

**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**



FIAT GIANNINI  
500

# epocAUTO

€ 3,50

PORTOGALLO  
CONT. € 7,95  
SVIZZERA CT. 8,00 CHF

GERMANIA € 9,95  
BELGIO € 8,95  
SPAGNA € 7,95

## VOLKSWAGEN T1 SONDER-MODELL

# SAMBA TEDESCCA



### THEMA 2.0 "ULTIMA" LANCIA



### WILLYS AERO TRE VITE PER UN'AUTO



### DESIGN RETRÒ

NOSTALGIA  
CANAGLIA



Una storia breve:  
**SIATA ABARTH**

Ultimo Gp della Belle Epoque  
**LIONE 1914**

Parabola di un marchio  
**H·R·D MOTO**

In caso di mancato recapito, inviare CMP 900/GMA 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. 352/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB - Filiale di Bologna

# Raid dell'Etna

GIRO DELLA SICILIA PER AUTOSTORICHE  
E  
PORSCHE TRIBUTE

24 - 30 Settembre 2023



Raid dell'Etna since 1997



Programma e Info: [www.raidetna.it](http://www.raidetna.it) - [segreteria@raidetna.it](mailto:segreteria@raidetna.it)



Automobile Club d'Italia  
SPORT



**Mensile fondato da:**  
Maurizio Tabucchi e Enzo Cimatti

**Direttore responsabile:**  
Fiodor Benini

**Impaginazione e grafica:**  
Mara Cimatti, Susi Ravaoli

**Pubblicità:** Fiodor Benini  
pubblicita@epocauto.it

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

**Arretrati:** 6,00 euro (pag. anticipato)  
sul CCP n. 12099487  
IBAN: IT43 U076 0113 1000 0001 2099 487  
BIC: 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

**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: sjes@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**

## ALFIERI MASERATI

Il genio **4**

di Giuseppe Valerio  
illustrazione di Gabriele Guidetti

## TECNICA

Il meccanismo dello sterzo **6**

di Maurizio Schifano

## ADRENALINE24H

Cultura e Passione **7**

## FIAT GIANNINI 500

Turismo veloce **8**

di Elvio Deganello

## VW BUS SONDER MODELL

Per gli amici "Samba" **12**

di Maurizio Schifano

## WILLYS AERO

Tre vite per un'auto **17**

di Marco Batazzi

## SIATA-ABARTH

Una società di breve durata **22**

di Elvio Deganello

## LANCIA THEMA 2.0

Il saluto dell'ammiraglia **24**

di Michele di Mauro

## GRAN PRIX LIONE 1914

L'ultimo GP della Belle Epoque **29**

di Renzo De Zottis

## FUNZIONALITÀ O ESTETICA?

Il "retro-futurismo" **32**

di Nicola Colangelo

## HRD MOTO

Un grande marchio **36**

di Mauro Preti

Biblioteca **39**

## KEN MILES

Dalle "special" alla Ford J **40**

di Lillo Ariosto

Cronache ed eventi **43**

Iniziative e anteprime **47**

Annunci di compravendita **53**

[epocauto@epocauto.it](mailto:epocauto@epocauto.it)  
[www.epocauto.it](http://www.epocauto.it)

Per la pubblicità su epocAuto contattare  
la redazione al numero 0546.22112  
[pubblicita@epocauto.it](mailto: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 GIUGNO**

# IL FOTOQUIZ DI epocAuTo

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



## 1. IL CARROZIERE

Per conto della De Tomaso un carrozziere esterno ha realizzato in 14 esemplari la versione spider della Longchamp. Chi è il carrozziere?

A. Colussi B. Gaslbusera C. Pavesi



## 2. L'AUTO

È la versione a tre volumi della Renault 5 costruita nei pressi di Valladolid in circa 1400 esemplari riservati al mercato spagnolo. Come si chiama?

