, così come il coupé alla vita di tutti i giorni.



La Primula coupé S in azione e, sopra, la targhetta identificativa nello specchio di coda. Da notare la posizione decentrata del blocchetto serratura della bagagliera, altro spunto innovativo.



Nelle foto dell'epoca due Fiat 124, due colori di moda per due ambientazioni vacanziera: l'elegante blu Cannes per quella montana e il solare giallo Positano per quella marina.



Il posto di guida della 124 Sport è da granturismo: volante sportivo e legno per la corona, per il fondo del cruscotto e del mobiletto sul tunnel. E una strumentazione completa per tenere sotto controllo le funzioni della vettura.

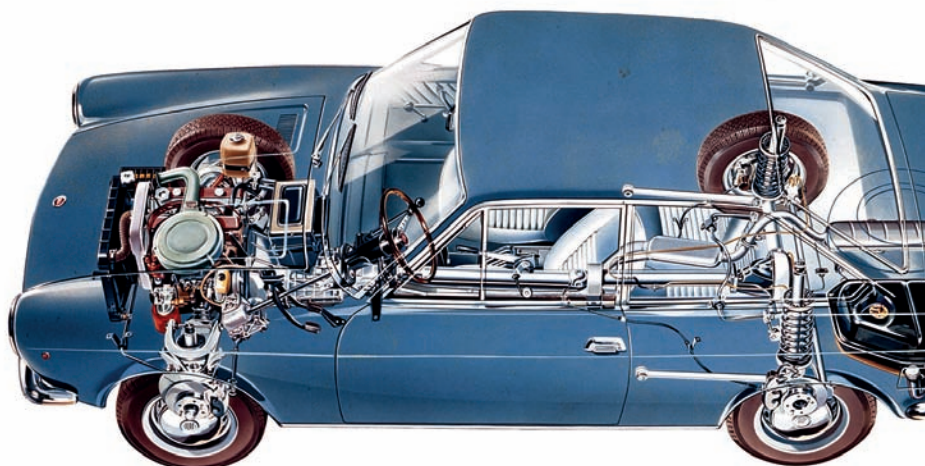
A destra, il disegno in trasparenza illustra la meccanica della 124 coupé, molto diversa da quella della Primula nel layout e nello schema delle sospensioni.

TECNICHE A CONFRONTO

MODELLO	Autobianchi Primula coupé S	Fiat 124 Sport coupé
Motore, marca e disposizione	Fiat tipo 124 BLC.000, 4 cilindri in linea, anteriore trasversale, monoblocco in ghisa, testata in lega leggera, albero a gomiti su 5 supporti di banco	Fiat tipo 124 AC.000, 4 cilindri in linea, anteriore longitudinale, monoblocco in ghisa, testata in lega leggera, albero a gomiti su 5 supporti di banco
Cilindrata (cm3)	1438	
Alesaggio x Corsa (mm)	80 x 71,5	
Rapporto di compressione	9,3:1	8,9:1
Potenza (CV-DIN) - giri/min	70 - 5750	90 - 6500
Coppia (Kgm-DIN) - giri/min	11 - 2800	11 - 3600
Distribuzione	Un albero a camme laterale mosso da catena, aste e bilancieri,	Due alberi a camme in testa mossi da cinghia dentata con tenditore,
Alimentazione	Un carburatore doppio corpo Weber tipo 32 DFB, apertura farfalle sincronizzata, pompa carburante meccanica, dispositivo di ricircolo dei gas di sfianto	Un carburatore invertito a doppio corpo Weber 34 DHF 3 con apertura a depressione della seconda farfalla, pompa carburante meccanica, dispositivo di ricircolo dei gas di sfianto
Accensione	bobina e spinterogeno, batteria 12 V-48 Ah, alternatore da 770W	bobina e spinterogeno, batteria 12 V-60 Ah, alternatore da 770 W
Lubrificazione	forzata con pompa a ingranaggi e valvola limitatrice, filtro olio a cartuccia, capacità circuito 3,75 litri	forzata con pompa a ingranaggi e valvola limitatrice, filtro a cartuccia in portata totale e filtro centrifugo in derivazione, capacità del circuito 3,75 litri
Raffreddamento	ad acqua forzata con pompa centrifuga, radiatore e serbatoio di espansione, elettroventilatore a innesto termostatico	
Capacità circuito raffreddamento	6 litri	7,5 litri

una vera quattro posti. Il divano posteriore si dimostra, tuttavia, abbastanza spazioso e di fatto l'abitabilità è superiore a quella di altri coupé concorrenti di impostazione analoga. Non raggiunge, tuttavia, il comfort della Primula; in compenso ha un bagagliaio più capiente per la maggiore lunghezza del corpo vettura. In entrambe alla guida si sta bene, anche se il coupé Primula risente di un'impostazione meno sportiva del coupé 124 che è un'auto completamente diversa dalla berlina dalla quale deriva, a differenza della Coupé S che mantiene l'im-

postazione della Primula come i coupé "alla tedesca" che in pratica si differenziano dalle rispettive berline solo per il padiglione. Anche l'assetto di guida nella 124 è più votato alla sportività, con una posizione di guida più distesa e una migliore manovrabilità del cambio. In ogni caso le finiture e la strumentazione sono in entrambe d'impostazione sportiva, ma la 124 ha in più il manometro olio. Abbiamo detto all'inizio che la differenza tra i due modelli sta soprattutto nell'approccio del cliente e, dopo questo esame, possiamo confermarlo per-



Frizione	Monodisco a secco, comando idraulico	Monodisco a secco, comando meccanico
Cambio	4 velocità sincronizzate + RM, comando a cloche	
Trasmissione	alle ruote anteriori	alle ruote posteriori
Coppia finale	coppia cilindrica, 13/50	coppia conica ipoidale, 10/41
Sterzo	a cremagliera	a vite e rullo
Freni	a disco sulle quattro ruote, regolatore di frenata al retrotreno in funzione del carico, freno a mano meccanico alle ruote posteriori	a disco sulle quattro ruote, doppio circuito frenante, servofreno a depressione, regolatore di frenata al retrotreno in funzione del carico, freno a mano meccanico alle ruote posteriori
Sospensione anteriore	ruote indipendenti, bracci oscillanti, molla a balestra trasversale avente anche funzione stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto	ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto
Sospensione posteriore	ponte rigido con molle a balestra longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto	ponte rigido con due tiranti longitudinali e uno trasversale di reazione, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice
Tipo telaio	a scocca portante, struttura differenziata	
Tipo carrozzeria	coupé, 2 porte, 5 posti	coupé, 2 porte, 4 posti
Ruote e pneumatici	Cerchi 4"1/2 x 13" pneumatici 150 SR 13" radiali	5" x 13" pneumatici 165 - 13" radiali
Passo (mm)	2300	2420
Carreggiate (mm)	ant. 1340 - post. 1300	ant. 1346 - post. 1316
Dimensioni (mm)	lunghezza 3715 - larghezza 1578 - altezza 1350	lunghezza 4110 - larghezza 1670 - altezza 1304
Peso (kg)	860 in ordine di marcia	960 a vuoto
Capacità serbatoio	39 litri	45 litri
Prest. dichiarate	Velocità massima 155 km/h	Velocità massima 170 km/h



Il taglio pulito e lineare della coda e accentua le caratteristiche sportive della Primula coupé S, sottolineate dal nuovo disegno dei gruppi ottici. Un tocco in più è dato dallo stemma della Casa al centro del coperchio bagagli.

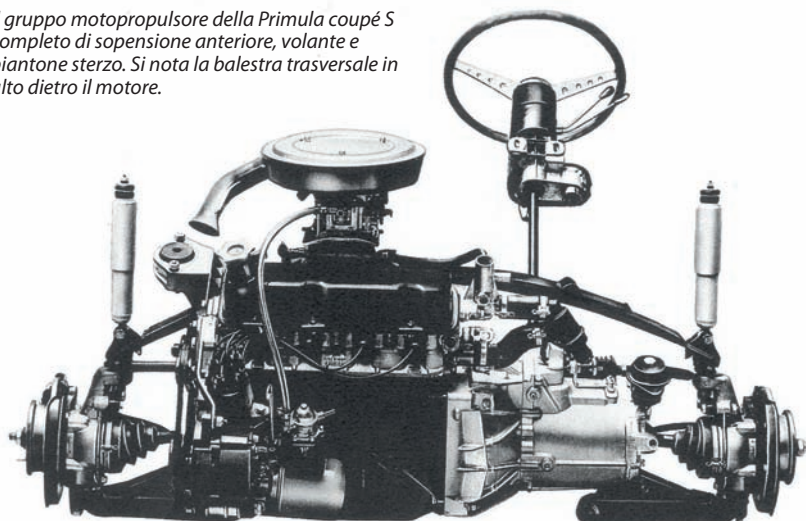


Anche nella Primula l'apertura del cofano motore è controvento, secondo una moda che andava molto in quegli anni.

ché alla fine entrambi i coupé soddisfano la voglia di guida sportiva e il desiderio di distinguersi di chi ne prende in considerazione l'acquisto. È chiaro però che la Primula è la scelta più coerente per chi desidera possedere un coupé non in linea con le mode del momento, ma per certi versi anticipatore delle future tendenze e con una versatilità capace, all'occorrenza, di soddisfare anche esigenze diverse. Al contrario la 124 Sport

Coupé è più adatta a chi desidera una linea alla moda ed è disposto a fare qualche piccolo sacrificio in termini di comfort e di consumo in cambio di una superiore apparenza e di una maggiore brillantezza. In fondo sono le differenti personalità dei consumatori che rendono possibile ancora oggi l'esistenza di modelli diversi in un panorama che altrimenti, anche per le auto d'epoca, sarebbe monotono e tedioso. ▲

Il gruppo motopropulsore della Primula coupé S completo di sospensione anteriore, volante e piantone sterzo. Si nota la balestra trasversale in alto dietro il motore.



Il posto di guida del coupé S è simile a quello della berlina. A dare il tocco sportivo è il volante a razze forate con corona in legno e il cruscotto, con strumenti circolari su fondo rivestito di legno.



Pianta-Paleari al Rally di Montecarlo 1969 con la Primula coupé S della Scuderia Jolly Club.

1982 Volvo 760 GLE:
la versione luxury super accessoriata



Negli anni Ottanta l'industria automobilistica svedese raggiunge il suo massimo fulgore grazie a due importanti novità delle Case nazionali. Ripercorriamo la storia di queste berline di classe superiore

DERBY SCANDINAVO



di Nicola Colangelo

Agli inizi degli anni Ottanta la Svezia, Paese scandinavo con soli dieci milioni di abitanti, può contare su un'industria automobilistica di assoluto rilievo, grazie a Volvo e Saab.

Tuttavia per entrambi i Costruttori giunge il momento di voltare pagina dal punto di vista stilistico e tecnico e di puntare con decisione al segmento delle ammiraglie: vengono così presentati due nuovi modelli che diventeranno delle pietre miliari delle rispettive Case, la Volvo 760 e la Saab 9000.

Dal punto di vista concettuale c'è un minimo comune denominatore: gli standard di sicurezza ai massimi livelli e una eccellente qualità costruttiva.

Grazie alla presenza di una possente industria siderurgica, possono contare sulla disponibilità di

acciai di alta qualità, trattati al meglio per resistere ai fenomeni corrosivi piuttosto aggressivi nel Nord Europa, attraverso la zincatura delle lamiere e la ventilazione delle parti scatolate.

Come da tradizione, sono effettuati i più approfonditi studi riguardanti sia la sicurezza passiva, con migliaia di ore di ricerca e molteplici crash test, sia la sicurezza attiva, non meno importante in un Paese in cui le condizioni stradali sono spesso difficili, se non proibitive, con neve e ghiaccio per parecchi mesi all'anno. Ovviamente, anche gli equipaggiamenti rispecchiano questo approccio, a partire dalla scocca a deformazione programmata, alla presenza di barre anti intrusione nelle portiere fino agli attenti studi ergonomici dell'abitacolo.

La Volvo 760: l'impareggiabile stradista

Nel 1982 la Volvo presenta la 760. La Casa di Göteborg mantiene l'impostazione della berlina Serie 200 del 1974, pertanto lo schema tecnico è lo stesso, piuttosto tradizionale: motore anteriore longitudinale, trazione posteriore, cambio a 4 marce con overdrive, sospensioni anteriori con schema Mac Pherson e posteriori ad assale rigido, con un originale schema che prevede la barra Panhard e un parallelogramma centrale ancorato alla scocca da un sottotelaio. Almeno inizialmente, sono adottati solo motori a 6 cilindri, il V6 a benzina progettato in collaborazione con i francesi di Peugeot e Renault (da qui la sigla PRV) e il 6 in linea Diesel di origine Volkswagen. Il 6 cilindri PRV di 2,8 litri, con

basamento in alluminio e un angolo fra le bancate di 90 gradi, ha distribuzione monoalbero con due valvole per cilindro, iniezione elettronica ed eroga 155 cavalli. Il 6 cilindri Diesel Volkswagen di 2,4 litri, già apprezzato sulle 240 è adesso dotato di un turbocompressore senza intercooler ed eroga 112 cavalli di potenza massima.

Entrambi i propulsori rispecchiano in pieno la filosofia di base del progetto, ovvero un'automobile di prestigio in grado di macinare migliaia di chilometri con la massima sicurezza ed affidabilità, godendosi appieno il comfort, la silenziosità e l'elasticità di marcia, ma senza la ricerca di prestazioni velocistiche esasperate.

Il posto guida è molto comodo, la plancia di disegno squadrato è ben imbottita con i comandi di-



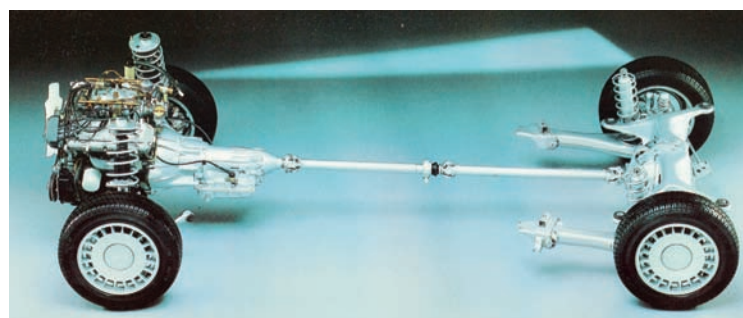
1982 Volvo 760 GLE: la vista di tre quarti posteriore evidenzia lo stile americaneggiante, fatto di linee tese che aumentano la sensazione di solidità, oltre al lunotto quasi verticale.



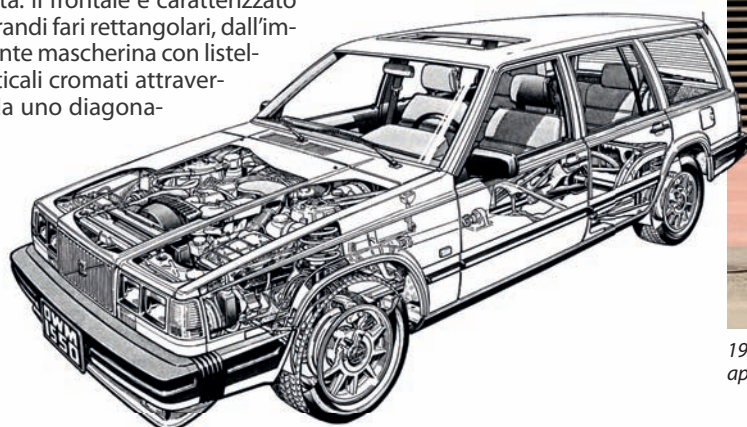
1982 Volvo 760 GLE: la già ricca plancia originale verrà ulteriormente ergonomicizzata e modernizzata nel restyling del 1987.

sposti in modo intuitivo, inoltre è presente di serie un efficiente impianto di aria condizionata. I sedili sono ampi e dotati di appoggiatesta studiati per prevenire i colpi di frusta in caso di tamponamento. Le dimensioni, ben 4,78 metri di lunghezza e 1,75 di larghezza, sono importanti, almeno per gli standard europei dell'epoca, considerando che le Mercedes W123 e le BMW Serie 5 E28 si fermano a poco più di 4,60 metri di lunghezza. Il design della 760 segna una svolta epocale per la Volvo. La carrozzeria è un inno alle linee tese. Da qualsiasi punto la si guardi, non c'è una sola curvatura e questo aumenta la sensazione di solidità. Il frontale è caratterizzato dai grandi fari rettangolari, dall'imponente mascherina con listelli verticali cromati attraversati da una diagona-

le con al centro lo stemma della Casa e dai paraurti sporgenti con uno spoiler nella parte inferiore. Lateralmente si apprezzano l'ampia vetratura e i sottili montanti, che permettono una visuale corretta in ogni direzione, mentre il lunotto quasi verticale forma con il terzo volume praticamente un angolo retto. Nel posteriore si notano gli enormi fari. È uno stile che strizza l'occhio al mercato americano, anzi, se non ci fosse il logo "Volvo", potrebbe sembrare una delle tante Lincoln o Cadillac parcheggiate nelle strade di Manhattan. Proprio in Nord America la 760 riscuote subito un eclatante successo di vendi-



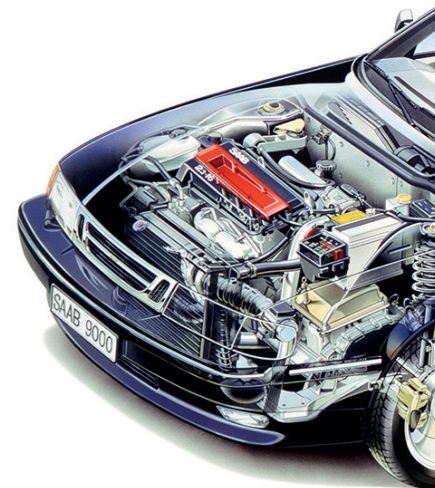
Volvo 760, il nuovo ponte posteriore multilink a ruote indipendenti introdotto con il restyling del 1987 sostituisce il ponte rigido posteriore.



1988 Volvo 760 GLE Kombi: introdotta nel 1985 e in produzione fino al 1988, apprezzatissima anche nel vecchio continente.



1988 Saab 9000 Turbo 16 Talladega, particolare versione celebrativa della 900: 2000 Turbo 185 CV con assetto sportivo, cerchi in lega, interni in pelle, disponibile in nero, argento metallizzato e rosso cayenna metallizzato.



te, mentre in Europa, almeno inizialmente, l'accoglienza è più tiepida, complici i motori esagerati per la fiscalità di Paesi come ad esempio l'Italia e la linea fin troppo originale. Già a partire dal 1984, però, la

gamma si allarga verso il basso con la 740, dotata di motori benzina 2000 a 4 cilindri, aspirati e turbocompressi, e del 6 cilindri diesel aspirato. Le finiture sono meno ricercate e grazie anche all'equipaggiamento di serie più sparta-

no, la differenza di prezzo è di oltre il 20% in meno rispetto alla lussuosa 760, il cui listino parte da ben 28 milioni di Lire, nel frattempo dotata anche del 4 cilindri turbo benzina da 160 cavalli. Segue la presentazione della fortunata versione station wagon, vera icona del decennio e in tal modo le vendite decollano anche nel Vecchio Continente: la 760 è apprezzata per le sue proverbiali qualità di stradista e diventa anche un mezzo di gran moda.

Nel 1987 si realizza un importante restyling, le novità principali sono l'abbandono del ponte rigido posteriore con l'adozione del più raffinato multilink a ruote indipendenti e la nuova plancia, dal design più moderno, leggermente orientata verso il guidatore. Migliorato l'impianto di climatizzazione, adesso a controllo elettronico, e la 760, nella più lussuosa versione GLE, può vantare di serie di tettuccio elettrico, sospensioni autolivellanti, alzacristalli elettrici,

specchietti retrovisori elettrici e chiusura centralizzata. Le vendite vanno a gonfie vele, raggiungendo ben 1.239.820 esemplari, così suddivisi: 221.309 "760", 1.009.395 "740" e 9.116 coupé "780". Nel 1993, dopo un decennio di successo a livello internazionale, la serie 700 lascerà spazio alla serie 900, in pratica un restyling massiccio dal punto di vista estetico, con linee addolcite soprattutto nella zona posteriore.

Saab 9000: un aereo a quattro ruote

Pochi chilometri più a nord di Göteborg, nella cittadina di Trollhättan ha sede la Saab, ovvero Svenska Aeroplan AktieBolaget (aeroplani svedesi società per azioni), di cui la Casa automobilistica è solo un ramo industriale. A differenza dei rivali della Volvo, i tecnici Saab partono da un foglio bianco per la loro ammiraglia. Per



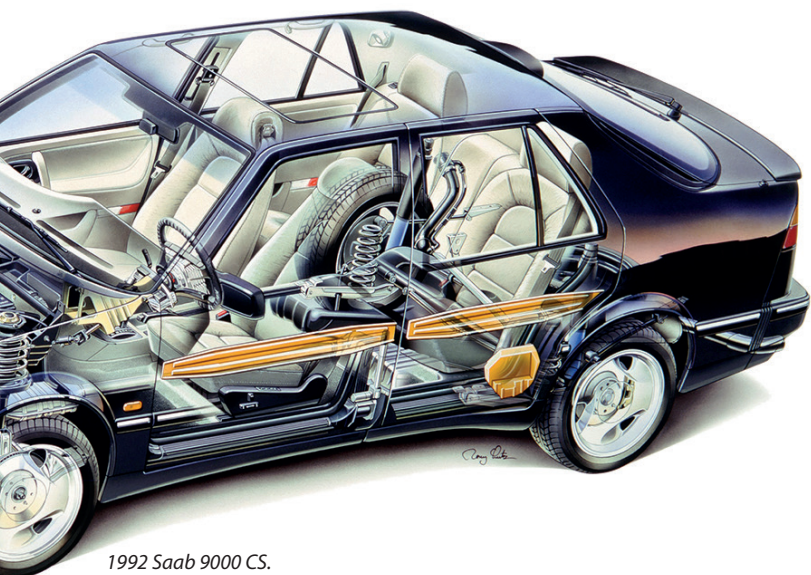
1993 Saab 9000 Aero: la seconda Saab più veloce di sempre dopo la Viggen, motorizzata con un 2.3 turbo da 125 CV (200 CV con cambio manuale), aveva anche i cerchi speciali "Super Aero" da 16 pollici e assetto ribassato.