A. Thalia B. Siete C. Derby



## 3. IL CINEMA

In un film del 1976 diretto da Chuck Bail l'attore Michael Sarrazin è l'uomo d'affari Michael Bannon che partecipa con una Shelby Cobra 427 a una corsa clandestina che coinvolge anche il miliardario Steve Smith (interpretato da Tim McIntire) con una Ferrari 365 GTS/4 "Daytona". Quale è il titolo del film?

A. La corsa più pazzo del mondo  
B. American Pie  
C. Il lungo addio

Risposte:  
1. Colussi, Gaslbusera e Pavesi sono tutti fabbricanti di biscotti, ma solo Pavesi ha un omonimo carrozziere. La risposta giusta è C.  
2. Thalia è la versione e tre volumi della Renault Clio. Derby è la versione e tre volumi della Volkswagen Polo. La risposta giusta è B.  
3. In American Pie fa una breve apparizione una Cobra 427, ma non c'è la "Daytona" Spider. Nel film Il lungo addio c'è la "Daytona" Spider ma non c'è la Cobra 427. Ci sono entrate in la corsa più pazzo del mondo. La risposta giusta è A.

## ATTUALITÀ & NOTIZIE



## All'asta la collezione dell'Ing. Mauro Forghieri

27 maggio a Magreta di Modena

Mauro Forghieri non è stato solo un uomo Ferrari: ha lavorato per Lamborghini, BMW, Oral Engineering, progettando anche veicoli militari ad uso civile... un personaggio a tutto tondo nel mondo dell'automobilismo, con una collezione privata fatta di oggetti che rappresentano l'amicizia, la riconoscenza e l'affetto di tante persone nei suoi confronti. Il racconto della sua vita professionale e in alcuni casi personale fatta attraverso documenti, coppe, oggetti, capi di abbigliamento e cimeli che hanno percorso la sua straordinaria esistenza.

La Casa d'Aste della Motor Valley di Giusti e Battaglia propone oltre 150 lotti appartenuti a Mauro Forghieri, ingegnere, progettista e dirigente sportivo di fama mondiale.

In Asta inoltre più di 100 lotti di antiquariato e dipinti tra i quali un'opera del maestro Giuseppe Graziosi. Un patrimonio che viene messo a disposizione di musei, collezionisti e privati che vogliono anche in questo modo sentirsi vicini a un grande professionista che amava condividere la propria esperienza, il proprio sapere e il proprio amore per la sua terra.

L'Asta si tiene nella residenza di famiglia di Villa Carbonieri (da Mauro battezzata Villa Clementina) a Magreta, dove Mauro ha vissuto tanti anni con la moglie Elisabetta.

L'evento si terrà in presenza di un numero ristretto di persone e online su 5 piattaforme mondiali.

La moglie Elisabetta intende devolvere una parte del ricavato a enti di beneficenza verso i quali da sempre Mauro dedicava la propria attenzione e generosità.

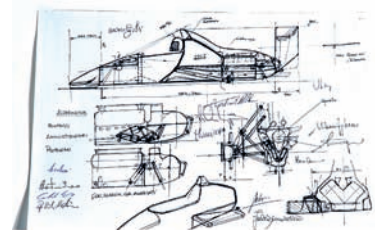
L'Asta si terrà il 27 Maggio 2023 alle ore 10.30 per i lotti di antiquariato e alle ore 15.30 per i lotti di automobilia.



Poster con dedica "All'Ing. Mauro Forghieri, per la gloria che le sue vetture mi hanno regalato, con amicizia" firma autografa di Clay Regazzoni.