1996 Saab 9000 CS: versione introdotta nel 1992, in evidenza il portellone posteriore ridisegnato.



1996 Saab 9000 CS: la vista di tre quarti anteriore evidenzia i fanali piatti.



1992 Saab 9000 CS.



1993 Saab 9000 Aero: interni in pelle comodi e spaziosi, a destra la moderna plancia della Saab 9000 ispirata al mondo aeronautico.



ammortizzare gli elevati costi di sviluppo, nel 1978 accettano di partecipare al Progetto Tipo 4 dell'italiana Fiat/Lancia, che prevede la creazione di una berlina superiore con le seguenti caratteristiche: trazione anteriore, moto-

re anteriore trasversale e sospensioni a ruote indipendenti. È uno schema moderno, che si sta diffondendo anche sulle vetture più grandi, poiché permette di sfruttare al meglio le volumetrie e di garantire un comportamento stradale sicuro ed intuitivo.

Tuttavia, in corso d'opera, gli ingegneri svedesi, non soddisfatti dei valori di rigidità torsionale raggiunti, decidono di proseguire da soli. La 9000 mantiene quindi il giroporte e le portiere della italiana Thema, ma si differenzia pesantemente in tutta la struttura anteriore e vengono adottate delle robuste barre anti-intrusione nelle portiere. Anche le sospensioni sono diverse, con il posteriore ad assale rigido con barra Panhard.

La 9000 viene presentata nel 1984 e riscuote subito giudizi entusiastici. La linea è moderna e gradevole, una due volumi e mezzo con portellone equilibrata e piacevole, lunga 4,65 metri e larga 1,75. Nel frontale spiccano i moderni fanali rettangolari e la tipica calandra Saab, si nota l'assenza dei gocciolatoi sul tetto, nella parte posteriore è presente un ampio lunotto diviso in tre pezzi e il caratteristico spoiler di plastica nera,

mentre i fanali hanno una forma quadrangolare.

Internamente la plancia, come da tradizione Saab, strizza l'occhio al mondo aeronautico: se non fosse per la presenza del volante, potrebbe sembrare quasi la cabina di pilotaggio di un aereo Saab Viggen. L'ergonomia è curata in ogni minimo dettaglio e la strumentazione è molto completa e ben leggibile. Nella zona centrale spiccano i comandi del modernissimo impianto di climatizzazione e controllo automatico. I sedili sono profilati, ben imbottiti e con svariate possibilità di regolazione, inoltre lo spazio è ai vertici della categoria, sia nella zona anteriore che per i passeggeri posteriori.

Anche dal punto di vista motori-

Thema turbo parte da 27 milioni), sia in Nord America, dove si plaude alla elevata qualità costruttiva della vettura svedese: per diversi anni negli Stati Uniti la Saab 9000 sarà eletta come la migliore berlina nella sua fascia di prezzo, mettendosi alle spalle anche le corazzate tedesche.

Nel 1986 tre 9000, sul Circuito di Talladega, percorreranno ben 100.000 km alla strepitosa media di 213 km/h, un'ulteriore dimostrazione dell'eccelso livello qualitativo di questo progetto.

Nel corso degli anni la gamma sarà ancora ampliata con la versione a tre volumi e dotata di nuovi motori 4 cilindri di 2 e 2,3 litri, proposti con turbine a bassa o alta pressione. Il restyling più importante si avrà nel 1991, con interventi abbastanza massicci per rinfrescare la carrozzeria.

La 9000 sarà prodotta fino al 1998 in 503.000 esemplari, poi sostituita dalla meno fortunata 9.5.

Il nuovo Millennio: due epiloghi diversi

Il nuovo millennio stravolgerà l'industria automobilistica svedese, seguendo la rotta Stati Uniti-Cina. Nel 1999 la Volvo sarà acquisita dall'americana Ford, intenzionata a farne un marchio di lusso insieme alle inglesi Jaguar e Land Rover, ma appena dieci anni dopo, nel 2010, rivenduta ai cinesi del colosso Geely, che intelligentemente metteranno a disposizione ingenti capitali per gli investimenti lasciando piena autonomia ai tecnici svedesi. Si dimostrerà una scelta lungimirante e i successi commerciali continueranno fino ai giorni nostri.

La Saab, invece, sarà venduta nel 1990 alla General Motors e considerata dagli americani solo una lontana provincia dell'impero. Nel 2010, come la Volvo, sacrificata dopo la ben nota crisi finanziaria che colpirà l'intero comparto automobilistico. Il piccolo costruttore scandinavo Spykers Cars ne riliverà il marchio in liquidazione, ma dopo alcuni tentativi di ripartenza con l'apporto di capitali prima russi e poi cinesi e varie istanze di fallimento, nel 2014 le linee di montaggio si fermeranno definitivamente e il tribunale svedese vieterà l'utilizzo del marchio Saab. Di questa gloriosa Casa rimarranno solo i positivi ricordi legati ad eccellenti automobili come la 9000, un modello che ha brillato di luce propria nel luminoso firmamento delle ammiraglie degli anni ottanta. ▀



In evidenza il lunotto posteriore diviso in tre parti della Saab 9000.



La Toyota Corona Hardtop Coupé 1600 Gt (RT 50, 1965-1969), oggi molto rara, oltre che veloce risulta piacevole ed elegante.



La Nissan Sunny Datsun Sedan 1000 (B10, 1966) due porte, negli anni fu oggetto di schermo. Ma le sue doti dimostrarono ben altro.



La Toyota Corolla (E10-11, 1966) diviene subito un best seller diventando il primo vero successo dell'azienda.



La Toyota Corolla Sprinter (E15/E17, 1969) anticipa il nuovo paradigma delle sportive alla giapponese.

replicabile in contesti produttivi "non nipponici".

Un primo banco di prova del sistema è la crisi energetica, economica e produttiva generata dalla "Guerra del Kippur" nel 1973 oltre alla crescente sensibilità sui temi legati all'inquinamento ambientale che porterà alle prime leggi sulla riduzione delle emissioni. Gli eventi sconvolgeranno i piani di tutti i costruttori occidentali che si troveranno in grossa difficoltà nell'interpretare l'inedito e immediato futuro; se ciò è particolarmente vero per gli Stati Uniti che si trovano a dover rivedere radicalmente e con difficoltà il proprio modo di concepire l'auto e la mobilità, così non è per il Giappone che con Honda, Toyota e Nissan/Datsun, forti di sistemi innovativi e idee fresche, iniziano a conquistare i mercati esteri (dopo anni di tentativi dalla seconda tarda metà degli anni '60). Ma per arrivarci la strada è stata ricca di tentativi fallimentari, ed esemplificativo è il caso della Toyota con la sua prima vettura importata negli USA, dove sceglie di presentarsi col marchio Toyopet.

Mai arrendersi (1957 - 1964)

La Toyopet Crown nasce come berlina di alto livello (oggi un'istituzione nel paese), utilizzata anche al seguito di politici e personalità. Sotto il cofano gira un 4 cilindri da 1.453 cc e 50 CV, arrivando fino al 1.897 cc da 90 CV e passando per un diesel 1.491 cc da 40 CV. Lo stile della carrozzeria è chiaramente "americano" anni '50, con molte cromature che ne rifiniscono le forme stondate: la scelta stilistica è ampiamente voluta, proprio perché uno dei motivi che portano alla nascita di quest'auto sta nell'intenzione di venderla negli Stati Uniti, rassicurati dalle circa 100.000 auto straniere "compatte" che già ne popolavano le strade.

Nell'agosto del 1957, tre delegati Toyota con l'intento di stabilire una società di vendita in USA, presentano a media e concessionari una Crown bianca e una Crown Deluxe nera: il modello Deluxe sfoggia la radio, il riscaldamento e gli pneumatici a fascia bianca che spingono la stampa a chiamarla

entusiasticamente "baby Cadillac". Il promettente inizio dà ulteriore fiducia alla Toyota che ne inizia l'esportazione attraverso il primo concessionario "Toyota Motor Sales USA" aperto a Hollywood il 31 ottobre del 1957 (arrivando a 90 concessionari nel 1962) nel quale confluiscono 30 Crown Deluxe; ma la manovra si rivela un costoso flop. L'auto, per gli standard USA, è mal rifinita, lenta e rigida (l'acciaio è più spesso del 50% rispetto a un'auto statunitense a causa della scarsa qualità degli acciai giapponesi) e il limitato apprezzamento porta la Toyota a ritirarla dopo perdite per 1,42 milioni di dollari e soli 287 esemplari venduti. Ma non si perde d'animo, e a ragione, come sappiamo oggi: la successiva Camry è la berlina più venduta negli Stati Uniti, dal 1997.

Dopo la disavventura con la Crown, la Toyota ci riprova con la Corona terza serie introdotta nel 1964. È disponibile in un ampio (e strategico) ventaglio di versioni: berlina, hardtop a 2 porte, furgone a 3 porte, station wagon 5 porte, hatchback 5 porte e pick up. Ha una linea molto squadrata, disegnata a "quattro mani" dagli stilisti Toyota e Pininfarina che, insieme alle cromature, le dona un aspetto autorevole. Ma la parte più peculiare è certamente l'anteriore fortemente inclinato con ampia mascherina e quattro fari per un

La Bluebird quattro porte Sedan (510, 1967-1972) porta la Datsun sotto i riflettori, anche del motorport.



Nel 1970 la seconda generazione perfeziona quanto già fatto, ma portando in dote motori fino a 1.6 litri. Un boom di circa 20.500 esemplari venduti nel primo anno di importazione.

La Datsun non rimane a guardare, proponendo la Bluebird/510 nella sua terza serie del 1967 disponibile in versione wagon e coupé, propone linee più convenzionali, ma con un motore 4 cilindri, 1.595 cc da 92 CV che scalda i cuori. In particolare la versione SSS Coupé con l'1,7 litri da 113 CV che nel 1971 diventa presto un cult. Sempre in casa Nissan/Datsun viene lanciata la Skyline, un nome che è leggenda nella sua



Nata come grande ed elegante berlina, la Nissan Skyline 1500 (C10, 1978-1982) sarà uno degli archetipi dell'auto da corsa made in Japan.



Le prestazioni della Skyline 2000 GT-R Sedan (PGC10, 1978-79) le varranno il soprannome di Gojira (Godzilla).



La Honda Civic cinque porte (1979) per il mercato americano presentava dei vistosi paraurti. Da notare il logotipo CVCC in bella mostra sulla calandra.



La Honda Accord Hatchback (SJ, 1976) (da "accordo") riproporrà il fortunato schema estetico della Civic, ma genererà anche il coupé Prelude.

insieme originale; il motore è un 4 cilindri, 1.491 cc da 74 CV. Nel 1965 viene introdotta anche la versione coupé hardtop 1600 GT da 110 CV. L'auto calamita l'interesse straniero di nuove fasce di clienti verso il prodotto giapponese di maggior livello e raccoglie ampi consensi.

La conquista dell'America (1966 - 1976)

La riscossa inizia su più fronti, uno di questi è basato su efficienti, semplici e funzionali vetture compatte come la Nissan Sunny (o Datsun 1000 in USA), presentata nel 1966 con carrozzeria 2 porte e wagon (dal 1968 anche berlina 4 porte e coupé) in varianti Deluxe e Standard. Il nome viene scelto con un concorso nazionale con votazione per corrispondenza; dopo aver ricevuto circa otto

milioni di risposte, viene scelto il nome Sunny cioè "soleggiato", perché allegro e di buon auspicio. Anche il motore gode dello stesso "carattere", un 4 cilindri 998 cc da 62 CV. Nel 1970 esce la seconda serie con motore 1,2 litri e 69 CV che ha fortuna nelle gare rally e stradali, venduta in 18.740 pezzi al primo anno (estero).

Il 1966 è anche l'anno della Toyota Corolla, una compatta moderna, spaziosa e dalla linea piacevole, disponibile in versione wagon, berlina 4 porte e 2 porte. Il nome scelto setacciando dizionari stranieri rimanda ai fiori, festeggiando simbolicamente la nuova nata. Si presenta con un brillante 4 cilindri da 1.077 cc e 60 CV (73 CV con due carburatori), unità poi portata nel 1968 fino a 1.177 cc con 77 CV e due carburatori che la spingono a circa 150 km/h. A questa si affianca nel 1968 l'apprezzata coupé sportiva Sprinter che sbarcherà con le altre versioni negli Stati Uniti.

Honda Accord Hatchback
An impressively well appointed hatchback that provides remarkable comfort. And engineering features like front-wheel drive, transverse-mounted engine, and rack and pinion steering. Our maintenance reminder and electronic warning system are standard on all Accords.
There's also plenty of luggage room and fuel economy.*

Honda Accord L.X Hatchback
All of the Accord Hatchback refinements, plus air conditioning, digital clock, variable-assist power steering, tonneau cover, and Michelin steel-belted radials. Tantalizing luxury that includes elegant seat fabric, plush carpeting, compacted lower door panels, and side rearview mirror with remote control. Quite simply, affordable luxury.

Honda Accord 4-Door Sedan
Roominess and comfort like a big sedan, with Honda's engineering and fuel efficiency, too! Four doors provide ease of entry, and a large trunk accommodates more than you'd expect. Luxurious interior appointments, and standard features like variable-assist power steering, tachometer, electric clock, and remote rear door locks.

Honda Prelude Sport Coupe
A post-suspended monocoque for the quickness of a sports car. With front-wheel drive and fully independent suspension for sportive handling. And an all-new cockpit design and interior trim for the look and feel of refined comfort. Our 3-speed automatic transmission, with variable-assist power steering, is optional.

più estrema versione GT-R. Presentata come berlina, wagon e poi coupé 2 porte nel 1970, la terza serie del 1968 si colloca nella fascia superiore alla Bluebird con motori 1,5 e 1,8 da 88 e 105 CV, fino al 6 cilindri 2,0 della GT-R con 160 CV.

Ma l'auto che più di tutti riesce a imporsi all'estero è la Honda Civic (dal latino civis, "città") presentata nel 1972. Soichiro Honda, dopo essersi dedicato alle sportive per anni, in



Il Toyota Land Cruiser del 1955 salverà l'azienda dalla disfatta con la Crown negli USA, con motore 6 cilindri da 3.9 litri e 133 CV.

ragione delle mutate condizioni economiche e sociali, decide di progettare un'auto piccola ma inedita: la meccanica è distante dalle altre compatte giapponesi e, in un periodo in cui le auto di bassa gamma hanno una carrozzeria a tre volumi con motore anteriore e trazione posteriore, la Civic si presenta con una spaziosa ma raccolta carrozzeria due volumi (3, 5 porte e poi wagon) con motore e trazione anteriori. L'unità più interessante è quella con tecnologia CVCC (Compound Vortex Controlled Combustion): con un motore 4 cilindri da 1,5 litri e 54 CV può funzionare con benzina senza piombo rispettando le nuove normative antinquinamento senza ricorrere al catalizzatore. Un sistema talmente efficace che costringe gli altri costruttori a stringere accordi per ottenerlo. Vincerà il "Car of the Year Japan Award" dal 1972 al '74, e il terzo posto come "Auto dell'Anno" nel 1973. Vendita negli USA in 32.575 esemplari già il primo anno.

Ultima ma non ultima la Honda Accord del 1976, dal pianale aumentato della Civic, disponibile come ampia hatchback e berlina dal 1977 con motori CVCC, sarà un best seller.

Il percorso delle 4x4 (1951 - 1970)

Se specialmente in Europa le compatte e berline iniziano a riscuotere successo, negli Stati Uniti guadagnano terreno i fuoristrada che batteranno in casa nel corso degli anni Chevrolet, Ford e GMC. Qualcosa di simile viene anticipato con la Mazda Type CA del



La Mazda Type CA è la prima ad avere le 4 ruote, dopo anni di efficienti veicoli commerciali a tre ruote.

1950 che nonostante il fine commerciale (autocarro da una tonnellata) e il motore 4 cilindri da 1.157 cc e strizza l'occhio a un'estetica da piccola Jeep. L'avventura vera inizia nuovamente con la Toyota, e proprio dalla disfatta della Crown. Nel 1950 la Guerra di Corea trasforma il Giappone in una portaerei per le forze USA che ordinano alle aziende giapponesi di produrre un veicolo d'esplorazione sulla falsa riga della Jeep Willys. Il progetto prende vigore in Toyota partendo dalla base del veicolo commerciale SB che dà alla luce il prototipo BJ nel 1951 che ricalca anche esteticamente la Jeep, ma riuscendo fra tutte nella sfida di raggiungere il Check Point n°6 sul Monte Fuji: nasce nel 1953 il Land Cruiser, che si ispira nel nome alla Land Rover. Inizia la produzione in serie già lo stesso anno, ma è nel 1955 che avviene il grande salto proponendo una versione "civile" sul mercato americano conosciuta come Serie 20: arginerà le perdite subite con la Crown con un potente motore benzina 3,9 litri a sei cilindri da 135 CV, economia di esercizio e solidità in ogni condizione.

La Nissan partecipa alla sfida per assicurarsi la commessa delle forze armate americane con la Patrol, prototipo del 1951. Nonostante la mancata preferenza la Nissan va avanti nel progetto proponendola come mezzo da lavoro. Il suo aspetto deriva vagamente da quello della Jeep, ma con la serie del 1959 acquisisce un aspetto più civile che la spinge negli Stati Uniti con la serie G60.

Curiosamente il successo non arriva, portando la Nissan a ritirarla nel 1969 (per poi riproporla in seguito con profitto dal 1980). Diversa la strada scelta dalla Mitsubishi che, se incontrerà il successo con la Pajero nel 1981, inizia nel 1952 costruendo su licenza la Willys con nome Mitsubishi Jeep J1/J2, e come J3 dal 1953 come mezzo utile alle forze di polizia e forestali giapponesi per poi lanciare la più comoda J20 dal 1961 all'82 (e successive serie fino al 1998 sostanzialmente per il mercato interno).

Di rilievo anche la mitica Suzuki Jimny LJ del 1970 che, sull'onda delle 4x4, nasce per il segmento "Kei-car" ma lontano da fini militari e di commercializzazione all'estero (inizialmente).

Il basso costo delle auto, qualità e buona



Il veicolo militare Toyota Jeep BJ del 1953 farà da base alla Land Cruiser.



Nato nel 1951 il Nissan Patrol Wagon (G4W65) è il primo fuoristrada giapponese. motore 6 cilindri, 3,7 litri e 125 CV.



La Mitsubishi Jeep Willys JP-spec (J3, 1953-1973) conserva non solo la tecnica e l'aspetto, ma anche il motore quattro cilindri 2.2 litri Hurricane della CJ.



La serie J40 Hard Top North America lanciata nel 1964 del Toyota Land Cruiser sarà una delle più fortunate.



Spinta inizialmente da un bicilindrico da 357 cc e 25 CV, la Suzuki Jimny (LJ10) del 1970 è economica solida e sfruttabile.

abitabilità, motori performanti, bassi consumi e poco peso fanno sì che i produttori giapponesi si siano ritrovati con tempismo (specialmente sul mercato statunitense) a proporre prodotti efficaci. Ancora oggi. ▀



FAS – STANDARD

un caso



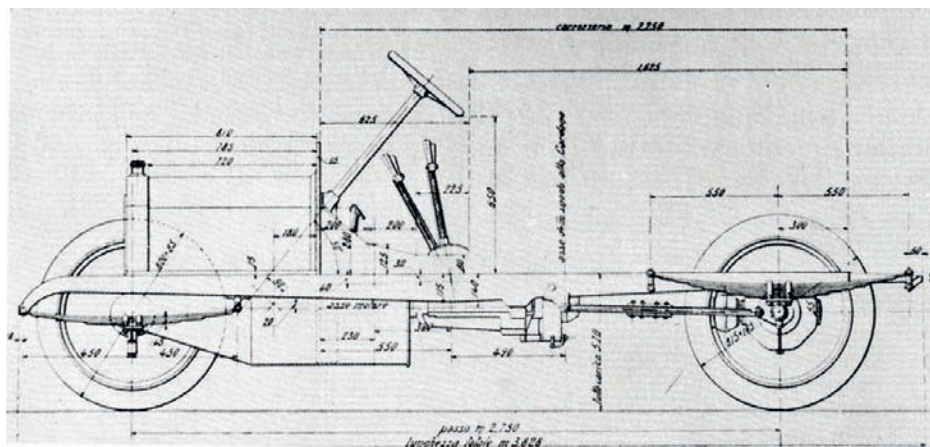
Aprossimazione e incapacità dimostrano cosa "non" si deve fare per guidare al successo un'industria dell'auto

di Nino Balestra

Nei primissimi anni del '900 i titoli delle società automobilistiche conoscono in Borsa un successo senza precedenti. Nel periodo 1904-1905 gli utili reali della Fiat raggiungono il 40% del fatturato e le azioni, partite con un valore nominale di 25 lire, raggiungono nel 1906 una quotazione di 2.450 lire! Ovvio quindi la corsa del risparmio, per tramutare i depositi bancari nell'Eldorado promesso dalla nuova industria. La successiva ed inevitabile crisi borsistica del 1907 ridimensiona la situazione e nel 1910 il numero dei costruttori di automobili si è ridotto dagli oltre 60 a meno di una ventina. Per dare un'idea della consistenza della produzione, pensiamo che dalle circa 300 vetture prodotte nel 1901 da tutta l'industria del settore, si passa alle 8870 del 1905 (dati Italia). Nel 1910 il presidente della lega degli industriali di Torino scriveva: "Ogni mese una nuova società automobilistica era costituita e lanciata; il pubblico, intontito, incapace di ragionare, di esaminare seriamente le possibilità di riuscita, rispondeva senza discutere ad ogni appello. Alla Borsa non si parlava più che di titoli delle fabbriche d'automobili, le azioni salivano ogni giorno, la febbre aveva invaso il mercato, le fortune si edificavano in pochi mesi. Il grosso pubblico



Due vetture FAS Standard nel cortile della fabbrica nel 1912, anno che vedrà la chiusura dell'azienda. I 600 dipendenti previsti non supereranno mai gli ottanta, così le 300 vetture all'anno saranno dal 1906 al 1912 appena un centinaio.



STANDARD

TORINO - AMMINISTRAZIONE - Corso Sessanò, 29
OFFICINE - Viale Stupiglia
AUTOMOBILI 14 HP per Città e per Turismo

Fabbrica Automobili "STANDARD"

SOCIETÀ ANONIMA - CAPITALE L. 1.200.000

Sede principale in TORINO

UFFICIO: Corso Sessanò, 29 (Torino) - OFFICINE: Viale Stupiglia (Torino) 29-30

La più grande fabbrica italiana per la costruzione del

TIPO UNICO

10-14 cavalli - 4 cilindri

Il progetto della FAS Standard del 1906 che prevedeva la costruzione di un tipo unico, per evitare dispersioni di energie, potendo così offrire così un buon prodotto ad un prezzo contenuto. Ottimo programma, che purtroppo incontrerà molte difficoltà per mancanza di gestione. A destra, pubblicità della Fas Standard.



Quella che risulta essere l'unica FAS Standard sopravvissuta che appartiene alla collezione di Franco Mascarino. Si tratta di una versione giardiniera con i posti posteriori su due panchette trasversali.

Sotto la stessa automobile a capota alzata. Restaurata in modo impeccabile ed originale in ogni sua parte è un bellissimo esempio di media vettura degli anni di inizio '900.



Il motore della Tipo Unico è un quattro cilindri di blocco di 2,5 litri di cilindrata, valvole bilaterali, potenza di 20 cavalli, cambio a quattro marce + RM, trasmissione cardanica e velocità di 65 all'ora. Tutte le caratteristiche per avere successo che l'incapacità della dirigenza non seppe imporre sul mercato.



Un prezioso dettaglio della ruota posteriore con il mozzo fuso in bronzo con tutte le diciture della fabbrica. Un restauro impeccabile che denota la precisione del collezionista, vero appassionato.



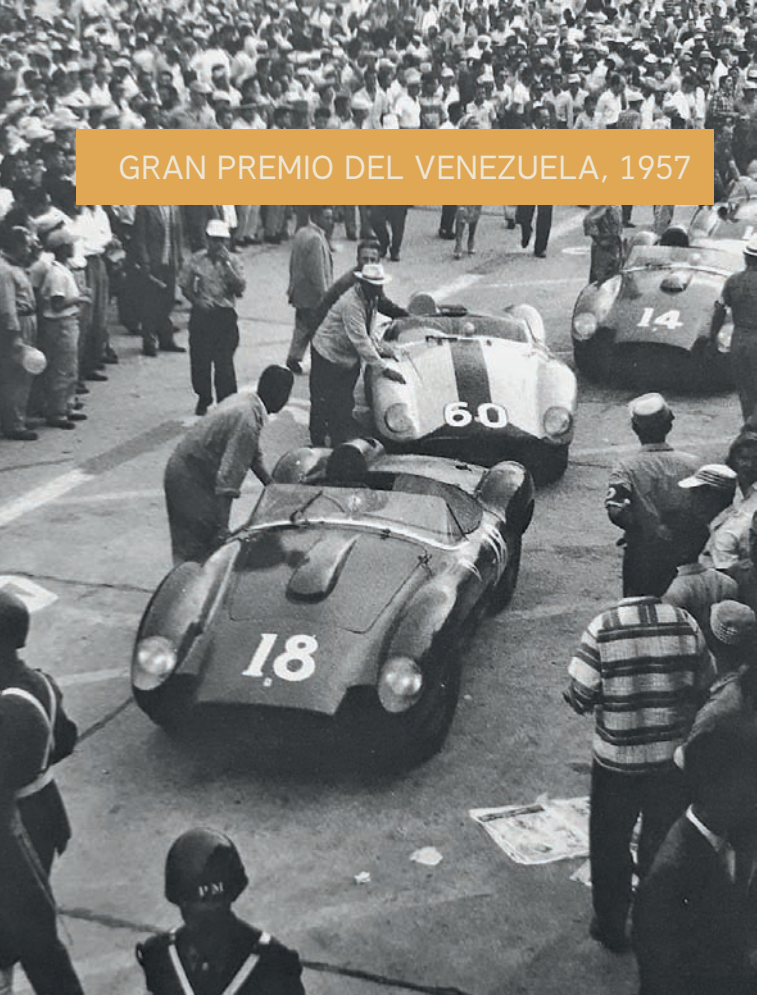
vendeva i titoli della rendita, ritirava i suoi risparmi per comprare delle Fiat, delle Fides, delle Rapid, delle Standard."

Già la Standard, anzi più esattamente F.A.S. (Fabbrica Automobili Standard), si costituisce il 27 marzo del 1906 a Torino in Società Anonima, con capitale di un milione e duecentomila lire, delle quali solo 360.000 versate. Lo scopo è di produrre un tipo unico di automobile in modo da razionalizzare i costi. Ottimo principio in un periodo nel quale ogni costruttore tende invece a produrre una gamma più vasta possibile, dall'utilitaria alla vettura di lusso, cercando di conquistare ogni strato di clientela, ma con enorme dispendio di energie e costi finali molto elevati, che vanno logicamente a cadere sul prodotto finale, cioè l'automobile. La direzione è in corso Siccardi 20, mentre per lo stabilimento si sceglie un'area di oltre 20.000 metri, con una spesa preventivata di 300.000 lire per i fabbricati e altrettanto per i macchinari, il risultato sarebbe un moderno stabilimento in grado di produrre, già nel 1906, circa 400 automobili con 600 operai. Questo era poco credibile, bastava riflettere e osservare, semplicemente raffrontando quanto avvenuto in altre aziende,

ma invece si procede impertentiti su questo sentiero. Ciò lascia anche supporre che nel Consiglio di Amministrazione non sieda nessuno del mestiere, infatti non si è rintracciato nemmeno un nome, progettista compreso, tutti cancellati sulla stampa dell'epoca. La vettura, per la verità, è più che onesta. Il Tipo Unico 14 HP, dispone di un motore a quattro cilindri bi-blocco, di 2,5 litri, valvole bilaterali, che eroga 20 cavalli effettivi, con cambio a 4 marce + RM, trasmissione cardanica, velocità di 65 all'ora. La vettura piace, viene offerta in molte varianti di carrozzeria, ci sarebbero anche gli acquirenti, ma la produzione si avvia stentatamente solo nel tardo 1906, non migliorando molto nemmeno l'anno dopo. In compenso il bilancio del 1907 chiude con un passivo ancora sopportabile di 71.000 lire, che diventano però nel 1908 circa 370.500. I Sindaci a questo punto si rifiutano di firmare, motivando in modo preciso il loro dissenso. Si scopre così che per lo stabilimento sono state spese ben 884.000 lire, mentre le attrezzature assommano a 578.000 lire, una bella differenza dalle 300.000 più 300.000 preventivate. Cifre che gli amministratori hanno tenute ben nascoste, essendo d'altro canto difficile giustificare una

simile differenza. Si arriva persino ad una perquisizione negli uffici con il sequestro dei libri contabili. La conclusione però è che le cause sono da imputarsi esclusivamente alla inefficienza degli amministratori e alla poca capacità dei tecnici d'officina. Triste conclusione. Comunque, dopo questi scossoni, la produzione riprende a ritmo ridotto, con le maestranze che non arrivano mai al centinaio di unità, per chiudere tristemente per inedia nel 1912 con lo stabilimento ceduto al cav. Michele Ansaldi che lo dedica alla produzione bellica. Le vetture Standard Tipo Unico 14 HP costruite sono in tutto forse un centinaio, e sembra che solo una sia la sopravvissuta, grazie alla sensibilità dell'accorto collezionista privato italiano Franco Mascarino, che tutti gli anni le fa vivere brevi momenti di gloria in qualche scelto raduno ed è per suo merito che questo pezzo di storia sopravvive ancora. E' terribile il giudizio che tracciò Luigi Einaudi di queste fabbriche che nascevano dalla sera al mattino: "Fabbricanti di azioni di società, le quali dovevano ancora acquistare il terreno su cui sarebbe stato costruito lo stabilimento, da operai che ancora si dedicavano a lavori agricoli, diretti da ingegneri che ancora studiavano sui banchi di scuola, ed è con questi operai e ingegneri, macchine e stabilimenti e terreni futuri che si sarebbero fabbricate forse un domani automobili di marche non ancora sperimentate". Da questa storia si può trarre un insegnamento. La Standard Tipo Unico 14 HP, se condotta da mani esperte e avvedute, avrebbe potuto affermarsi ed avere un suo spazio sul mercato, come molte altre, invece solo l'incapacità di pochi l'ha relegata ad un ruolo marginale. Colpa dell'uomo, non della macchina. ▀

GRAN PREMIO DEL VENEZUELA, 1957



Le vetture entrano in pista. La folla è tenuta a bada dalla Polizia Militare.

Nella capitale venezuelana va in scena il duello decisivo tra Maserati e Ferrari per la conquista del Mondiale Sport 1957. E' una gara disputata su un tracciato assurdo, con incredibili colpi di scena al limite della tragedia, che vede la vittoria del Cavallino e l'addio alle corse della Casa del Tridente

ULTIMO TANGO A CARACAS



di Renzo De Zottis

Il Campionato Mondiale per vetture Sport del 1957 fu l'ultimo al quale prese parte la Maserati, che si era già aggiudicata il Mondiale di Formula Uno con Fangio. L'attribuzione del titolo si risolse proprio all'ultima gara, dopo che per le altre sei tappe Ferrari e Maserati si erano date battaglia ad armi pari, con Jaguar e Aston Martin a fare da terzi incomodi. La Ferrari aveva vinto la gara di apertura in gennaio a Buenos Aires con la 290 MM di Masten Gregory, Eugenio Castellotti e Luigi Musso. La casa bolognese aveva replicato con Jean Behra e Juan Manuel Fangio vincitori sulla possente 450 S in marzo a Sebring. Maggio aveva poi visto l'affermazione di Piero Taruffi alla Mille Miglia, vittoria funestata dalla tragedia di Guidizzolo. Sempre a maggio Tony Brooks e Noel Cunningham-Reid avevano interrotto il predominio italiano andando a vincere la 1000 Km del Nurburgring su una Aston Martin DBR1, imitati il mese dopo da Ivor Bueb e Ron Flockhart, primi con una Jaguar

D-Type alla 24 Ore di le Mans. L'11 agosto Jean Behra e Stirling Moss avevano riportato la Maserati 450 S sul gradino più alto del podio al Gran Premio di Svezia. A questo punto la conquista del titolo restava una faccenda privata fra Ferrari e Maserati e si sarebbe decisa all'ultima gara, il Gran Premio del Venezuela in programma sul circuito cittadino di Caracas. In base al regolamento venivano assegnati punti solo alla vettura meglio classificata per ogni costruttore e per la classifica finale del mondiale Marche venivano conteggiati solo i migliori quattro risultati. Ferrari e Maserati erano separate da cinque punti. A Caracas le due squadre italiane erano rappresentate da quattro vetture e otto piloti. La Ferrari aveva inviato una coppia di 335 S per Collins-Hill e Hawthorn- Musso e una coppia delle nuove 250 Testa Rossa per Von Trips-Seidel e Trintignant-Gendebien. La Maserati rispondeva con due 450 S per Behra-Schell e Moss-Brooks, oltre a una 300 S per Bonnier-Scarlatti e una 350 S



Il motore fumante della Ferrari 250 TR di Gendebien-Trintignant.



La Maserati 450S di Jean Behra circondata dai meccanici.



Il motore della Maserati 300S di Bonnier-Scarlatti.

per Godia Sales-Gutierrez a cui si aggiungeva la 450 S (di 4.700 cc) del team statunitense di Temple Buell condotta da Masten Gregory e Dale Duncan, pilota privato che sostituiva nientemeno che Juan Manuel Fangio. L'argentino infatti (laureatosi in settembre a Monza campione del mondo di F.1 per la quinta volta) pagava la tensione politica fra Venezuela e l'Argentina post-peronista e non aveva ottenuto il visto di ingresso nel paese. Durante le due sessioni di qualifica tenutesi il giovedì e il venerdì prima della gara Stirling Moss era risultato il più veloce delle trentasette vetture scese in pista, mettendo la sua 450 S in pole con quasi mezzo secondo di vantaggio sull'altra 450 S di Brooks. Il circuito venezuelano, 101 giri di 9,66 chilometri ciascuno per una distanza di complessiva di 1.002,62 chilometri, era stato ricavato lungo le strade della capitale e poteva vantare due lunghi rettilinei, due curvoni velocissimi e perfino un tornantino: insomma non mancava proprio nulla se non la sicurezza visto che tutto era delimitato da marciapiedi maldestramente coperti con sacchi di sabbia, non vi erano vie di fuga, lampioni e pali della luce spuntavano un po' dovunque. *"La prima impressione del tracciato - ricorderà successivamente Peter Collins - fu catastrofica: un intreccio di strade, di vie, di incroci assolutamente incredibile, dentro la stessa città. Non c'erano nemmeno delle efficaci segnalazioni"*. Durante le prove ne fece le spese Phil Hill che con la sua Ferrari sbagliò l'ingresso della rampa alla fine del rettilineo e proseguì a tutta velocità per otto chilometri in direzione del centro città fino a quando non vide venirgli incontro... un autocisterna! Davvero cose dell'altro mondo.

La corsa

Domenica 3 novembre le 34 vetture sono allineate per la partenza in stile Le Mans, pronte a dare il via alla gara ma il presidente venezuelano, generale Marcos Pérez Jimenez, vuole incontrare personalmente ciascuno dei piloti, allineati sull'asfalto e piuttosto innervositi dal caldo soffocante e dal ritardo. Quella che sarà definita poi "la maledizione del Tridente" comincia a farsi sentire perché la Maserati 350 S di Giorgio Scarlatti e Francisco Godia Sales non viene nemmeno schierata al via per problemi al cambio. Quando poi finalmente la corsa ha inizio, entrambe le Maserati 450 S in prima fila partono malissimo, restando quasi ferme sulla linea di partenza permettendo così alla Corvette di Dick Thompson di prendere il comando seguita come un'ombra dalle due Ferrari 335 S. Masten Gregory sulla terza 450 S sfrutta gli oltre 400 CV cavalli della sua vettura e sul rettilineo dopo il via riesce a conquistare la prima posizione. Ma commette un errore fatale. Quando frena per affrontare la prima stretta curva si distrae una frazione di secondo di troppo per controllare nello specchietto retrovisore il suo vantaggio sulle Ferrari. La ruota della Maserati sale sul bordo del marciapiede e la vettura si capovolge intrappolando il pilota americano. Per fortuna, su precisa richiesta di Gregory, Fantuzzi aveva installato sulla vettura un rollbar di tipo



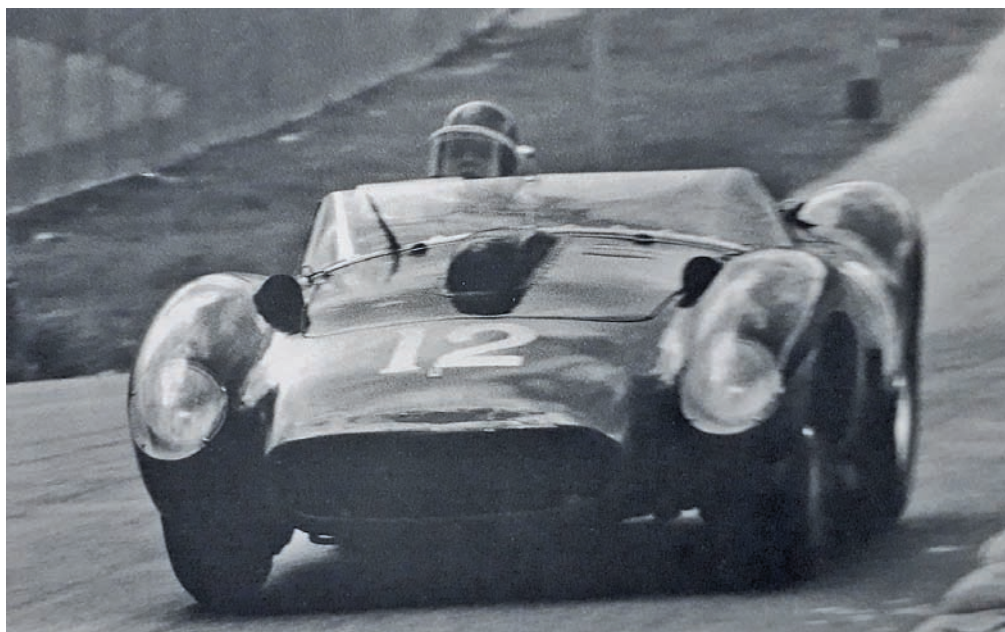
Phil Hill concentrato prima della partenza.



Guerrino Bertocchi ascolta le impressioni di Stirling Moss.

americano provvisto di una barra molto più robusta saldata al telaio. Nei serbatoi ci sono 60 galloni di benzina che comincia a gocciolare per cui, senza aspettare l'intervento dei commissari, Gregory scardina una delle portiere e si mette in salvo con il viso sanguinante pieno di tagli. Dopo nemmeno un giro di corsa la seconda Maserati è già fuori gara! Poco male perché nel frattempo Jean Behra è risalito al terzo posto, dietro Hawthorn e Collins mentre Moss, ha recuperato da par suo il ritardo della cattiva partenza superando 22 vetture al primo giro e raggiungendo la decima posizione. Al 7° giro Behra supera le due Ferrari ma al 16° giro Moss, che sta viaggiando ad un ritmo incredibile, prende il comando e batte il record sul giro con un vantaggio di due minuti su Behra. Considerando anche la 300 S di Jo Bonnier di rincalzo immediatamente dietro, le possibilità della Maserati di conquista del campionato si fanno sempre più concrete. Ma non sarà così. Al giro 32° la "maledizione del Tridente" colpisce ancora: Moss arriva come un treno nella scia della più lenta AC Ace di Jo Hap Dressel, lampeggia per chiedere strada ma l'americano per favorire il sorpasso della Maserati si sposta sulla stessa traiettoria di

Moss e rallenta: il tamponamento è inevitabile e mentre l'AC si schianta contro un lampione (!) la vettura di Moss distrugge completamente il muso. La terza Maserati è fuori gioco ma non è ancora finita. Quattro giri dopo, Jean Behra porta la superstite 450S ai box per il rifornimento. Terminata l'operazione e ottenuto il via il pilota accende il motore ma si verifica un'esplosione dovuta a un ritorno di fiamma nel tubo di scarico che sparge ovunque spruzzi di benzina infuocata. Behra si lancia fuori dall'auto con la tuta in fiamme e si rotola a terra, i vigili del fuoco spengono prontamente l'incendio ma il pilota francese rimane contuso mentre Guerrino Bertocchi, che manovrava la pompa di rifornimento, resta ustionato alle mani. La macchina, per fortuna, non sembra danneggiata quindi il direttore sportivo Nello Ugolini incarica Moss, appiedato, di prendere la guida della 450 S, che a quel punto è solo tre minuti dietro le Ferrari. Ma un giro dopo, Moss deve rientrare ai box perché la vettura ha ancora un principio di incendio sotto al sedile e comunque l'inglese è ancora scosso per l'incidente con Dressel. Così Harry Schell, che avrebbe dovuto dare il cambio a Bonnier, prende in mano la



La Ferrari 335S di Mike Hawthorn. Alla fine sarà seconda assoluta a un giro.



La Porsche 550 spyder degli americani Hugus-Crawford, settima assoluta e prima nella classe fino a 1500cc.



Luigi Musso si concede l'ultima sigaretta prima del via.



I vincitori della 1000 Km di Caracas, Phill Hill e Peter Collins.



La 250 TR di Von Trips. Notare i due sensi di marcia del rettilineo sullo sfondo e la selva di pali.

450 S superstite e inizia una strepitosa rimonta che in pochi giri lo riporta al comando. Per la Maserati le cose sembrano finalmente andare per il verso giusto ma il più incredibile dei colpi di scena sta per verificarsi. Al 55° giro "l'americano di Roma" inizia il doppiaggio del compagno di squadra Bonnier quando alla vettura dello svedese scoppia un pneumatico. Nonostante gli sforzi del pilota per mantenere il controllo la 300 S taglia

letteralmente la strada a quella di Schell che la stava superando a tutta velocità. Le due vetture iniziano spaventosi testacoda: la 450 S di Schell finisce la sua corsa contro un muro di contenimento della strada e prende immediatamente fuoco mentre il pilota viene proiettato sull'asfalto, mezzo bruciacchiato ma salvo. La 300 S di Bonnier va invece a schiantarsi contro un pilone della luce ma fortunatamente lo svedese riesce a lanciarsi

fuori dalla vettura un attimo prima che il pesante traliccio di metallo ricada direttamente sull'abitacolo della Maserati. Una vera catastrofe che solo per miracolo non si trasforma in tragedia e che mette in risalto, se ce ne fosse stato ancora bisogno, la follia di far correre vetture così potenti in quelle strade. A questo punto la Maserati dice addio definitivamente a qualsiasi possibilità di conquistare il Mondiale Sport ma, vista l'incredibile sequenza di sventure, sembra veramente il male minore. Intanto le Ferrari, senza altri rivali validi e con la vittoria in tasca, rallentano il ritmo assicurandosi solo di completare i giri rimanenti. Dopo 6 ore e mezza di corsa e 101 giri la vittoria va alla 335 S di Peter Collins e Phil Hill che si affermano alla media di oltre 153 Km/h. Al secondo posto, staccata di un giro, la vettura gemella di Mike Hawthorn e Luigi Musso. Il podio tutto Ferrari è completato dalla 250 TR di Wolfgang von Trips e Wolfgang Seidel, a quattro giri. Quarta piazza per l'altra Testa Rossa di Olivier Gendebien e Maurice Trintignant. Quinto posto assoluto e vittoria nella classe fino a 2000 cc. per la Porsche 718RSK di Huschke von Hanstein ed Edgar Barth. Sarà questa l'ultima gara della Maserati. A causa del rovesciamento del governo Perón, l'Argentina non paga le commesse industriali sulle macchine utensili e la Casa bolognese si ritrova in debito di liquidità. All'inizio del 1958 il proprietario Adolfo Orsi è quindi costretto a chiedere un regime di amministrazione controllata per un anno e uno dei prezzi da pagare per i debiti contratti è il ritiro dalle corse. Finisce così la storia sportiva di un marchio che ha scritto pagine straordinarie e che sicuramente meritava ben altra uscita di scena. ▲



La Maserati 450S di Harry Schell brucia dopo la collisione con la 300S di Bonnier. A destra il pilota malconco mentre rientra ai box dopo l'incidente.

CON IL PATROCINIO DEL

 COMUNE DI ALBENGA

RUOTE D'EPOCA
Riviera dei Fiori
 Villanova d'Albenga - SV -
 Sede Urbica - Fondata nel 1990
 Club Federato all'Automotoclub Storico Italiano A.S.I.
 Tel. 0182 580508-0182 580044/Fax 0182582703
 info@ruotedepoca.it

Comitato "La Donna della Vittoria"

**43^a MOSTRA SCAMBIO LIGURE
 PER
 AUTO E MOTO D'EPOCA**

SABATO 3 DICEMBRE 2022
DOMENICA 4 DICEMBRE 2022

AD ALBENGA
 PIAZZA F. CORRIDONI



Per gli **ESPOSITORI** è obbligatorio il **tesserino per Hobbisti**
 E' necessaria la prenotazione
 Ruote d'epoca 0182 580508 -0182 580044 -fax 0182 582703 -cell 370 3103102-info@ruotedepoca.it
 Manno Tel/Fax 0141.993766 - Cell. 339.1135501 salvatore.manno48@gmail.com

DALL' USCITA AUTOSTRADALE ALBENGA A P.ZA CORRIDONI



AD ALBENGA
 SABATO 3 DICEMBRE - DOMENICA 4 DICEMBRE 2022
 DALLE ORE 08:00 ALLE 17:00

RUOTE D'EPOCA
Riviera dei Fiori
 VILLANOVA D'ALBENGA
 Club Federato all'Automotoclub Storico Italiano A.S.I.
 Tel. 0182 580508-0182 580044/370 3103102
 info@ruotedepoca.it - www.ruotedepocarivieradeifiori.it

Omologazioni per Auto e Moto Storiche
 Esenzioni
 Certificati di Rilevanza Storica e Collezionistica
 Consulenza

43^{ème} salon international
époquauto
 autos & motos anciennes

**— 4, 5 & 6
 Nov. 2022**

**Eurexpo
 — Lyon**



epoquauto.com
 #epoquauto
 @ f t w in



Billetterie



SPECIALE ABBONAMENTO:

PROMO
VALIDA
FINO AL
31.10.2022

PREZZO BLOCCATO
SERVIZIO CELERE
GARANTITO



1 ANNO
€ 35,00

+ UN NUMERO
GRATIS

*Le riviste direttamente a casa tua
con **spedizione celere** garantita in tutta Italia*

epocAuto è l'unica rivista che propone ogni mese centinaia di annunci di compravendita di privati

ABBONATI E PUBBLICA SUBITO GRATIS I TUOI ANNUNCI

li vedranno ogni mese oltre 20.000 appassionati

GRATIS UN NUMERO IN PIÙ

IN REGALO A TUTTI
GLI ABBONATI
IL PRIMO NUMERO
RAGGIUNGIBILE.

OFFERTA VALIDA SU
TUTTI I TIPI DI
ABBONAMENTO

ADESIONI ENTRO IL 31.10.2022

CURIOSO DI SAPERE COME FUNZIONA
L'ABBONAMENTO DIGITALE?

NON SERVE NESSUNA APP
SALVI IL FILE SUL TUO COMPUTER
100% CONFORME ALLA VERSIONE CARTACEA

WWW.EDIZIONICEC.IT



1 ANNO
€ 20,00
+ UN NUMERO
GRATIS

1 ANNO

ABBONAMENTO
CARTACEO
€35,00

2 ANNI

ABBONAMENTO
CARTACEO
€65,00

1 ANNO

ABBONAMENTO
CARTACEO + libro
Clemente Biondetti
€42,50



192 pagine - 389 foto in bianco e nero - copertina cartonata

Scritto da Maurizio Tabucchi, tratteggia la fisionomia del grande corridore toscano, dominatore di ben quattro Mille Miglia, di cui tre consecutive. Grande valore storico hanno le fotografie, numerose inedite.

1 ANNO

ABBONAMENTO CARTACEO
+ COPERTINA per riviste
€45,00



SE VUOI ABBONARTI:

ORDINI ON LINE SU:

- www.epocauto.it/abbonamenti PER ABBONAMENTI CARTACEI
- www.edizionicec.it PER ABBONAMENTI DIGITALI

PAGAMENTI DIRETTI:

- Bollettino postale (conto 12099487 intestato Edizioni C&C srl)
- Bonifico - IBAN: IT43 U076 0113 1000 0001 2099 487

indicando nella causale il tipo di abbonamento scelto e i dati anagrafici

ORDINI TELEFONICI

- Ufficio abbonamenti telefonare al numero 0546.22112

ORDINI MAIL

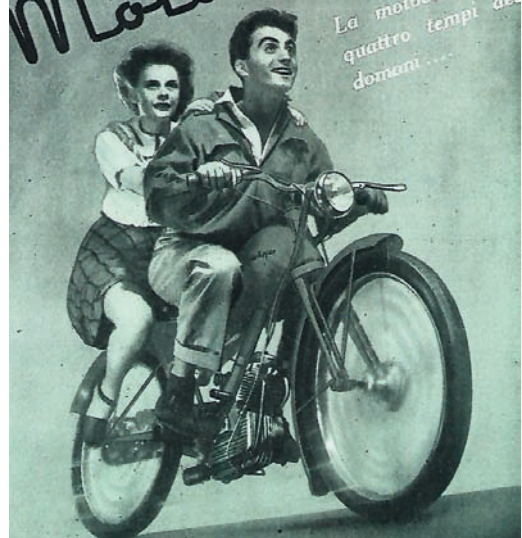
- Ufficio abbonamenti scrivere a epocauto@epocauto.it

MOTO CLIPPER

Per la vostra soddisfazione!

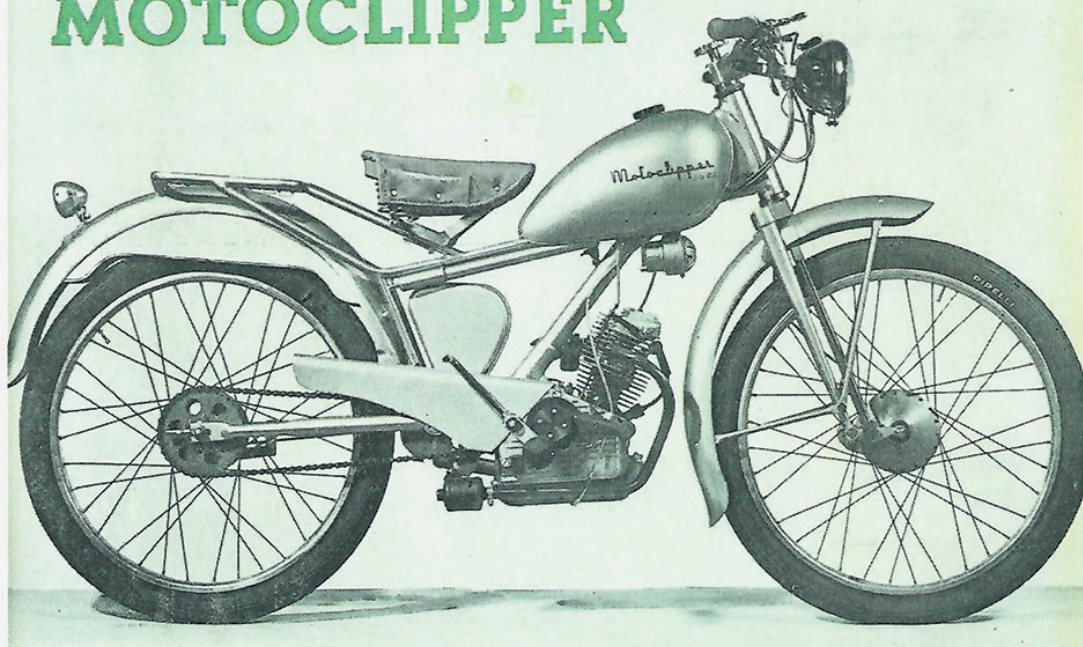
Motoclipper

La motocicletta a quattro tempi del domani...



Per la vostra soddisfazione:

MOTOCLIPPER



UN NOME, UNA STORIA

di Eugenio Maffei

Il Clipper era un veliero che nel lontano 1816 effettuò la prima traversata transoceanica trasportando passeggeri e, 43 anni più tardi, un vascello che portava lo stesso nome, attraversò l'Oceano da New York a Liverpool nel tempo record di 13 giorni e otto ore. Anche gli idrovolanti che compirono i primi servizi transoceanici regolari nel ventesimo secolo, trasportando passeggeri, portavano il nome Clipper. Orbene, proprio ispirandosi a queste epiche imprese, la Società Generali Prodotti Industriali di Milano, con sede in Viale Vittorio Veneto 24, si cimentò nel campo delle due ruote motorizzate con una gamma di modelli che, secondo i programmi aziendali, avrebbero dovuto incontrare un ottimo successo trasportando passeggeri da un capo all'altro dell'Italia. Tutto ebbe inizio nel primo semestre di 1948 quando la S.G.P.I., fino ad allora sconosciuta nel settore motociclistico, avvalendosi di una poderosa organizzazione commerciale e supportata da un "battage" pubblicitario che occupava ampi spazi sulle prime pagine delle più qualificate riviste del momento, presentò al pubblico i propri modelli.

Sembra che l'azienda milanese avesse rapporti molto stretti con la Ducati, sua fornitrice dei motori che equipaggiavano tutte le versioni del Clipper, tanto che nelle manifestazioni ufficiali, (fiera e Moto Salone di Milano) i suoi prodotti venivano esposti negli stand della marca bolognese. Come è noto, la Ducati produceva in grandi numeri il motore "Cucciolo 48" in due versioni che veniva venduto sciolto agli assemblatori di ciclomotori, che in quegli anni erano molto numerosi. A questi propulsori si era aggiunta una versione più evoluta di 60 cc dotata di cambio a tre marce comandato a pedale che nel futuro avrebbe equipaggiato la prima moto leggera completa della Ducati: la 60, messa sul mercato direttamente dall'azienda bolognese. Ebbene, avvalendosi di questi propulsori la S.G.P.I. propose una ben articolata gamma dei propri Clipper. Alla base c'era il **MICROCLIPPER**, il modello più economico, che montava una forcella anteriore in lamiera stampata con la molla centrale, mentre posteriormente, essendo il telaio rigido, il molleggio della sella era assicurato da un elemento elastico situato nel canotto che

univa la sella al telaio. I freni erano entrambi a espansione. Il motore impiegato era il Ducati Cucciolo denominato Tzero il quale con un alesaggio/corsa di 39 mm x 40 mm e un rapporto di compressione di 5,5 sviluppava la potenza di 0,9 CV a 4000 giri consentendo al veicolo di raggiungere la velocità di 45 km/h. Era sprovvisto di cambio e frizione e la trasmissione del moto alla ruota posteriore avveniva tramite una catena a presa diretta. Il consumo dichiarato era di un litro di benzina per 100 km e il veicolo completo veniva venduto a Lire 90.000. Il **CICLOCLIPPER** era il modello intermedio che adottava soluzioni più ricercate rispetto al precedente. Disponeva infatti di un telaio elastico con sospensione anteriore a forcella telescopica e di un molleggio regolabile posteriore. Il motore impiegato era il Cucciolo T2 il quale con il rapporto di compressione elevato a 6,5, sviluppava la potenza di 1,1 CV a 4250 giri, ma in virtù della presenza del cambio a due velocità e della frizione, aveva un rendimento superiore e quindi la velocità raggiungibile era di 50 km/h sempre con il consumo di un litro di benzina per 100 km. Il prezzo di

HISTORIC MINARDI DAY



di Marco Giachi

Historic Minardi Day, la Goodwood italiana? Forse meno snob ma sempre una occasione unica per gli appassionati per vedere da vicino vetture e piloti ed entrare in un'atmosfera introvabile altrove.

Il paddock è praticamente senza limitazioni e, con un po' di attenzione e delicatezza nei momenti di minore affollamento, chiunque può entrare nei garage e fare foto. E magari ci scappa un selfie con Pierluigi Martini o Riccardo Patrese o ... Angelo Peruzzi il portierone della Juventus e della Nazionale che si aggirava domenica fra i visitatori.

La manifestazione è arrivata alla sesta edizione, tutte nel nome della famiglia Minardi, quest'anno con un ricordo e un affetto particolare per Ferdinando "Nando", uno dei tre fratelli Minardi, oltre a Gian Carlo e Giuseppe, scomparso l'anno scorso e che proprio di questa manifestazione era stato promotore e animatore.

Raccontare un evento di questo tipo non è facile, le cose da dire sarebbero veramente tante: sono tornato a casa con più di duecento foto con le quali si potrebbe scrivere un libro: telai, motori, carrozzerie, diffusori, alettoni ... di tutte le categorie, non solo Formula 1, e decine di minuti di piacevole conversazione con personaggi come Roberto Farneti, discutendo sulle "minigonne" della sua March 761 e sul loro scopo visto che l'effetto suolo

non l'avevano ancora inventato, o con Giovanni Lavaggi, l'ultimo romantico pilota costruttore alla stregua dei Bruce McLaren o dei Jack Brabham. Ma anche altri piloti meno blasonati ma non per questo meno interessanti da ascoltare nello spirito di queste manifestazioni dove ognuno ha una storia da raccontare o un aneddoto su cui scherzare. E tecnici, fra i quali l'ingegnere Gabriele Treddi che non poteva mancare alla festa di Gian Carlo Minardi, lui che della scuderia faentina è stato una colonna portante nei primi anni 2000, ed era presente insieme al figlio Tommaso.

Se una piccola critica si può fare, la parte espositiva forse si potrebbe curare meglio: alcuni pannelli descrittivi accanto alle vetture sembravano riciclati da manifestazioni precedenti o non c'erano proprio e in altri casi si rimandava al "bar code", posto sulla carrozzeria da inquadrare con il cellulare: una modernità eccessiva in una manifestazione di questo tipo dove i visitatori, nella maggior parte dei casi, non sono cresciuti a "pane e cellulare" (io per primo) e dove la conversazione e il contatto con i proprietari e i piloti dovrebbero essere promossi e salvaguardati. Ma è un piccolo dettaglio che vuole essere più un suggerimento che una critica. Scrivere oltre sarebbe solo un inutile furto allo spazio per le foto, sicuramente più interessanti. ▴



La Minardi PS04B con il suo progettista, l'ingegnere Gabriele Treddi sullo sfondo. L'ingegnere è anche l'attuale pilota della vettura " ... tutte le volte che l'elettronica mi dà retta ..." come ha ammesso lui stesso fra il serio e lo scherzoso. Si vede il clima della manifestazione con tanti appassionati nei garage che potevano ammirare da vicino le vetture, anche abbastanza "nude" come in questo caso.



La Arrows A3 di Jochen Mass e Riccardo Patrese è un esempio bellissimo dei monoscocca in alluminio rivettato come usavano negli anni settanta prima dell'arrivo delle fibre di carbonio.



Roberto Farneti lascia il box per la prima sessione dedicata alle Formula 1 con la sua March 761 (telaio n.3 si legge sulla targhetta originale March rivettata sul telaio) nella livrea arancione dello sponsor Beta utilizzata da Vittorio Brambilla nel 1976. In precedenza lo stesso telaio era stato usato sia da Lella Lombardi che da Ronnie Peterson. Si vede il musetto avvolgente stile prototipo, uno dei più caratteristici di tutta la storia della Formula 1, che suscita sempre un po' di tenerezza pensando alla vittoria di Brambilla a Zeltweg nel Gran Premio d'Austria l'anno precedente.



La Ferrari 212E di Peter Schetty con la quale il pilota svizzero vinse l'Europeo della Montagna nel 1969. La carrozzeria porta i segni del tempo ma è sempre quella originale e mette una certa soggezione solo a guardarla. Lo stesso ingegnere Mauro Forghieri, presente a Imola sabato mattina, ha manifestato il suo apprezzamento autografando la carrozzeria non senza aver ringraziato il proprietario per questo suo modo di rispettare la vettura



A retromarcia nel box con la Maserati 250F del 1954 (nonostante la cervicale, come mi ha raccontato scherzosamente il pilota Gigi Baulino). La macchina è praticamente originale a parte, ovviamente, la manutenzione della meccanica e del motore. A detta del pilota, è sempre molto divertente da guidare ma le gomme moderne, inevitabilmente con troppa tenuta rispetto a quelle di una volta, rendono impossibile la guida "di sedere" (lui ha usato un'altra parola più esplicita) che si vede nei filmati di un tempo.



L'ingegnere Giovanni Lavaggi è l'ultimo rappresentante della categoria, un po' folle, dei romantici alla Bruce McLaren o alla Jack Brabham o alla John Surtees se preferite, cioè quella dei piloti costruttori che si fanno da soli la vettura, progettandola anche. Parlare con lui è un vero piacere, delle sue partecipazioni a Le Mans o della sua vittoria a Daytona, lui che ha cominciato rimanendo affascinato da Jacky Ickx alla Targa Florio con la Ferrari 312 PB e che poi ha guidato lui stesso in un evento di storiche coronando un sogno. Nella foto è immortalato mentre sta regolando l'altezza del nolder sullo scivolo della sua vettura LMP1, sotto lo sguardo ammirato di un suo meccanico.



A Imola, nella giornata che porta il nome di Minardi, non poteva mancare Pierluigi Martini che ha portato quasi tutta la sua collezione compresi i due esemplari della Tyrrell sei ruote, meravigliosamente restaurati nelle condizioni del 1976 e 1977 ma con le parti della carrozzeria originali tolte e messe in ... cassaforte esattamente come erano all'epoca, compreso il nastro adesivo per sigillare le fessure dell'ultima volta che furono usati.



Le chiamavano "a freccia" e si capisce perché guardando il telaio nudo della Osella FA1E (telaio n.3) del 1983. Il 1983 è il primo anno con vetture dal fondo piatto e la prima reazione dei progettisti fu quella di ... eliminare il fondo temendo che sotto la vettura si potesse generare una pressione elevata dannosa per la tenuta di strada. Inoltre, con lo spostamento di tutti gli accessori verso la parte posteriore, si cercava di recuperare trazione caricando le ruote motrici con il peso statico, visto che quello dovuto all'effetto suolo non c'era più. Interessante notare anche l'accoppiamento della vasca in alluminio e del "coperchio" superiore in fibra di carbonio. I materiali compositi generavano ancora diffidenza e si pensava che una base in alluminio desse maggiori garanzie di assorbimento in caso di urto. Tutto l'insieme appare di una semplicità disarmante e viene da pensare che protezione per il pilota una struttura del genere potesse offrire, ma era lo standard dell'epoca. Anche la ben più blasonata Brabham BT52 era fatta così.



"Mesdames et Messieurs, le diffuseur arrière" verrebbe da dire per dare un tocco di regalità a questo elemento di cui si parla ancora oggi, dopo quasi quaranta anni dalla comparsa e che nel frattempo si è diffuso in tutte le vetture da competizione fino a diventare un elemento estetico anche di quelle stradali, non necessariamente sportive. Gli eventi, come il Minardi Day, consentono di ripercorrere la storia e curiosare laddove a suo tempo era rigorosamente proibito. Da sinistra a destra: Ferrari C4 (1984, Michele Alboreto) con due timidissimi lembi triangolari di fondo rivolti verso l'alto, Ralt RT20 di Formula 3000 (1986, Pierluigi Martini) con un approccio più moderno ma ancora abbastanza lineare, Ferrari 643 (1991, Alain Prost) con un diffusore molto ben fatto e curato a tre altezze, Minardi PS04B (2004, Gianmaria Bruni) con il diffusore ormai soffocato nelle sue dimensioni generali dal Regolamento Sportivo che costringe gli ingegneri ad "arrampicarsi sugli specchi" con soluzioni articolate e complesse da mettere a punto per stare all'interno dei vincoli regolamentari.



■ FIRENZE SOTTO LE STELLE

Un concorso di eleganza emozionale per auto storiche e una cena sotto le stelle a Piazzale Michelangelo, uno dei luoghi più affascinanti di Firenze. La Giuria popolare è stata chiamata ad esprimersi non in base a caratteristiche tecniche, ma sulle sensazioni e sull'emozione che la linea, il fascino della vettura e altre considerazioni non codificabili potevano suscitare nell'osservatore.

L'esposizione e la passerella erano ad ingresso libero e aperte a tutti i cittadini e ai turisti nello spirito fortemente voluto in passato, proprio da Francesco Giubbi, di offrire alla cittadinanza momenti di svago ma anche occasioni per ricordare la cultura, la società e la tecnologia del passato.

L'organizzazione ha selezionato le auto partecipanti spaziando dalla "FIAT Tipo Zero" del 1913 alla "Ferrari 550 Maranello" del 1996, dalla esclusiva "Cisitalia 202" alla popolare "Topolino giardinetta legno", dalla FIAT 600, sfornata a Mirafiori in più di 1000 vetture al giorno, allo sportivissimo modello unico del costruttore Vincenzo Marciano, la "268 A GT-1982", suddividendole in quattro categorie: GT Supercar, Coupé/Berlinette, Cabriolet/Spider ed Utilitarie. Fuori concorso, erano esposte alcune micro-auto con l'antesignana "Isetta" confrontata con la modernissima versione elettrica "Microlino" e la "Urbanina", auto elettrica da città omologata per la circolazione e prodotta in piccola serie in una villa settecentesca in provincia di Pisa alla fine degli anni '60. Grazie alle Istituzioni della città, il CAMET ha ottenuto l'intero Piazzale Michelangelo riservando così metà della piazza alle auto dei soci e degli appassionati che, anche se non hanno partecipato al concorso, si sono iscritti alla manifestazione e hanno potuto far ammirare le loro auto ai tantissimi visitatori e partecipare alla cena conclusiva.

L'evento è poi proseguito con la cena nello storico ristorante "La Loggia" affacciato sul Piazzale Michelangelo, dove Giuliano Bensi, Presidente dal CAMET e presidente della Commissione Club ASI, ha accolto Alberto Scuro, presidente dell'ASI.

www.camet.org

Le auto partecipanti al Concorso

GT SUPERCAR

DINO 246 GT	(1971)
MARCIANO 268 A GT	(1982)
FERRARI F40	(1989)
ALFA ROMEO RZ	(1994)
FERRARI 550 MARANELLO	(1996)

COUPE' BERLINETTE

CISITALIA 202	(1948)
---------------	--------

ALFA ROMEO 1900 SUPER SPRINT	(1954)
LANCIA AURELIA B20 GT	(1957)
ALFA ROMEO SPRINT VELOCE	(1957)
JAGUAR XK150 S ROADSTER	(1958)
ALFA ROMEO GIULIA 1300 "squadra volante"	

CABRIOLET SPIDER

FIAT TIPO ZERO	(1913)
FIAT TIPO 2	(1917)
FIAT 503 LANDAULET	(1926)
LANCIA AUGUSTA CABRIOLET	(1936)

FIAT 1100 CABRIOLET	(1948)
JAGUAR XK 120 FHC	(1953)
CHEVROLET CORVETTE C1	(1958)
ALFA ROMEO 2000 SPIDER	(1959)
MERCEDES-BENZ 230 SL	(1966)

UTILITARIE

FIAT 508 "BALILLA" 3 MARCE	(1933)
FIAT 500 C GIARDINIERA BELVEDERE	(1950)
FIAT 600	(1960)
FIAT 600 MULTIPLA	(1961)



Dall'alto: l'elettrica Urbanina, la Fiat Dino 246 GT del 1971 e l'esposizione delle vetture anteguerra.

CONCORSO DI ELEGANZA E CONSERVAZIONE CITTA' DI TRIESTE 2022

Trieste e la suggestiva cornice di Piazza Unità d'Italia hanno ospitato a fine maggio il Concorso di Eleganza "Città di Trieste" voluto e organizzato da ACI STORICO e da A.A.V.S. (Associazione Amatori Veicoli Storici) con il patrocinio dell'Automobile Club d'Italia, della Regione Friuli-Venezia Giulia e di Automobile Club di Trieste.

Oltre ai modelli in Concorso, dal 1910 al 1979, erano presenti anche due modelli fuori concorso: la Isotta Fraschini Fenc 4C del 1908 e la Fiat 500 C "Topolino" Elaborazione Simonetti del 1953, oltre a una replica della motocicletta Indian Scout del 1920 di Burt Munro.

Gli spettatori, anche quest'anno numerosi in Piazza Unità d'Italia, sono stati parte attiva della manifestazione e hanno scelto la vettura preferita dal pubblico, aggiudicandole un premio dedicato: la votazione è stata fatta in tempo reale per via telematica, oltre 2.000 le visualizzazioni da oltre 30 paesi, grazie all'innovativo sistema di comunicazione e a un gran pubblico nella mattinata di domenica al momento delle premiazioni.

A conquistare il favore degli spettatori triestini è stata la Dino 206 GT del 1967 che si è aggiudicata il premio speciale del pubblico. La vettura vincitrice è proprio il primo telaio punzonato ufficiale della famiglia 206 GT, il numero 00102, appartenuta a Enzo Ferrari.

La Giuria di esperti ha attribuito i premi d'onore ai vincitori delle sette classi di età.

Best in Class anni '10: la Cadillac 30 Touring 4C 30HP del 1910;

Best in Class anni '20: la Bugatti Type 39 Grand Prix del 1925;

Best in Class anni '30: la Alfa Romeo 6C 1750 GT Berlinetta Aerodinamica tipo Mille Miglia del 1931;

Best in Class anni '40: la Lancia Aprilia Berlinetta Superleggera "Turinga" del 1945;

Best in Class anni '50: la Ferrari 212/225 Le Mans Touring del 1951;

Best in Class anni '60: la Bizzarrini 5300 GT Stradale del 1968;

Best in Class anni '70: la Lamborghini Miura P400 SV del 1971;

La Ferrari 212/225 Le Mans Touring, vettura con telaio e motore con



Ferrari 212225 Le Mans Touring del 1951.

sigla unica 0112/E, restaurata nel suo colore originale verde salvia, con interno marrone, si è inoltre aggiudicata il Trofeo "Concorso di Eleganza Città di Trieste" come vettura "Best of Show".

Alfa Romeo 6C 1750 GT Berlinetta Aerodinamica tipo Mille Miglia del 1931.

Bugatti Type 39 Grand Prix del 1925.

Fiat 2300 S del 1966.

Isotta Fraschini 8C Monterosa Cabriolet Boneschi del 1948.



■ XXV TRIANGOLO D'ORO E XX ISCHIA IN ROSSO

Vetture da sogno, la maggior parte delle quali hanno infiammato i ricordi degli anni 50 e 60, ma anche splendide Ferrari della più recente produzione hanno tenuto il palcoscenico dell'evento organizzato dal Classic Car Club Napoli dal 17 al 24 luglio.

Campo base l'albergo della Regina Isabella di Lacco Ameno che ha ospitato anche la serata di gala degna conclusione del Triangolo d'Oro e di Ischia in Rosso. Le auto d'epoca hanno percorso le strade dell'isola, attraversando tutti i comuni con esposizione a Forio e Ischia Porto. Ammiratissime la Fiat 503 del 1926 e la MG TB del 1939, ma non sono passate inosservate la Porsche 356 Cabrio del 1953 e la Fiat 1100 Derby Bertone del 1944 reduce dalla prestigiosa 1000 Miglia. Fra le "Rosse" hanno fatto girare la testa la Ferrari 488 Pista e la 812 SuperFast.

La settimana del Classic Car Club Napoli ha dato l'occasione agli ospiti di immergersi in pieno nella millenaria cultura ischitana. E non è mancata la visita guidata al Castello Aragonese, che è simbolo dell'Isola Verde, e la scoperta dei profumi e dei sapori locali, oltre a godere dei benefici termali unici e apprezzati fin dagli antichi romani.

Novità di questa edizione la presenza di molti giovani e diversi equipaggi femminili segno che il ricambio generazionale è in corso e concederà nuova linfa alle future manifestazioni.

<https://classicclubnapoli.it>



Le auto del Triangolo d'Oro e Ischia in rosso parcheggiate a Sant'Angelo.



Maserati Mistral, Fiat 1100 Derby Bertone e MG TB all'ingresso dell'albergo Regina Isabella.

■ IL GIRO DI SICILIA A NICOSIA

"Nicosia aspetta i concorrenti del Giro di Sicilia sotto le brillanti cupollette degli ombrelli." Così avrebbe commentato Guido Notari in un'ipotetica cronaca tratta dal cinegiornale. In effetti il terzo passaggio da Nicosia della rievocazione storica del Giro di Sicilia, organizzato dal V.C.C. Panormus, è stato caratterizzato da una leggera pioggia che comunque non ha scoraggiato gli organizzatori locali, coadiuvati dall'Amministrazione comunale, da numerosi sodalizi e da diversi cittadini che si sono calati nel clima degli anni '50 del secolo scorso, nell'offrire il degno saluto alla carovana di auto storiche proveniente da Catania e diretta verso il capoluogo siciliano.

L'Associazione Veicoli Storici Nicosia promotrice dell'evento ha, infatti, messo in scena, come nelle precedenti edizioni, l'ambientazione scenografica che dettagliatamente ricostruisce il periodo d'oro della corsa ideata da Vincenzo Florio nel 1912, e che ha "trasformato" parte del centro storico di Nicosia, riportandolo indietro nel tempo fino alle ultime edizioni di velocità della gara.

Come consuetudine è stata consegnata per la quinta volta la riedizione della Targa Stefano La Motta, importante premio realizzato dall'artista palermitano Salvo Manuli per ricordare il barone nicosiano deceduto a Priolo Gargallo nel corso dell'edizione del 1951 del Giro. Quest'anno la scelta è ricaduta sull'Alfa Romeo 1900 CSS Vignale disegnata da Michelotti del 1955, di proprietà del collezionista milanese Corrado Lopresto. Novità di rilievo è stato il rilascio da parte di Poste Italiane dello speciale annullo filatelico riprodotto il tema della manifestazione. Per l'occasione sono state prodotte in tiratura limitata delle cartoline raffiguranti la locandina ufficiale del Giro di Sicilia 2022, che sono state date in omaggio a tutti gli equipaggi.



■ INVASIONE DI 500 AD ALBENGA

Si è tenuto come sempre a luglio il Meeting Internazionale di Garlenda, che ha richiamato da ogni regione e da ben 10 nazioni, quasi 900 Fiat 500 storiche nel piccolo paese dell'entroterra ligure, famoso per essere la casa di questa mitica vettura. Sin dal mattino gli equipaggi si sono schierati in Viale Pontelungo suddivisi per provenienza geografica, a seguire la grande sfilata per le vie cittadine, davanti alle numerose autorità intervenute e ai moltissimi turisti.

La Regione ospite d'onore, la Toscana, ha voluto omaggiare la Fiat 500 e la città medioevale di Albenga con una spettacolare esibizione degli sbandieratori della Compagnia dell'Orso di Pistoia. Il centro storico gremito di curiosi è stato teatro di musica e acrobazie che hanno contribuito a rendere memorabile questa edizione del Meeting. Un contributo importantissimo è stato dato dalla Polizia Stradale, presente ancora con la propria Lamborghini e con la 500 D grigioverde degli anni '60, prestata per l'occasione dal Museo dei mezzi della Polizia di Roma, e che è stata ospite del Museo "Dante Giacosa" di Garlenda sino al 15 settembre.



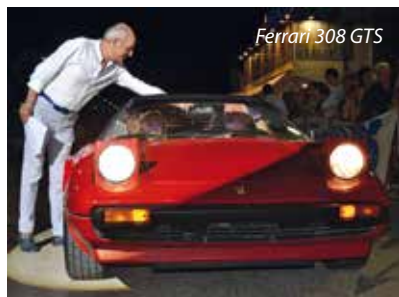


■ STELLE DELLA VERSILIA

Un successo importante per il Concorso di bellezza di auto storiche denominato Stelle della Versilia, che si è svolto il 18 giugno. Folto il pubblico che ha incorniciato la manifestazione e ha potuto apprezzare e godere del connubio tra le vetture che sfilavano, la musica che ne accompagnava la presentazione e la meravigliosa location dove si è svolto il concorso, la passeggiata a mare di lido di Camaiore. Particolare merito va all'Associazione Culturale New Roads che ha organizzato l'evento e nel contempo a promosso la solidarietà verso l'AVIS l'antica Associazione che dal 1927 promuove alla ricerca del Sangue e del Plasma. L'appuntamento per il 2023 sarà fissato intorno alla metà di giugno con la ferma intenzione di ripetere un'edizione straordinaria come quella di quest'anno.



Lamborghini Miura S 1969



Ferrari 308 GTS

■ CIRCUITO DI AVEZZANO DIECI E LODE

E dieci! Il Circuito di Avezzano ha festeggiato il traguardo con un'edizione spettacolare, inserita nel calendario ASI Circuito Tricolore. La sapiente regia di Abruzzo Drivers Club ha giocato la carta delle bellezze della Regione, che è stato possibile ammirare nel prologo intitolato "Abruzzo Gran Tour". La manifestazione ha preso il via al Castello Piccolomini di Celano con la visita alla Collezione Torlonia e al Museo di Arte Sacra.

Sabato 2 luglio il tour di 140 chilometri nel Parco Nazionale d'Abruzzo, con soste a Scanno e Pescasseroli, sede del Parco che compie cento anni, per poi rientrare ad Avezzano ed esporre le auto in centro e festeggiare i dieci anni della manifestazione. In serata si è svolta la tradizionale sfilata delle vetture sul circuito cittadino, con la soubrette Manila Nazarro madrina.

Domenica presso la Pinacoteca Comunale del Castello Piccolomini di Avezzano è stata inaugurata la mostra "I Conti del futuro" che celebra due grandi personaggi del motorsport attivi tra le due guerre mondiali: Carlo Felice Trossi e Mario Revelli di Beaumont. Il Conte Trossi fu pilota, aviatore, armatore e mecenate, ideatore di progetti rivoluzionari come la monoposto con motore radiale Monaco-Trossi. Il Conte Revelli di Beaumont fu senza dubbio il più importante designer automobilistico italiano.

La manifestazione è a calendario ASI che ogni anno premia con la "Manovella d'Oro": cento i partecipanti, con un parterre davvero notevole, con quattro Alfa Romeo 1750, tra le quali la GS spider Aprile di Corrado Lo Presto, la RL Targa Florio del 1924, le tante sport anni quaranta-cinquanta, Stanguellini, Osca e non potevano mancare l'Urania e la Giaur di Taraschi, Ermini, Cistalia, per finire alla Monaci Bimotore 8C.



■ COPPA LIBURNA

Divertente sotto il profilo sportivo e suggestiva grazie a un percorso capace di rievocare i gloriosi fasti di un tempo, la 1^a edizione del "Coppa Liburna Historic Regularity Rally" promossa dalla Scuderia Falesia in collaborazione con l'Automobil Club Livorno, ha regalato una due giorni particolarmente apprezzata dai quaranta concorrenti che si sono dati appuntamento nell'incantevole cornice di Bolgheri, antico ed elegante scrigno nell'entroterra della Costa degli Etruschi.

Divisa in due tappe, la competizione toscana ha attraversato nella prima parte gli scenari dell'alta Maremma con sei prove speciali, in parte in notturna, che gli equipaggi hanno affrontato sfidandosi nella Regularità a Media. La seconda giornata ha invece portato vetture e concorrenti sulle strade più a nord fra Pisa e Livorno in un tracciato diviso in otto prove speciali per un totale complessivo di 175 chilometri e oltre 270 rilevamenti.

Particolarmente frizzante la sfida che ha visto fra i protagonisti i genovesi Marco Gandino e Danilo Scarcella in gara su una Fiat Ritmo 130. I campioni italiani in carica della specialità hanno trovato negli svizzeri Cristian ed Elena Bonnet (Fiat 124 Spider) gli avversari più ostici che nella prima parte di gara hanno anche assunto il comando nella classifica generale provvisoria. Nel finale della prima tappa tuttavia, Gandino riusciva a prendere il comando. Una leadership mantenuta anche nella seconda parte delle sfide grazie ai successi nei due passaggi sulla Valle Benedetta.

Bonnet si è aggiudicato il Trofeo "Marco Marchetti" come equipaggio autore della miglior prestazione sui due passaggi della prova di "Sassetta". Sul podio finale della competizione toscana hanno chiuso Marco Corbetta e Alessandro Moretti al via su una Audi Quattro.

Particolarmente soddisfatto Mauro Parra patron della Scuderia Falesia che insieme all'Acì Livorno proprietaria del marchio "Coppa Liburna" ha fortemente voluto la rinascita di questo evento sportivo.



Marco Gandino e Danilo Scarcella su Fiat Ritmo 130, primi assoluti. (Foto M.Ferretti)



Marco Corbetta e Alessandro Moretti, 3° assoluti su Audi Quattro.



Equipaggio Moschini - Ragazzo su Fiat 131 Abarth. (Foto K. Creatini)

PROVA RESISTENZA VEICOLI AUTOMOBILI PROVINCE VENETE 1899

L'allegro sbuffare dei veicoli ancetres (ante 1905) è tornato protagonista sulle strade del Veneto il 16 e 17 luglio.

Si tratta di una manifestazione internazionale, organizzata dal Circolo Veneto Automoto d'Epoca con l'importante supporto della Intercom, per ricordare la prima gara svoltasi interamente in territorio Veneto nel lontano giugno 1899, corsa lungo un ampio circuito stradale che univa le cittadine di Padova, Vicenza e Treviso. La rievocazione odierna ripercorre le medesime province attraversando Castelfranco Veneto, Cittadella e Bassano del Grappa.

Ammessi tutti i veicoli a motore ed ecco quindi un'ampia lista partenti che prevede ben due motociclette, due tricicli, due quadricicli e diciotto automobili provenienti da diversi paesi europei come Austria, Germania, Francia, Inghilterra ed ovviamente Italia. Come consuetudine la sede di partenza è prevista innanzi al Museo dell'Automobile Bonfanti Vimar ed è una vera e propria festa sia per i protagonisti che per il pubblico.

L'ambiente seppur febbrile per la laboriosità nelle fasi di avvio di questi veicoli, appare allegro e festoso per tutti, i consigli tecnici sono inframmezzati da sorrisi e battute. Mentre si usano abbondantemente gli oliatori e si prova l'accensione, magari con l'aiuto di una spinta provvidenziale, qualche protagonista si presenta con bellissimi vestiti dell'epoca riportando tutti al periodo della Belle Epoque. Ma il tempo passa e dopo uno sguardo al classico orologio da taschino, lo starter Umberto Voltolin lancia il classico grido "Signori e signore, accendete i motori" ed ecco tutti pronti a lanciarsi in questa nuova sfida sul filo dei trenta chilometri orari.

Aprè le danze l'ormai abituè Christoph Schmidt con la sua incredibile Benz Velo del 1896, che continua ad affascinare per l'interessantissima meccanica e l'agilità di guida. Non meno interessante lo schieramento di inconsueti veicoli abilmente condotti da Osvaldo Faustini, Elvira Dal Degan e da Vittorio e Cinzia Bogoni. Ecco quindi alle loro abili mani i tricicli Rochet 1900 e Singer 1901 affiancati dai quadricicli Automoto 1898 e Peugeot 1902 dove la trazione del motore viene spesso supportata da vigorose pedalate. Quanto a uso frequente dei pedali non sono da meno neanche le due motociclette Minerva 1903 e Quentin 1904 di Silvano Chesi ed Enrico Viti; via via si susseguono le autovetture, certamente più comode ma non meno difficili da condurre, tra tutte citiamo una De Dietrich del 1899 portata da Alexis De Dietrich, pronipote del grande costruttore.

Dopo poche centinaia di metri si vedono già i mezzi e i ragazzi dell'assistenza all'opera su alcune vetture, la strada da fare



è ancora tanta ma i mezzi sono meccanicamente semplici e le riparazioni consentono di proseguire. La prima tappa è alla cinquecentesca Villa Albrizzi Marini di San Zenone degli Ezzelini che ci accoglie nel suo magnifico parco per un primo meritato ristoro per i protagonisti e soprattutto per i mezzi. Ma presto è ora di ripartire alla volta di Loria, ove Autorità e un attento e stupito pubblico attendono la colorita carovana di ultracentenarie. Nuova tappa a Castelfranco Veneto per raggiungere la splendida Villa Bolasco, ora sede dell'Università di Padova. Ad attendere gli equipaggi anche il Presidente dell'ASI, Alberto Scuro, affascinato da questi veicoli che rappresentano l'alba del motorismo.

Si riparte nuovamente, sotto un sole implacabile, in direzione di Cittadella con la sua poderosa cinta muraria medievale interamente percorribile. Un bel rinfresco a base di frutta è un vero toccasana, al pari di una gradevole visita al Teatro Social. Di nuovo in strada verso Nove, nota come città della ceramica, attraverso una gradevole strada sterrata immersa nella campagna.

Traguardo finale con arrivo al gran completo di tutti i partecipanti nella splendida Piazza Libertà a Bassano del Grappa dove un numeroso pubblico attonito ha accolto con calore l'insolito spettacolo, tributando particolare e dovuta ammirazione per i due equipaggi femminili, Cinzia Bogoni alla sua prima esperienza tra l'altro con il raro triciclo Singer del 1901 e l'esperta Elvira Dal Degan con il quadriciclo Peugeot del 1902.

E a Bassano del Grappa non poteva certo mancare la visita al Ponte degli Alpini che i protagonisti hanno potuto ammirare dall'esclusiva location della Loggia inferiore della Grapperia Nardini, sede della cena. A completamento della manifestazione la domenica mattina i veicoli sono nuovamente tornati in strada, attraversando Bassano del Grappa per raggiungere la sede avveniristica della Nardini caratterizzata dalle incredibili "Bolle" realizzate dall'archistar Fuchsas, per le premiazioni finali ed un arrivederci al prossimo anno per un nuovo appuntamento divenuto ormai irrinunciabile per gli appassionati di ancetres da tutta Europa.

Umberto Voltolin

Nelle foto dall'alto:

OLDSMOBILE 1902 di Alessandro Ciapparelli.

Umberto Voltolin alla guida della LOCOMOBILE STYL 2 1900 innanzi al Museo Bonfanti Vimar.

La ASTER 1902 di Franco Boero supera la AUTOMOTO 1898 di Vittorio Bogoni.

Il gruppo dei Tricicli e Quadricicli con il Presidente ASI Alberto Scuro.



Padova, 20-23 ottobre

AUTO E MOTO D'EPOCA: PASSIONE INFINITA

A Padova per la prima volta, saranno in mostra l'artigianalità, la dedizione, la tradizione e l'innovazione Ferrari, per celebrare un mito senza tempo che si rinnova e vive grazie anche al prezioso lavoro di certificazione, manutenzione e restauro portato avanti dal Dipartimento Ferrari Classiche. La mostra è organizzata in collaborazione con il Museo Enzo Ferrari di Modena e si inserisce nelle celebrazioni per i 75 anni della Casa di Maranello.

Club, registri, associazioni e istituzioni motoristiche, cui saranno dedicati interi padiglioni, si ritrovano per celebrare una passione comune e trasmetterla alle nuove generazioni. Anniversari, mostre tematiche, raduni "fuorisalone" faranno da contorno alla mostra vera e propria. Tra le anteprime 2022: la doppia celebrazione per il R.I.A.R. che festeggia i suoi 60 anni; il ritorno del Vespa Club Italia, reduce da una grande partecipazione nel 2021; il raduno "Fuori Salone" organizzato dal Fiat 500 Club Italia; gli approfondimenti per gli appassionati di 4x4 su Land Rover e la crescita dei club dedicati alle Youngtimer e un'inedita 'piazetta Lancia' dedicata ai diversi club del Marchio. Auto e moto d'epoca si conferma in Italia il più grande mercato dove trovare l'auto dei sogni: di ogni epoca ed età provenienti dai migliori dealer specializzati in Europa. Tantissime le fuoriserie speciali firmate

Zagato, Bertone, Touring, Farina e Pininfarina, le Oldtimer più rappresentative del motorismo italiano e le sportive preferite dai Gentlemen Driver. Particolarmente vivo anche il mercato privati: uno spazio speciale dove venditore e acquirente, entrambi collezionisti, trattano da pari a pari uniti dalla stessa passione. Ad Auto e Moto d'Epoca le grandi Case automobilistiche dipanano il filo rosso che unisce tradizione e innovazione e regala a ognuno dei Marchi che hanno fatto la storia dei motori il suo fascino caratteristico. Punto d'eccellenza di questa manifestazione sarà come sempre l'area ricambi, dove i più apprezzati ricambisti italiani e internazionali offriranno ai visitatori una vastissima scelta, a partire dai rarissimi pezzi di ricambio d'epoca ancora avvolti nelle confezioni originali. Il salone si è sempre confrontato con l'innovazione nel mondo Classic e, da anni, ha aperto le porte alle Youngtimer (mai così numerose come nel 2022), alle nuove tecniche di restauro e ai nuovi artigiani dell'auto. Così ha conquistato la fiducia dei tantissimi giovani collezionisti che rendono sempre più frizzante e animata a ogni edizione. Capi firmati vintage, accessori, orologi, borse e bauli d'epoca, interior design, motoring art e creazioni artigianali legate al tema del viaggio, editoria specializzata (epocAuto vi aspetta come sempre al padiglione 4) rendono la visita ad Auto e Moto d'Epoca ancora più preziosa e stimolante.

autoemotodepoca.com



Ronco Scrivia, 9 ottobre

AUTO CLASSICHE SULL'APPENNINO LIGURE

Nuovo appuntamento a Ronco Scrivia presso la piazza della stazione con "Auto d'epoca in Piazza" Edizione 2022. Anche l'edizione di quest'anno è organizzata dalla Pro Loco di Ronco Scrivia in collaborazione con il Rione Villavecchia e con il Comune di Ronco Scrivia.

Al raduno potranno partecipare tutte le auto con almeno trent'anni o iscritte all'Asi da almeno 20 anni. Le iscrizioni si terranno dalle ore 9 alle ore 11. Alle ore 11,30 partiranno per un giro turistico di 50 km sull'Appennino Ligure.

Dalla Alta Valle Scrivia si sconfinerà in Piemonte ad Arquata Scrivia passando da Serravalle e arrivando alle Terre del Vino di Gavi. Si percorrerà poi la Val Lemme nei comuni di Carrosio e Voltaggio per salire alla Castagnola (600 mslm) nel comune di Fraconalto, e scendere a Ronco Scrivia transitando nella frazione di Borgo Fornari. Alle ore 13 ci sarà il pranzo con servizio catering a cura della trattoria La Volpe e il Gatto in collaborazione con Degusta e il recreatorio parrocchiale. Per l'iscrizione, obbligatoria al raduno, inviare un messaggio whatsapp al numero 3716971624.



18-19 novembre

MILANO AUTOCLASSICA

Storia, tradizione, cultura, ma soprattutto eleganza sono tra gli ingredienti vincenti di Milano AutoClassica. Il Salone offre una grande esposizione di auto per tutti i gusti e di tutte le epoche, dalle classiche più iconiche alle Youngtimer più ricercate, fino ai pezzi unici che faranno la storia di domani, proposte in vendita dai più importanti operatori del settore. Un'attenta selezione quantitativa e qualitativa di auto d'epoca opera a vantaggio dell'eleganza che contraddistingue, da sempre, Milano AutoClassica a livello internazionale.

Ma Milano AutoClassica significa anche un'ampia mostra mercato con l'occasione perfetta per ogni visitatore, specialmente per chi si avvicina alle vetture classiche per la prima volta grazie a un'offerta variegata ed accessibile. Ricca e vasta la scelta di ricambi e accessori d'epoca, pezzi di ricambio originali, modellini di auto, manualistica, pubblicazioni e editoria specializzata. Il percorso espositivo sarà teso a valorizzare la memoria storica dei brand automobilistici presenti con l'heritage dei loro modelli più rappresentativi accanto alle proposte più attuali, riunendo in un unico contesto un numero sempre crescente di collezionisti, appassionati di motori, nonché utenti alla ricerca dell'ultimo modello con cui sostituire la propria vettura. Una riuscita contaminazione tra passato, presente e futuro scaldata dalla comune passione per la cultura dell'automobile, per il bello, per l'esclusivo e per le emozioni forti che riesce a suscitare.

Il quartiere Fiera Milano è uno dei poli fieristici più belli, ampi ed attrezzati del mondo. Tecnologicamente all'avanguardia, è in grado di assicurare altissimi standard in fatto di sicurezza. I suoi grandi spazi, attrezzati con tutte le strumentazioni hi-tech per il monitoraggio delle condizioni igieniche di persone e superfici, sono garanzia di un'esperienza da vivere in assoluta tranquillità. Torna a Milano AutoClassica una grande asta organizzata dalla prestigiosa Casa d'Aste Wannenes che batterà un'eccezionale selezione di auto e motociclette storiche e da collezione. Un appuntamento imperdibile per gli appassionati e vera chicca per tutti i collezionisti. Dopo lo straordinario successo di partecipazione dello scorso anno, anche per questa edizione di Milano AutoClassica sarà possibile partecipare al grande raduno aperto alle Youngtimer e a tutte le auto Classiche. Un'ulteriore occasione di incontro dove l'esposizione statica sposa quella in movimento. Per avere maggiori informazioni sulle modalità di partecipazione contattare la segreteria del Salone. www.milanoautoclassica.com



6 novembre

LONDON TO BRIGHTON VETERAN CAR RUN

Il 120° anniversario della prima vittoria britannica nello sport automobilistico internazionale sarà celebrato nella RM Sotheby's London to Brighton Veteran Car Run di quest'anno. Fu nel 1902 che Selwyn Francis Edge vinse la Gordon Bennett Cup correndo con una Napier da 6,5 litri e 40 CV da Parigi fino a Innsbruck in Austria – la vittoria storica sulle automobili francesi allora dominanti non solo affermò la Gran Bretagna come una nazione importante nello sport, ma annunciò anche la nascita di British Racing Green. La vittoriosa Napier di Edge sarà accompagnata dalle vetture gemelle risalenti al 1903: la prima è un'auto da 7,7 litri e 50 CV della gara della Gordon Bennett Cup del 1903 andata in scena in Irlanda, la seconda ancora più potente da 11,1 litri e 110 CV che corse nel 1904 ed è normalmente esposta nel Museo Louwman a L'Aia. Il trio guiderà centinaia di altre pionieristiche auto veterane pre-1905 sulla rotta per Brighton. Le tre auto iconiche hanno partecipato insieme alla Veteran Car Run solo una volta nel 2013. La partenza da Hyde Park sarà imperdibile e decisamente folkloristica, come pure lo svolgimento della gara, che non è solamente una gara, bensì una festa che coinvolge equipaggi, appassionati e pubblico, un modo per ritornare bambini e ricordare gli antichi fasti dell'impero britannico.

I dettagli completi della RM Sotheby's London to Brighton Veteran Car Run 2022 – compresi i moduli di iscrizione all'apertura del processo – sono disponibili sul sito web dell'evento www.veterancarrun.com



ASPETTANDO LA DAKAR

DESERT
ENDURANCE
MOTORSPORT

IN COLLABORAZIONE CON

Adrenaline



VICTORIOUS

Fiat Iveco PC 80 4x4. La storia continua...

Correva l'anno 1978. I preparativi per la prima edizione di un raid lungo, difficile, probabilmente quasi impossibile, fervevano in quel di Parigi tra quel gruppetto di ardimentosi ed improvvisati organizzatori capitanati da colui che diventerà negli anni a seguire una vera leggenda: Thierry Sabine. Stava nascendo la 1a edizione della Paris-Alger-Dakar. Ma stava anche nascendo un'altra leggenda. Quella dei camion Fiat a supporto organizzativo ed a seguire da metà anni 80 in poi direttamente protagonisti in gara nella categoria a loro riservata. Due modelli furono antesignani di questa azienda italiana rappresentata nei primi anni della corsa dal marchio francese acquisito Unic.

E proprio del primo PC 75 4x4 modello di derivazione militare lento con motore aspirato vogliamo parlare. Camion logistico da trasporto ma agile come un fuoristrada, il "75" subito fu protagonista come veicolo di servizio a disposizione di altrettanti equipaggi capaci, perché la carovana della corsa agli albori era unica e quindi anche i mezzi e gli uomini dell'organizzazione dovevano essere tutti capaci e performanti. Un unico serpente che percorreva (sia per logistica che per sicurezza) lo stesso percorso per svolgere le tappe ed arrivare al "campo" ogni giorno per quel minimo di assistenza logistica che oggi fa semplicemente tenerezza ai mezzi, le tecnologie e l'organizzazione attuale.

Affidabile ma lento, robusto ma piccolo, il 75 si ritagliò una bella considerazione facendo presupporre che sarebbe andato bene anche in gara, come poi successe effettivamente dal 1984 quasi fino al 1990. Più veloce e un po' più grande le versioni del '80 o '90 del PC sostituirono con un motore turbo il 75 proprio a fine anni 80.

Solta motorizzazione storica Fiat 6 cilindri, quasi 6 litri di cubatura con poco più di 150 cv, fu il camion perfetto per entrare in classifica categoria camion ma sempre con lo scopo (ancor oggi questo servizio è molto utilizzato) di assistenza veloce ad altri concorrenti soprattutto molto per poter supportare con aiuti fisici e ricambi le motociclette (ma anche auto) all'epoca davvero poco affidabili o meglio poco preparate per la temibile Pa-Dak.

Un piccolo camion e potremmo dire una grande storia da riproporre ai giorni nostri con il "80-17.W", che il team Desert Endurance Motorsport sta allestendo, simile in tutti i dettagli meccanici che di cassone ai suoi illustri predecessori. La meccanica del camion, di per sé robusta, resterà praticamente di serie con un semplice irrobustimento di attacchi sospensioni e ammortizzatori. Motore e meccanica affidabile di serie con 170 cv che, abbinati ad un peso adeguato, permetteranno sufficienti performances non solo fuoristradistiche ma anche a velocità di poco oltre 100km/h sui lunghi pistoni della Dakar Classic 2023.

Il cassone sarà come all'epoca telonato e basato oltre che su un robusto roll bar (di cui sarà dotata anche la cabina per regolamento attuale) anche di casse trasporto ricambi e delle 2 ruote di scorta obbligatorie da tenere a bordo. Un piccolo camion. Una grande jeep. L'80 è pronto a rinverdire i fasti di un tempo ormai lontano per continuare a ricordare da dove provengono oggi i camion Iveco che corrono il Dakar rally con ambiziose prestazioni di vittoria.

TECNOSPORT
rally
CROSS COUNTRY VEHICLES

L'avventura continua su WWW.VICTORIOUS.CH

TRUCK PARTNER
IVECO
STRAPPINI

Beere Truck
MOTOR PER ALL TERRAIN

TAG
SUPPORT TEAM

COL PATROCINIO DI MAGAZINE UFFICIALE PREPARAZIONE AUTO PARTNER TECNICO



MAIN PARTNER:



CAR PAINTING:



PARTNER:



FIERA DI FORLÌ



SPECIAL SHOW



MERCATINO DEI PRIVATI
Esponi e vendi la tua auto o la tua moto in fiera

17ª MOSTRA SCAMBIO OLD TIME SHOW

AUTO E MOTO D'EPOCA

5-6 novembre 2022



www.oldtimeshow.eu

Organizzazione ROMAGNA FIERE tel. 393.9352043 - info@oldtimeshow.eu

Con il patrocinio editoriale:



Con il patrocinio di:



SEI UN PROFESSIONISTA DEL SETTORE AUTO?

epocAuto ti propone:

- UNO SPAZIO PERSONALIZZATO SULLA RIVISTA
- UNA CAMPAGNA ONLINE WEB - SOCIAL E NEWSLETTER



il budget della campagna è completamente modulabile a partire da euro 50/mese

OGNI MESE RAGGIUNGERAI OLTRE 30.000 PROFESSIONISTI E APPASSIONATI

TI INVIEREMO, SENZA IMPEGNO, INFO DETTAGLIATE E PERSONALIZZATE

IN BASE AL TUO BUDGET E ALLE TUE ESIGENZE

CHIEDERE INFORMAZIONI NON COSTA NULLA

SE VUOI SAPERNE DI PIU' SCRIVI A EPOCAUTO@EPOCAUTO.IT
TEL. 054622112

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 146 1.4 Twin Spark, 1997 - Buone condizioni generali - targhe originali - unico proprietario - km 38800 - 2800 euro. Tel. 338.8961550



ALFA ROMEO 2000, 1996, GTV 916, perfetto stato d'uso, km 198000 rev. 2022, motore HP150cv, full optionals. 4300 euro. Tel. 348.5113854



ALFA ROMEO 33-1700, 8 valvole, 1988, preparazione Falessi cambio Bacci + autobloccante sospensione su Unibol, perfetta in tutto e vincente, anche permuta. 19000 euro. Tel. 333.7007706 - Macerata

ALFA ROMEO AR 75 (1600) 1989, auto perfetta, curatissima in tutti i particolari, molto veloce, 98.000 km reali. Prezzo dopo contatto. Tel. 338.2000005 - Bologna

ALFA ROMEO Giulia super 1600, bollino oro, auto da restauro, unico proprietario documenti da passaggio, pedalina bassa valutazione in rialzo, possibilità di trasporto 4500 euro. Tel. 331.3899257



ALFA ROMEO Giulietta 1.6 del 1978 in perfette condizioni, pronta all'uso. Unico Proprietario! Revisinata fino a maggio 2023. 8700 euro. Tel. 335.6841387

ALFA ROMEO Giulietta ti 1300, 1959. Preparata per gare trofeo Giulietta al miglior offerente contattatemi al numero 3396446097

ALFA ROMEO GT 1300 Scalino, 1969, colore verde, restauro completo, documenti in regola, molto bella. 47.000 euro Tel. 329.5606269 - Modena



ALFA ROMEO GTV 1.8, Twin Spark, 1999. Colore blu, interno stoffa, molto bella, cerchi 16", con portapacchi originale Alfa, km 159.000. 5800 euro. Tel. 347.8825498 ore lavoro; infobiemmeclasic@gmail.com



ALFA ROMEO GTV 2000 (Alfetta) 1979, ASI, rossa, lavori eseguiti documentabili, km 50.000, tenuta in garage. 10.000 euro. Tel. 333.3538217

Bonta Classic garage

Restauri - Rettifica - Ricambi - Officina - Officina Mobile - Ricostruzioni

Viterbo, Via dell'Industria, 77 - Tel: 0761 352269 - 01100
www.bontaclassic.it - Info@bontaclassic.it

PARTNER RESTAURO ASSISTENZA 3000492624



ALFA ROMEO GTV 3.2 V6 24V (916), 2003, rossa, ottime condizioni, solo 59.000 km, doppie chiavi, manutenzione documentata, 26.000 euro Tel. 348.6016716 - sergio.troise50@gmail.com - Napoli

ALFA ROMEO GTV V6 turbo, 1994, nero, 70000 km, con tagliandi, pelle nera, aria condizionata, no lavori da fare, gommata, conservata, da collezionista, solo messaggi whatsapp al 349.2249392 - 10.000 euro non trattabili - Ferrara

ALFA ROMEO Spider 2000 STS 2004, nera, interni capote buono stato, 200.000 km, motore ok con tagliando completo, buono stato, gomme estive + invernali. solo messaggi whatsapp al 349.2249392 9.500 euro non trattabili - Ferrara

ALFA ROMEO Spider 3.0 V6 1998. Allestimento lusso con interni in pelle MOMO rossa. Autovettura perfetta, tagliandata da famosa officina alfa romeo di Lodi, distribuzione e numerosi lavori già eseguiti. Restyling del 98. Vernice originale. Perfetta! Iscrivibile ASI o Riar. Tel. 331.4041398



ALFA ROMEO, GTV 2000, 1996, perfetto stato, full optional, motore 16 valvole twin spark: 150 hp. Pronta, tagliandata, 4500 euro. Tel. 348.5113854

AMC 610 berlina 3 luci 1929 Graham Paige 610 sedan. Vettura completissima da restaurare esterna-

mente, motore non bloccato € 25000 - Tel. 338 6840414 - fissorea@yahoo.it

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, 1960, Cabrio, pari a nuova, accessoriata, capote e interni nuovi, 23500 euro trattabili. Tel. 335.5604632 - Genova



AUTOBIANCHI Bianchine, 1960/61, da collezione, cabrio 23.500 trasformabile 21.000, ASI, accessoriate, visibile a Genova. Tel. 335.5604632

Autotappezeria

CLASSICA

by Olmi

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

Via Bottegaia 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



RICAMBI JAGUAR - DAIMLER - MG - TRIUMPH - MINI

TEL: 0382-525429 0382-523630

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

AUTOBIANCHI Stellina, 1964, 1° serie. La macchina è del 1964 ed è registrata Targa Oro Asi al n. 3881. 2 porte e 2 posti, la macchina è bianca, cabrio, ha un motore posteriore da 767 cc, 4 marce + la retro, trazione posteriore e 35.963 Km. 25000 euro - ilbongo@libero.it



AUTOZODIACO 356 Spider, 1971, perfetta replica. Sembra vera. Capottina come l'originale hard top. Prezzo dopo visione. Tel. 349.1509458



BENTLEY MKVI 1948. Prima serie completamente restaurata di meccanica, carrozzeria ed interni, radiche, pelle, etc... Targhe Italiane. Visibile in provincia di Brescia. Privato vende. Prezzo su richiesta. Tel. 3407523477

BMW 23, 1997, ottima 1.9, 140.000 km, 12.000 euro Tel. 347.6302136 - Jesi



BMW 850 I, 1991. Bellissima, impeccabile in ogni sua parte. Ristrutturazione completa. Targa oro. Cambio automatico. Colore nero. Interni in pelle ghiaccio. Km 170.000. 23800 euro. Tel. 3394123229



BMW Coupé, 1985 in eccellenti condizioni, solo 16000 Km, perfettamente funzionante, nessun lavoro da effettuare. Svariati ricambi compresi nel prezzo. L'auto è visionabile previo appuntamento. Non si effettuano scambi né permutate. 10000 euro. Tel. 329.0044189

BMW k100 RS, 1986, tenuta più che bene, unico proprietario 122000 km, gommata nuova mai inci-

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

dentata. Riposta sempre in garage, chiamare solo se interessati no scambio con altri mezzi. 5500 euro. Tel. 333.2115753

CADILLAC Limousine, 1955, bianca buone condizioni sia meccaniche che carrozzeria. Revisioni in ordine. 30.000 € trattabili silvano.pullin@hotmail.it Tel. 3472267687



CASALINI Sulki 50 cc, 1975, ottime condizioni, usato pochissimo, con libretto circolazione ed uso/manutenzione originali. Tel. 347.4286328 - Alessandria

CITROËN CX Pallas 1983, auto in ottime condizioni, colore oro metallizzato, interni in velluto ottimi, impianto gpl, visibile zona Venezia. 7.500 euro Tel. 328.6810592



CITROËN CX TRD 25 Turbo 2 immatricolata nel 1988. Cilindrata 2500, full optional: aria condizionata, servo freno, servo sterzo. Colore meteora. Dotata anche di autoradio Phillips con reverse anch'esso del 1988. Unico proprietario. Sempre in garage. Mai incidentata. Motore, carrozzeria e interni originali (persino i tappetini). Perfetta. 210.000 km originali. 10.000 euro Tel. 349. 2422717 - Tel. 349. 7138912

COLLEZIONISTA VENDE:

MGA 1600 MK II, 1962

Bianchina trasformabile e cabrio, 1984

Gamine Fiat Vignale, 1968

Mehari Citroen, 1984

Singer Nine, cabrio 1947

Tel. 335/5604632

CITROËN Visa 1976, colore bianco, interni azzurri, 650 cc, raffreddata ad aria, restauro totale, da vetrina. 6.800 euro Tel. 338.1500621 - Ravenna



CITROËN Mehari Azur, 1984, perfetta, no ruggine, ASI, accessoriata, visibile a Genova, meccanica perfetta, km 45.000 reali, privato vende. 16500 euro trattabili. Tel. 335.5604632 - Genova



FIAT 1100 B, 1949, buono stato di conservazione, motore in ottime condizioni targata con tutti i documenti, colore verde. Tel. 377.5231414 prezzo dopo visione, visibile a Bologna.

Tel: 328 3553543

FAVA NICOLA
BROKER AUTO
CLASSICHE DA COLLEZIONE



Mercedes-Benz 600 SL
BRABUS
Conservata Anno 2003



Lancia Flavia Sport Zagato
Restaurata
Anno 1965



Jaguar XK 140 FHC
Restauro conservativo
Anno 1956



Ferrari Dino GT4 Targa
Oro A2 PERFETTA
Anno 1977



Ferrari 208 GTS Carburatori,
Da collezione a serie
limitata Anno 1981



Lancia Fulvia Coupe 1.3S.
In fase di finitura
Anno 1971



Citroën Traction Avant 11 B
Ideale per matrimoni
Anno 1955



Ferrari 348 TS
Condizioni impeccabili
Anno 1991



Mercedes 320 SL
Conservata
Anno 1994



BMW 2002, Conservata,
Condizioni da concorso
Anno 1972



Ferrari 308 GTS Carburatori,
Iscritta ASI con CRS e
Targa Oro Anno 1979



Jaguar MK4, Carrozzeria
perfetta, interni
conservati. Anno 1949

WWW.VINTAGECARITALIA.IT

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

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

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

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

FIAT 110 F (Berlina 500) 1971. Eccellenti condizioni, pezzi originali, mai incidentata, condizioni ottime, cilindrata tot. : 499,5 cm³ potenza: 18,2, 4 posti, colore crema. 10000 euro. Tel. 339.5061656

FIAT 1100 D, 1963, revisionata bollata mai incidentata con targhe e libretto originali da restaurare. 7000 euro. Tel. 349.7135276



FIAT 1100 Taxi BL 1950, veicolo originale e ben conservato, marciante con targhe e documenti con certificato ASI di rilevanza storica e collezionistica, targhe nere e originali, colore blu scuro. Visibile a Bologna, prezzo dopo visione. Tel. 377.5231414

FIAT 1100 R, auto meccanica, revisionata, motore/freni/frizione ecc, carrozzeria da riverniciare (solo targhe). 3.800 euro Tel. 338/4745970 – Torino



FIAT 126, 1975, mot. 594, in perfetto stato di carrozzeria, gomme nuove. Tel. 348.5113854. 2200 euro

FIAT 127 Moretti, 1976, colore verde, interni nocciola, conservata, hard top, pneumatici originali artigianali. 9.900 euro Tel. 338.1500621 – Ravenna



FIAT 126, 1977, Personal, motore 594, perfetta e in ottimo stato d'uso, interni originali, 2600 euro. Tel. 348.5113854



FIAT 127, 1978, in eccellenti condizioni, restaurata, non necessita di nessun intervento, tagliandata e perfettamente funzionante. Svariati ricambi, volante, pomello, contagiri e marmitta sportiva. Visionabile previo appuntamento. 3500 euro. Tel. 329.0044189

FIAT 128 4 porte, 1971, colore rosso corsa, riverniciata solo esterno, 52.000 km, tutta originale, invio foto a richiesta. 5.000 euro Tel. 339.8174395 – Rieti



FIAT 128, 1976, cl 1100. km 75000, unico proprietaria-

rio, documenti in regola, buon conservato, buone condizioni generali da rivedere i sedili, 3200 euro. Tel. 337.607350

FIAT 131 Super Mirafiori, 1983, colore blu, da vetrina, con gpl, omologato, documenti originali, radio + antenna automatica. 4.000 euro Tel. 349.2957960 – Napoli



FIAT 1400 A, 1954 in ottime condizioni sia interne che esterne, motore originale appena rettificato e rimesso a nuovo, km zero! (documentazione probatoria), frizione nuova e pneumatici nuovi. Revisionata 2022 e pronta all'uso. 19000 euro. Tel. 335.6841387

GB Auto
 di Gabriele Bacelliere
ANTIQUE CARS
 AUTO D'EPOCA
 E DI INTERESSE STORICO
 www.gbautoweb.com
 mail: info@gbautoweb.com
 Gabriele Bacelliere (+39) 335 6841387
 Raffaele Bacelliere (+39) 335 5846559

FIAT 1500 Coupé Vignale 2° serie 1966, ASI Targa oro, targa quadrata originale nera, motore km 4000, colore metallizzato, pronta all'uso. Il veicolo si trova in Umbria. 25.000 euro. nc362718@gmail.com



FIAT 1600 S coupé, 1963. Motore bialbero Osca con 2 carburatori, 4 freni a disco, interni in pelle originali, targhe nere, nessun lavoro da eseguire, vettura pronta all'uso. Eventuale trattativa dopo visione. 45.000 euro. Tel. 393.001534



FIAT 1800B, 1962. Vendo per mancanza spazio. Perfettamente conservata Omologata Registro Fiat Italiano, 6 posti utilizzata per lunghi spostamenti tutta originale possibile utilizzo per matrimoni. Colore utilizzato solo nel 1962. Targhe, documenti, manuali origina originali. 10.000 euro. Tel. 349.5559594

CARROZZERIA
Locatelli
 MAURO
 TEL. / FAX 0143.667591
 VIA DEL VAPORE 50
 AREA ASBORNO
 ARQUATA SCRIVIA (AL)
 anni '70 - '80 - '90

L'AUTOACCESSORIO
 di CRESCENZI LUCIANO
 Via Casilina Sud, 393 km 78,700 (zona Roana)
 FERENTINO (FR) - Tel/Fax 0775.271513
 Cell. 339.2589096 - Whatsapp 380.7418532
 E-mail: l-autoaccessorio.fr@libero.it
RICAMBI E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA

SPORTELLI/FRONTALI
 COFANI ANTERIORI/POSTERIORI
 PARAURTI/GRIGLIE/FARI
 FANALINI/SERRATURE/MANIGLIE
 AUTO TUTTE ITALIANE D'EPOCA
 VETRI PARABREZZA E LUNOTTI
 COPRICERCHI / SPECCHI ESTERNI
 ALZACRISTALLI ELETTRICI E NORMALI

CERCHI RUOTE
 VOLANTI DI SERIE
 FREGI/SCRITTE VARI TIPI
 GUARNIZIONI PARABREZZA
 VARI LUNOTTI/LATERALI
 GOMME SPECIALI / MODANATURE
 RASCHIAVETRI / PARASOLI INTERNI
 VETRI SCENDENTI E LATERALI

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



FIAT 500 F, 1968, col. beige-sabbia, restauro totale: carrozzeria meccanica e interni doppie chiavi, documentazione completa, euro 8.000. Tel. 346.3045499 Parma

FIAT 500 F, 1969, motore ottimo stato carrozzeria da sistemare disponibile subito. 700 euro. Tel. 327.5583162



FIAT 500 Giardiniera, gennaio '68, restauro maniacale eseguito nel 2009 condizioni attuali da vetrina!

Motore 3.000 km, omologazione ASI. Nessun lavoro da fare assolutamente perfetta! Vedere per credere! 14.500 euro. Tel. 328.4452030

FIAT 500 L, 1969, integra e di colore blu originale sempre in box in pr. di Salerno. 7.000 euro trattabile Tel. 338.5276088

FIAT 500 L, 1971, scambio pari valore con Fiat 1100 o Citroen 2 CV. Tel. 334.5844556 - Latina



FIAT 500 Sporting Abarth, 1996, Iscritta Registro Fiat, con assetto, barra duomi, autoradio, volante sportivo splendide condizioni, euro 7.400. Tel. 346.3045499 Parma

FIAT 500L, 1972, gialla, leggermente Abarthizzata, documenti regolari, ferma dal 2018, marciante. 4.500 euro Tel. 333.2348087 - Ravenna

FIAT 600 serie 2, 1959, da restaurare: pistoni, fasce, bronzine nuove da montare, freni nuovi con modifica disco anteriore. Tel. 335.8425696 - traverso.bruno62@gmail.com

*i tuoi annunci anche su
www.epocaauto.it*



FIAT 600, 1959. Vendita Vettura completamente restaurata verniciatura ed interni rifatti nel 1995 e conservata sempre in box. Lavori effettuati di recente: frizione, revisione freni, deviatore luci. Gomme nuove, revisione in corso € 5000 leggermente trattabili. Cell. 3404768377



FIAT 600, 1961, 18 anni ferma in garage, meccanica e carrozzeria perfetti, motori e freni nuovi, interni targhe e libretto originali. Libretto istruzioni e sacca chiavi. 9500 euro. Tel. 339.1369410 - Udine



FIAT 850 coupé Vignale, 1966, cc 843, auto da restauro, motore rifatto, provenienza San Marino, 3900 euro. Tel. 337.607350 Gabicce Mare (PU)



FIAT 850 Coupé, 1967. Buone condizioni generali - targhe e libretto d'epoca - iscritta ASI - interno nero - 9700 euro. Tel. 338.8961550



FIAT 850 coupé, 1968, 1968, II serie, restaurata, revisionata. 7500 euro. Tel. 335.5315434 - Mantova

FIAT 850 Idromatic 1968, rara, molto bella e funzionante, targa originale, documenti da passaggio. 4500 euro Tel. 392.7008021 - Varese

FIAT 850 Spider Bertone, 1969, con tettuccio a scomparsa e hardtop nero, interni rossi, no ruggine e funzionante, perfetta, invio foto a richiesta. 13.500 euro Tel. 349.4402524 - Pavia



FIAT Barchetta, 1995, targa oro ASI, con hard-top e frangivento in dotazione, aria condizionata, meccanica e carrozzeria perfette, gomme nuove, documentazione completa, km. 139000. euro 10.500. Tel. 346.3045499 - Parma



FIAT Campagna AR51 1.9 benzina del 1951 in ottime condizioni, pronta all'uso e revisionata. Disponibili diversi ricambi. Veicolo ex militare portato ad uso civile nel 1975. 12000 euro. Tel. 335.6841387

FIAT Panda 30, diverse auto, varie condizioni e prezzi, tra il 1982 e 1984. Tel. 391.1295700 dopo le 18 - Varese

FIAT Topolino C, 1949, colore marrone chiaro originale, tutto restaurato, auto perfetta, marciante. 8.500 euro trattabili Tel. 347.9375856 - Livorno m.cristian.90@gmail.com



FIAT UNO 605, 1991, ottime condizioni, targa ASI, superaccessoriata, 30000 km da nuova, qualunque prova. 3500 euro trattabili. Tel. 338.3794121 - Biella. sergio.borghesio@libero.it

FIAT Uno Turbo i.e. prima serie, 1985, immacolata, restaurata dalla A alla Z, tutta originale, pochissimi chilometri, color antracite (marrone). 21.500 euro tel.377.6603946 - Vicenza

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



HONDA Civic, 1977, in buone condizioni, discreto stato di conservazione con tutti i documenti, colore bianco. Tel. 347.0844062 prezzo dopo visione - Visibile a Bologna

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



FIAT 500 Abarth (replica) - 1960 - Trattativa riservata. Replica 500 Abarth in condizioni perfette: interni e meccanica Abarth originali. Cruscotto originale Abarth. Motore nuovo (elaborato).



FIAT 500 Giardiniera - 1973 - Trattativa riservata 500 Giardiniera in ottime condizioni, motore e cambio revisionati, accensione elettronica, cambio sincronizzato, gomme nuove, interni nuovi. Bellissima!



Triumph Spitfire 1500 - 1977 - trattativa riservata. Vettura perfettamente revisionata, iscritta ASI e Registro Italiano Triumph Spitfire. Bellissima.



Lancia Delta 1300 - anno 1989 - perfette condizioni impianto gpl



FIAT Barchetta - 1999 - Trattativa riservata Barchetta in ottime condizioni. Certificato di rilevanza storica Alimentazione benzina/GPL. Disponibile modello in nero del 1998. perfetta, alimentazione benzina. Certificato di rilevanza storica.



Renault R4 - anno 1990 - perfette condizioni

*Auto nuove, usate e storiche
di tutte le marche*



INNOCENTI Mini De Tomaso, 1300, 1981, rarissima, originale, con interni ottimi, motore 1300, certificato di storicità, targa originale. 8700 euro. Tel. 339.6438511



JAGUAR S Type 3.0V6, 2000, ASI, tassa di possesso 1/2 e pagata, assicurazione epoca, revisione OK, gommattissima, km 140.000 originali, impianto a metano Tartarini appena revisionato, Eccellenti condizioni. 4000 euro. brunellof@gmail.com



LANCIA 2.0 Berlina, 1974, conservata in ottime condizioni meccaniche e carrozzeria, interni velluto. 7000 euro. Tel. 341.2535421 vdesiato@outlook.com

LANCIA Aurelia B20 2500, 1953, terza serie, verde, omologata ASI. Tel.335.5691282 – Prov.Teramo



JAGUAR E Type Serie II, 1969, da restauro totale, manca il cambio e il telaio della cappotta. Necessità di interventi strutturali a livello di sottoporta e punti di ancoraggio. Documenti di importazione a posto. Title USA. 32000 euro. Tel. 335.6144803



LANCIA Beta Coupè 1.6 prima serie, 1974. Quadranti gialli, distribuzione, carburatore, frizione, tutto nuovo, tagliandata, gomme nuove. 8500 euro. Tel.339.6438511

JAGUAR Sovereign 4.2, 1987. Auto in buone condizioni meccaniche e di tappezzeria. Necessità di qualche intervento di carrozzeria. 6000 euro. Tel. 335.6144803



LANCIA Beta Montecarlo, prima serie, Spider, 1976, grigio metallizzato, conservata ottime condizioni, da provare, ASI, interni stoffa azzurro grigio. Padova. Tel. 336.808362

LANCIA Beta coupé, 1975 1.6 Blu, interno giallo, prima serie, ottime condizioni generali, carrozzeria sana, riverniciata anni fa, interno originale, motore e meccanica ok, freni revisionati. Libretto del 1977, targhe nere, libretto manutenzione. 1590cc, 107cv, 5 marce, 5 posti. 8500 euro. Tel. 3498689674

JAGUAR XJ 4 del 1980 colore nero km 11000, ben conservata con targa inglese e documenti, 5000 euro - pelfo69@libero.it

Punto di riferimento per appassionati di auto storiche da corsa, sottolineando servizi di alta qualità
Supporto tecnico, gestione logistica, trasporto in sicurezza, e molti altri servizi

Offriamo per noleggio selezionate auto da corsa per pista, rally, salite, regolarità in Italia o all'estero... compresa 1000Miglia, tutte con documenti FIVA, FIA HTP..

VTEAM PROJECT
SPORT MANAGEMENT & RACING

via Fondo Ausa 66, Dogana Baesa, 47891, RSM
tel: +39 333 4329202 & +39 6932 246061
email: office1vlp@gmail.com

il connubio perfetto tra viaggi ed automobili

Ami le automobili da sogno e la storia? Apprezzi la cucina regionale più autentica e sei curioso di scoprire tutto il bello e il buono del Made in Italy? Prova i nostri tours già pronti per te, dove potrai visitare musei, luoghi storici e partecipare ai più importanti eventi del mondo del motorismo, con la garanzia di sicurezza e professionalità di un'agenzia di viaggi qualificata e di un accompagnatore turistico riconosciuto.

Emilia Romagna e Piemonte, Lazio, Lombardia e Veneto, Piemonte e Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia Romagna sono le nostre proposte di viaggio nel cuore della storia dei motori!

Alcune tappe dei nostri tours si possono fare con auto d'epoca o supercar, e si accettano anche prenotazioni individuali di minimo 2 persone, è possibile organizzare anche visite al FCA HERITAGE HUB con un minimo di 20 persone.

E se vuoi personalizzare la tua esperienza potrai creare il tuo tour su misura scoprendolo nella sezione **Tour Factory** sul nostro sito www.speednolimits.it

Scarica la nostra App dove troverai curiosità e quiz relativi ad ogni tour, le nostre collaborazioni ed esperienze e le nostre interviste.

Per te lettore di Epocauto sconto del 5% sul prezzo di ogni singolo tour.

PER INFO
mitiaadesso@tiscali.it • tourfactoryspeed@gmail.com • tel. 339 6014373

SCOPRI TUTTE LE NOSTRE ESPERIENZE SUL SITO WWW.SPEEDNOLIMITS.IT

[speed_no_limits_italy](https://www.instagram.com/speed_no_limits_italy) [Speed No Limits](https://www.facebook.com/SpeedNoLimits)

AUTO • MOTO • BICI

RICAMBI d'EPOCA e MODELLISMO

15.000 Mq COPERTI

22-23 ottobre 2022

Con il patrocinio della Città di Busto Arsizio

PRENOTA ON-LINE

ESPOSIZIONE AUTO PRIVATE gratuita

MALPENSAFIERE
BUSTO ARSIZIO VIA XI SETTEMBRE 16
www.mostrascambiobustoarsizio.it
info 338 2016966

MODELLISMO GIOCATTOLI

Tante cose del passato per professionisti, hobbisti e ... collezionisti del settore!

ORARIO AL PUBBLICO
SABATO 8.30/18.00
DOMENICA 8.30/17.00

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 * sabbiatura 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, tig, alluminio * zincatura opaca stile anni 50 * zincatura lucida azzurra * zincatura gialla * zincatura nera * rimozione elettrolitica dei vecchi depositi senza danneggiare il metallo base * smerigliatura e lucidatura con **CONTROLLO MANUALE DI OGNI SINGOLO PEZZO** * **bonfica 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.

LANCIA Delta 1300 prima serie, 1982, grigio scuro, solo 39.000 km, auto perfetta, tagliando olio filtri distribuzione pompa acqua freni batteria gomme nuove, revisione 2024, libretto e tagliandi. 4.900 euro Tel. 320.1169319 - Benevento



LANCIA Delta HF Turbo I.E. 1989, 140 cv, interni Recaro, Missoni, tetto apribile, aria condizionata, tagliandata, distribuzione, ecc. ASI, CRS, 9500 km, perfetta in uso, revisionata. 14500 euro. Tel. 339.6438511 - Torino

LANCIA Flaminia, 1960, restaurata, unico proprietario. 35000 euro celesterossi_1973@libero.it



LANCIA Flaminia 2.5 Berlina del 1958 Prima serie, in perfette condizioni pronta all'uso. Veicolo originale. 32.500 euro. Tel. 335.6841387

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



LANCIA Gamma 2.0 coupé 1977. Buone condizioni

generali - targhe e libretto d'epoca - iscritta ASI - ferma da 10 anni. 6.500 euro - Tel. 338.8961550



MASERATI Merak 2000, 1981, restauro totale carrozzeria, meccanica, freni, interni, targa ASI, qualunque prova, documentazione restauro. 65000. Tel. 338.3794121 - Biella - sergio.borghesio@libero.it

MERCEDES 190 SL, 1957, mai restaurata di carrozzeria (da rivedere). Buona meccanica con solo un carburatore. Cilindrata 1897. N° cilindri 4. Marce 4. 90.000 euro. Tel. +39 335 73 15 324



MERCEDES 350 SL, 1971. Restaurata nel 2018 e usata pochissimo Omologata 2+2 Colore 571 Rot met int beige. Bellissima. 32500 euro (tratt) - Tel. 335.6144803



MERCEDES SL 300 24V, 1990. Buone condizioni generali, tagliandata Mercedes, revisionata, hard top, stoffa, cambio manuale, ASI, 15900 euro. Tel. 338.8961550



MORRIS 10/4, 1946. Perfetta carrozzeria e meccanica. Targa italiana. Iscritta ASI. Cilindrata 1100. Guida a destra. Bellissima da vedere e provare. Revisione fino al 2024. 15000 euro. Cell. 335.6988326

OPEL Admiral A, 1° imm. 1966. 2 proprietari, da 45 anni della mia famiglia. Carrozzeria berlina colore oro. Interni rossi Cilindrata 2800 cc a 6 cilindri, Cambio a 4 rapporti. Targhe nere. Libretto tagliandi e Manuale utente originali. 15000 euro. marco.trombetta@outlook.com

PEUGEOT 205 GTI 1.9, 1987, 130 cv, km 311000, bianco, disponibile componentistica meccanica, carrozzeria e interni. A.S.I., ottima per gare storiche e raduni. Unico propr. e ottima manutenzione, vero affare. 20.000 euro tratt. Zona Perugia. Tel. 0755054265

PEUGEOT 406 coupé 2000 16V, 1999 Youngtimer Pininfarina. Perfetta di carrozzeria e meccanica. Pneumatici Kleber nuovi, frizione nuova, distribuzione appena fatta, catalizzatore nuovo (me lo hanno rubato!). Qualunque prova. Azzurro metallizzato, interni perfetti. No fumatore. 5000 euro. Tel. 334.3789634



PORSCHE 911 Carrera cabrio Certificata A.S.I., un solo proprietario, selleria di serie in pelle nera, motore 6 cilindri, sempre in garage, carrozzeria originale, **ASSENZA DI RUGGINE**, motore perfetto. Targhe e libretto originali. Cappotta, interni in pelle, tappezzeria, carrozzeria, 79.000 euro. Tel. 393.3312251



RENAULT R4, 1985, cc850, in buone condizioni generali, da rivedere di carrozzeria, 2700 euro. Gabicce Mare (PU). Tel. 337.607350

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

ROLLS ROYCE Silver Ghost, 1926, vendo o permuta parzialmente con veicoli d'epoca. Auto completa nella meccanica, senza documenti. Tel. 353.3245312 - 349.6341438 - Pietrasanta

ROLLS ROYCE Silver Wraith 1947, senza documenti, meccanica tutta Rolls, e scocca Jaguar MK4 sana e completa, invio foto a richiesta. 12.000 euro oppure permuta parzialmente con altro veicolo d'epoca. Tel. 353.3245312 - 349.6341438 - Pietrasanta

ROVER 2135E, 1987. Rarissima, bianca unico precedente proprietario 100 mila km, in ordine di meccanica e carrozzeria, posso spedire. 2950 euro. angel-scardi@yahoo.it Tel. 3387967566



ROVER Mini British open classic, 1994, cc 1275, km 23595. Auto in ottime condizioni generali, fatti alcuni lavori di carrozzeria e interni, paraurti nuovi, targhe e documenti in regola, pronta all'uso, 9.500 euro. Tel. 337.607350



SINGE Nine, 1947, auto stupenda da collezione, accessoriata, ASI, visibile a Genova, privato valuta permuta anche cifra superiore. 27000 euro. Tel. 335.5604632 - Genova

SUNBEAM Talbot MKIIA, 1953, targa oro ASI nuovo impianto idraulico nuovo serbatoio in alluminio nuovo impianto scarico fumi in acciaio inox, 5 gomme nuove. Tutto il resto è originale del 1953. 80.000 euro. sparauto@tiscali.it

VOLKSWAGEN Golf 2, 1986, interni in ottime condizioni, tappezzeria sedili anteriori e posteriori, 5 porte. Tel. 339.5243343 - Bologna

VOLKSWAGEN Maggiolone cabrio 1974, molto bello, a nuovo: carrozzeria, gomme, assetto, interni, capote, batteria, pronta all'uso. 15.000 euro Tel. 333.2348087 - Ravenna

VOLKSWAGEN Maggiolino 1303, cabrio, 1974. Matching numbers. Targhe nere. Certificato di nascita originale Volkswagen. Iscrizione ASI. Molto bello ottimo stato. Gomme nuove con bordo bianco. No ruggine. 15000 euro, Visibile a Roma. Tel. 3483079271

ROLLS-ROYCE 25/30HP Thrupp&Maberly, (GGR58), 1938. Solo 11 costruite design 1262/C - Originale, matching numbers - Conservata - 112,500 miglia originali - In uso ogni 15 gg - Storia completa - Carrozzeria in alluminio - Grande tetto apribile metallico - Motore ricostruito da Risties in Gran Bretagna - Testata in alluminio - Impianto di scarico in inox - Pneumatici nuovi - Tre raccoglitori di fatture per 112.000 sterline e documentazione storica - Grandi e piccoli attrezzi - Vanity set - Valigia d'epoca e baule in legno esterno - Pubblicata sulla rivista Club Rolls Royce RREC B332 B351 e Ruoteclassiche - Youtube <https://www.youtube.com/watch?v=JBbs4mz8RzA> - Immatricolata in Italia con revisione fino 2023 quindi no tasse importazione etc - Veicolo storico ASI - Richiedete la presentazione dettagliata senza impegno - Perizia Tribunale. Richiesta: 77.000 euro Milano - Tel 0039 3356224160 fabrizio@taiana.org



Altraepoca
di Enrico Altopiedi

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

Filtri aria olio nuovi per auto, tutte le marche anni 1950-1980. Libretti uso e manutenzione auto tutte le marche anni 48-70. Prezzi da concordare. Tel. 338.4566475 - Lucca

Motore Fiat 126 cc 650 con cambio sincronizzato e motorino avviamento, buone condizioni. 700 euro Tel. 346.3045499 - Parma



Per Alfa Giulia Giulietta Duetto, coprimozzi originali, ben conservati, senza scatola, 50 euro. pelfo69@libero.it

Per Alfa Romeo AR75 1980, porta pacchi, cruscotto, maniglie per porte, modanature esterne + sotto porte, fari fanalini specchi destro e sinistro. Tel. 349.2957960 - Napoli



Motore Fiat 500 R-126 CC594, tipo 126A5000, restaurato pronto al montaggio. euro 700. Tel. 346.3045499 - Parma



Per Alfa Romeo Giulia e GT 1600, testata usata in ottime condizioni senza corrosione. 200 euro. Tel. 337.607308



Per Abarth 850-1000, carburatore Weber 36dcd7 Buonissime condizioni, euro 500. Tel. 346.3045499 Parma



Per Alfa Romeo Giulia, porta filtro senza scatola. 50 euro. pelfo69@libero.it



Per Alfa 75, mono-blocco con testa. Prezzo modico. Tel. 348.5297390



Per Alfa Romeo GT 1300/1750, cruscotto in buone condizioni, completo di strumenti visibile a Gambettola. Tel. 337.607308 Forlì-Cesena

ACCESSORI AUTO

4 pneumatici 5.50/16 decenti, un carburatore moto Dell'Orto, SS 25A, sollevatore nuovo monocolumna V380. Tel. 335.6176977 - Milano



Carburatore Memini 30 molto raro, per auto anni '30, Balilla, Ardea coppa d'oro, ecc. Completo di filtro aria, ottimo per applicazioni sportive. Tel. 337.607308

Cerchi in lega Campagnolo Ragno, adatti a BMW oppure Opel anni 70. 400 euro Tel. 333.2348087 - Ravenna

Cerchi originali auto Mille Miglia, bellissimi, in lega, marca Maifirini, misura 5.5 x 14 fori 4 x 108 (in-trovabili, ottimi ok) 600 euro Tel. 339.6994058 - giuseppe.salvian@gmail.com Treviso



Coppia **carburatori** Weber 30 DR3 in bronzo, completi da revisionare. Tel. 337.607308



VOLKSWAGEN Maggiolino, 1972, cabrio, perfetto, ASI, doppia alimentazione, accessoriata. 19.000 euro Tel. 0523.609928 - Piacenza



VOLKSWAGEN T2 pick up, 1979, 3 posti, Targhe nere, Pacific green, revisione valida al 06/24 Restauro completo: lamierati, trasmissione, selleria, freni, serbatoio, rivestimento zana in legno, ecc. Rapporto GAR disponibile, zona IVREA - 16.000 € tratt. pfs-paolo57@tiscali.it

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


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



autocarrozzeria
frignani

1963-2021

58[°]

Annuario



CASALGRANDE (RE) Via F.lli Cervi, 10 - Tel. +39 0536 823657 - Cell. 339 2230778 - www.frignani.net - autocarrozzeria@frignani.net

Magazine Club Italia
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

In Impianti Metano - GPL su Auto d'Epoca

Via Bresolan 19 - 29122 Piacenza - Tel./Fax 0523/802926 - piacentagasauto@libero.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, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Motta
- Applicazioni industriali
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Carrelli elevatori



Per Alfa Romeo GT Junior sottotetto (cielo) traforato beige nuovo, vendo sottocosto per cambio progetto. Tel. 337.607308

Per Alfa Romeo motori vari 1956/1980, AR1315, AR 00106, AR00102, AR00112, AR00121, AR00154, AR00548, AR00530, ARS26A, ARS12, ARS30N0949, AR01678 + meccaniche. Tel. 338.9369456 - Milano

Per Alfa Romeo vendo cruscotti e volantini, 1956/75, modelli Giulietta berlina spider sprint duetto GT Giulia berlina e vari volantini. Tel. 338.9369456



Per Autobianchi A 112 prima serie parafango anteriore destro nuovo di fabbrica fondo di magazzino. euro 200 compreso spedizione con corriere. Tel. 338.3391744



Per BMW anni '70, serie 4 pistoni in confezione originale. Riferimento 84.50 mat.081 87 02. 80 euro. pelfo69@libero.it



Per Citroën Dyane, coppia portiere anteriori usate con pannello, vetri e vari accessori. euro 70 ciascuna

+ spedizione. euro 150 entrambe compreso spedizione. Tel. 338.3391744

Per Fiat 1100 - 103, coperchio punterie motore ottimo stato. 50 euro Tel. 339.6994058 - Treviso giuseppe.salvian@gmail.com



Per Fiat 1100 A-B-E, Musone, motorino avviamento revisionato, anche la dinamo e carburatore Weber in bronzo. Tel. 337.607308

Per Fiat 124 Spider, HARD TOP originale Pininfarina, ottimo stato, introvabile. 2400 euro Tel. 336/808362 - Padova



Per Fiat 124 fari tondi, coppia parafanghi anteriori nuovi mai montati rimanenza di magazzino buone condizioni. euro 160 entrambi comp. spedizione. Tel. 338.3391744

Per Fiat 128 confort, 1972, porta destra e sinistra, parabrezza, lunotto posteriore, cofano anteriore posteriore, paraurti, cruscotto. 450 euro Tel. 349.2957960 - Napoli

Per Fiat 130, ottimi cerchi originali, girano perfetti misura 6.5 x 14 (loghi originali alluminio). 350 euro Tel. 339.6994058 - Treviso

Per Fiat 1500 berlina, 1964, cambio differenziale e completo di asse e tamburi, freni, lunotto posteriore e paraurti, mascherina. 500 euro Tel. 349.2957960 - Napoli

Per Fiat 500, 1968, motore, cambio differenziale, lunotto posteriore, vetri laterali apribili. 500 euro Tel. 349.2957960 - Napoli

Per Fiat 500R o 126, 1975, motore CL 650 fermo da anni, completo a 150 euro. Tel. 339.5243343. Bologna

Per Fiat 600 Multipla serie 008, motore e cambio. Tel. 339.1987696 - Torino

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 Fiat Topolino 500 B/B, 1949-55, motore revisionato, completo di tutti gli accessori, fornito in moto, prezzo varia in base alle lavorazioni eseguite, dispongo anche altri ricambi per Topolino. 1900/2500 euro Tel. 335.6065554 - veronica@mscarrellielevatori.it - Pisa

Per Fiat Topolino 500 CB, 1948-54, ricambi vari di tutti i generi, balestra anteriore nuova, tubi scarico nuovi fanaleria anteriore e posteriore, frecce... Prezzo da concordare Tel. 338.4566475 - Lucca

Per Fiat Topolino A B C, ottimo collettore di scarico, sanissimo. 120 euro. **Per Fiat Topolino B C**, coppia conica (cambio) nuova, fondo di magazzino, prezzo ok, misura 8 x 41 Tel. 339.6994058 - Treviso giuseppe.salvian@gmail.com

Per Fiat Topolino A, motorino di avviamento + dinamo tutto revisionato. Tel. 339.6994058 - Treviso giuseppe.salvian@gmail.com

Per Fulvia Coupé 3, pinze posteriori revisionate da professionista con mozzi e dischi posteriori praticamente nuovi smontati da macchina incidentata, dispongo anche di altri ricambi usati. 420 euro. info@promat-meccanica.it



Per Giulietta Sprint e Spider, Dinamo Marelli DN44 revisionata, funzionante completa di puleggia. Tel. 337.607308



Per Jaguar E Type 3, cambio revisionato usato e pronto da montare. 3200 euro. Tel. 335.6144803

Per Lancia Appia terza serie con 80.000 km, vendo tutte le sue parti usate da auto demolita. Tel. 339.1987696 - Torino



Per Lancia Appia, motore semi-completo. Prezzo trattabile. Tel. 348.5297390

Per Lancia Aurelia 51/58, 5 cambi, 2 smontati Aurelia/Flaminia, 2 cambi Fiat 1400, cambio Aprilia, cambio Fiat 1100 103, motore Nardi 1100R revisionato. Prezzi da stabilire. Tel. 338.4745970 - Torino

Per Lancia Aurelia B10, 1950-51, calotta dello spinterogeno usata. 150 euro Tel. 329.0454819 - Grosseto



Per Lancia Aurelia B12, carburatore Solex 40, doppio corpo, adattabile anche su derivate Abarth, da revisionare. Tel. 337.607308



Per Lancia Flavia Berlina, cambio in ottime condizioni pronto da montare. Smontato da una 1800 del '66 marciante, ho anche porte, cofani e paraurti. Tel. 337.607308

Agenzia Autosprint
pratiche auto

Nazionalizzazioni Veicoli Esteri
Reimmatricolazioni Moto e Auto Storiche e d'Epoca
Iscrizione al 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

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



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@fllirossi-tyre.com
www.fllirossi-tyre.com

[fllirossityre](https://www.facebook.com/fllirossityre)
[fllirossipneumaticisrl](https://www.instagram.com/fllirossipneumaticisrl)

la tecnologia di ieri

la soluzione di oggi

+ 400%

ALCAIREGO
tyre cushions set
100% MADE IN ITALY
SINCE 2009

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

... evitato a terra, evitando così il piatto del pneumatico. 16 modelli specifici per peso a vuoto dell'auto da 800 Kg fino a 4000 kg.

www.alcairego.it

Per Lancia Fulvia, cambio 818630 5 marce. 300 euro. Tel. 346.3045499 - Parma



Per Mini Cooper MK2, set 4 pistoni completi, referenza 16/179 size 2.542+0.30 - 66 57 17 nuovi in confezione originale. 100 euro. pelfo69@libero.it

Per Porsche, Copri capote + frangivento 993 Blue nuovi, 500 euro. Tel. 3204386852 slvft@libero.it

Per Volkswagen Maggiolino, 1969, porte cofano anteriore posteriore lunotto, parabrezza. Tel. 349.2957960 - Napoli



BENELLI Leoncino Bassotto Bellissima Replica - si valuta in permuta auto o vespa d'epoca. 7500 euro. Tel. 3388961550



DUCATI 748 S (da libretto e certificato ASI) del 1999 giallo completamente originale, mai modificata né riverniciata, acquistata da me circa dieci anni fa da un conoscente, il primo proprietario. Sempre conservata in garage sotto il telo. Circa 21000 km percorsi. Doppie chiavi originali Ducati, set attrezzi, cavo porta casco sottosella, libretto uso e manutenzione. Visibile ad Imperia. 8000 euro. Tel. 3288535632



GILERA 150 sport, 1956, funziona molto bene, tutto completo e originale. 1300 euro. Tel. 339.7695249

MOTO



APRILIA 125 - Trike, 1900. Trasformata artigianalmente, funzionante, scambio con moto anni '50 - '60 - '70 - '80. 1900 euro. Tel. 0523896247 - Piacenza



GILERA 125 - 5V, 1972, tutta originale, completa, due proprietari, con documenti in regola, funzionante. 1450 euro. Tel. 0523.896247 - Piacenza

BMW R65 del 1984 con 32mila km, la moto è stata appena restaurata sia di meccanica che di carrozzeria. 5000 euro. Tel. 333.2280684

DUCATI Scooter Brio 50 cc, 1969-73, conservato, funzionante in condizioni di buono stato con libretto. Prezzo da definire. Tel. 335.6926069 - Bologna

GARELLI Motorino anni 70 Eureka OM. Colore bianco azzurro, nuovo, rimanenza concessionaria, euro 600. Tel. 336/808362 - Padova



HONDA CB 900 F Boldor, 1981, FMI, completa e originale, documenti regolari per passaggio. 3700 euro. Tel. 339.7695249 - Forlì



BENELLI 50 3v. Furgone Restaurato professionalmente, libretto originale del 1971, unico proprietario. 5900 euro. Tel. 338.8961550



CIMATTI Mini Chic, 1970, funziona bene, completo, originale. 250 euro. Tel. 339.7695249 - Forlì

DUCATI 250 Mark 3, 1969, funzionante, modifiche dell'epoca, molti optional, targa e visura, ricambi in più. Tel. 334.1364324 - Ragusa



GILERA 125 - 5V, 1972, tutta originale, completa, due proprietari, con documenti in regola, funzionante. 1450 euro. Tel. 0523.896247 - Piacenza

i tuoi annunci anche su
www.epocaauto.it



INNOCENTI Lambretta 150/D, 1955, 5000 euro. Tel. 338.8927671

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

Targhe Storiche
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



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

18 - 19 - 20 NOVEMBRE 2022

Vuoi vendere la tua auto?

Possiedi un'auto d'epoca e vorresti esporla e venderla?
Milano AutoClassica ti offre la possibilità di riservare
un tuo spazio all'interno della manifestazione.

Per ricevere informazioni:
invia una mail a:
info@milanoautoclassica.com
Indicando alcuni dati quali:
**NOME - COGNOME - CITTÀ - RECAPITO TELEFONICO - EMAIL
MARCA - MODELLO - ANNO DI PRODUZIONE**
oppure inquadra il Qr Code qui sotto:



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

FIERA MILANO RHO
www.milanoautoclassica.com



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

- Fodere copriesedili
- Copriauto da interno ed esterno
- Tappeti personalizzati
- Copricapotta magnetico





LAVERDA 2 modelli 750 S del 1972 e un modello 1000cc 3 cilindri pari al nuovo. Tel.328.0516097 - san-nitonicola@gmail.com - Udine



MOTOBI 250 Corsa preparato gare storiche, mozzo doppia camma, serbatoio alluminio, carburatore 25, vaschetta separata, funzionante e veloce. 3800 euro. Gambettola. Tel. 337.607308



MALAGUTI 50 Sport 4v. Restaurato professionalmente - librettino originale anni '60, unico proprietario, 3500 euro. Tel. 3388961550



NEGRINI Big-Boy, 1970, funziona molto bene, completo, originale con libretto, versione pieghevole, molto raro. 1500 euro. Tel. 339.7695249 - Forlì



MOTOBI 250 Corsa preparato gare storiche, mozzo doppia camma, serbatoio alluminio, carburatore 25, vaschetta separata, funzionante e veloce. 3800 euro. Gambettola. Tel. 337.607308



NSU MAX 250, 1954 restaurata con documenti in regola. 6000 euro. Tel. 0143 96021 in orario di lavoro.



MOTO GUZZI Galletto 192, 1960, condizioni perfette, super accessorizzato, revisionato fino al 2024. Documenti da passaggio, 3800 euro. Tel. 338.2461934 - Modena - emi.bolelli@gmail.com



PIAGGIO APE 150, 1959, perfetta, documenti regolari. 14000 euro. Tel. 335.6468789 - Genova

PIAGGIO Ape Motocarro, ribaltabile, portata 9 quintali, + altro Ape Motocarro portata 4 quintali, targati Milano. Tel. 338.9369456 - Milano

RICAMBI AUTO D'EPOCA

CAPASSO

www.capassoricambi.it

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

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

MECCANICA: Serbatoio carburante, marmitte, 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.



ACCESSORI MOTO

Carburatori Dell'Orto vari 50/60, SS29A per Guzzi Falcone Sport M026C Guzzi Ercole, UC 24B per Iso/Isetta, vari per Vespa Ape Lambretta e motociclette vari tipi. Prezzi da concordare. Tel. 347.4286328 - Alessandria



Per Ducati Pantah 1986, coppia cerchi in ottime condizioni solo da montare, 16" anteriore e 18" posteriore gomme da sostituire in quanto vecchie, ideali per pista prezzo trattabile, posso spedire 580 euro. info@promat-meccanica.it



Per Honda 125 NSR, 1990/91, ricambi vari: 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 70. Tel. 051471871



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

Vendo **motore Piaggio** Sfera 125 nuovo completo, altri motori usati Peugeot Speed 50 Fiht2 acqua, Piaggio NGR 50, Honda 50 SFX Motore Vespa 50 anno 2011 e altri motori ottimi come ricambi. Tel. 348.7538446 - Sassari

VARIE



Collezione di oltre 1000 **modelli** di auto 1/43 e 1/18, tutte le marche, pezzi unici acquisiti all'estero, conservati in bacheca murale sotto vetro. Prezzo impegnativo. Solo in blocco. Tel. 328.0516097 - Udine



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



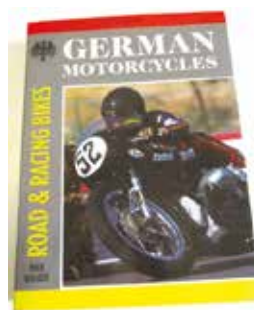
Stemma pubblicitario Rover, anni 80. Tel. 328.0516097 patrizia.debertoli@gmail.com



Libri in inglese anni '70-'90 vari titoli come da foto, a richiesta invio altre foto delle pagine interne - abito a Bologna e potete venirci a visionare. Tel. 05.1471871

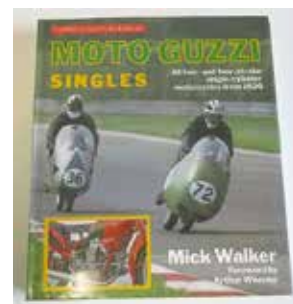


Libro "carrozzeria Touring" di Carlo Felice Bianchi Anderloni e Angelo Tito Anselmi - ediz. autocritica, settembre 1982 - rilegato e con sovracopertina, dimensioni cm 27 x 27 - pagine 351 condizioni molto buone, vendo euro 170. Tel. 051.471871



Libro "German Motorcycles - road and racing bikes", autore Mick Walker, rilegato ediz. 1989 osprey ltd in inglese, publishing ltd. in inglese, pagine 320, ottime condiz. - misure cm 20,5 x 27,5 - tratta ampiamente

dei modelli stradali e competizione. 45 euro. Tel. 051.471871



Libro "Moto Guzzi Singles", all two and four stroke single-cylinder motorcycles - autore Mick Walker, edito nel 1987 da Osprey publishing ltd. in inglese, pagine 192, in ottime condizioni - misure cm. 19,5 x 22,0. 80 euro. Tel. 051.471871

Replica casco di Francois Cevert modello Jet nuovo, esemplare unico, omologato con confezione e foto di Cevert, spedisco in tutta Italia. 200 euro Tel. 331.5967958 - delsantoennio@gmail.com - Torino

Volumi Fiat e Lancia, vero affare. Tel. 334.8216800 - Bergamo

Vendo **ponte sollevatore** per auto. Tel. 334.8216800 - automartinelli@gmail.com

Vendo **volumi** Fiat e Lancia. Tel. 334.8216800 - automartinelli@gmail.com



Motofalce Export 60cc Alpina, modificata ma completa e funzionante, facilmente trasformabile in configurazione originale. Motore Morini Franco 60cc, 2 tempi. Tel. 347.4286328-Alessandria

EUROTELI - LIVORNO

Tel. 0586.887456 - www.euroteli.it

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

SPEDIZIONI IN CONTRASSEGNO



Restauri professionali e preparazione alla vendita
www.cassiaoldcars.it



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

**LE AUTO
PIÙ BELLE DEL PASSATO,**
LE NUOVISSIME ANTEPRIME
DI DOMANI IN UN GRANDE SHOW
DEDICATO AL MONDO DEI MOTORI.

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

Segreteria organizzativa: EMAC
e-mail: info@milanoautoclassica.com
Tel.: +39 0572.70152

18 - 19 - 20
NOVEMBRE 2022
FIERA MILANO RHO



ACQUISTA ADESSO IL TUO BIGLIETTO SU
WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM OPPURE
SCANSONA IL QR CODE CON IL TUO SMARTPHONE.



Salone internazionale
per appassionati e collezionisti

AUTO CLASSICHE,
PASSIONE SENZA
FINE: AD **AUTO
E MOTO D'EPOCA**
VIVI E CONDIVIDI
IL TUO AMORE
PER LE STORICHE.

5.000 AUTO IN VENDITA

800 RICAMBISTI

1.600 ESPOSITORI

115.000 M² AREA ESPOSITIVA



ANTEPRIMA

20-21-22-23
OTTOBRE 2022

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com

organizzato da

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

Fiera di Padova

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl
Tel. +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826

AUTO
D'EPOCA
MOTO
FIERA DI PADOVA

autoemotodepoca.com

**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