Trofeo Luigi Fagioli, Memorial Angelo e Pietro Barbetti "All'Ing. Mauro Forghieri con gratitudine", 21 Agosto 2015. Sott



## Errata corrige

Spettabile Redazione,

l'affermazione che il ponte posteriore De Dion sull'Aurelia sarebbe stato introdotto nel 1953 con la III Serie della B 20 (epocAuto N. 4-2023, pagina 8) non è esatta; la B 20 III Serie manteneva lo stesso schema a ruote posteriori indipendenti introdotto nel 1950 con l'Aurelia berlina B 10 e i pianali per carrozzieri B 50 e B 51 e mantenuto su tutti i modelli e le serie dell'Aurelia sino al 1953 compreso. È stato nel 1954, con la Berlina II Serie o B 12 e con la IV Serie della B 20 che le ruote posteriori indipendenti sono state sostituite dal ponte De Dion, che è stato mantenuto per tutte le Aurelia sino alla fine della produzione nel 1958 e usato anche sul successivo modello di punta della Lancia, la Flaminia. Tutte le Aurelia hanno avuto il complesso cambio frizione in blocco con il differenziale e i freni posteriori "entrobordo", all'uscita dei semiassi, caratteristiche anche queste "trasferite" alla Flaminia, i freni della quale inizialmente erano a tamburo come quelli dell'Aurelia e successivamente a disco.

F.G.

Gentilissimo Lettore,

effettivamente l'adozione del ponte De Dion sulla coupé Lancia Aurelia GT, più nota probabilmente con la sigla di fabbrica B 20, è datata 1954, quindi è attuata sulla 4ª Serie e in contemporanea, come lei giustamente precisa, anche sulla berlina Aurelia B 12.

Quanto all'affermazione che l'Aurelia GT 4ª Serie vantasse pure i freni "inboard", o come lei preferisce "entrobordo", e uno schema "transaxle" che includeva anche la frizione, essa, ricollegandosi ai paragrafi precedenti dell'articolo, fa semplicemente notare un altro primato dell'Aurelia: proprio quello della collocazione della frizione al retrotreno. Non direttamente inerente all'argomento dell'articolo, il fatto che tali soluzioni costruttive fossero presenti fin dall'inizio sulle Aurelia berlina e GT non era strettamente necessario affermarlo. Comunque apprezziamo le sue precisazioni, anche riguardo al loro "trasferimento" alla discendente Flaminia.

## Recuperi d'autore

L'associazione Vecchibulloni sta ultimando il restauro del mezzo pubblicitario allestito dalla carrozzeria Grazia di Bologna negli anni '50 per la bolognese Ebano, ancora oggi presente sul mercato delle creme e accessori per calzature con il marchio Calzanetto. L'associazione chiede informazioni sulla carrozzeria Grazia. L'accontentiamo con una breve sintesi.

## Storia della Carrozzeria Grazia

Oliviero Grazia apre una bottega di riparazioni in via Saffi 11 a Bologna all'età di 24 anni dopo la formazione presso la carrozzeria Menarini. Presto la sua creatività lo orienta agli allestimenti speciali per veicoli industriali. Nel dopoguerra, con il mercato del nuovo in pratica fermo, soddisfa la forte domanda di camioncini e furgoni, trasformando vecchie auto e residuati bellici. Nel 1950 trova una più ampia sede al civico 69 di via Saffi e nel maggior spazio amplia l'attività all'allungamento delle cabine degli autocarri per sistemare il letto del secondo autista. Realizza anche alcuni veicoli pubblicitari che nei primi anni Cinquanta, senza la TV e Carosello, con le forme bizzarre e i colori sgargianti consentono alle aziende di pubblicizzare i loro prodotti consegnando merci in modo spettacolare o al seguito delle grandi manifestazioni sportive. Oliviero Grazia brevetta poi un sistema per trasportare carni e allestisce con successo furgoni e camion così attrezzati. Inevitabilmente lo spazio scarseggia ancora e la carrozzeria Grazia si sposta in Via Cimabue, non lontano da via Saffi, su 5000 mq. Qui col tempo, inizia prendere il sopravvento la costruzione dei veicoli sanitari. Franco Grazia, figlio del fondatore e continuatore dell'attività con il fratello Pierluigi, ricorda che la prima ambulanza è una Fiat 1100 ELR del 1952. Da allora Grazia ha trasformato in veicoli sanitari automobili, furgoni e autocarri di ogni marca e dimensione. Non manca tuttavia qualche esempio di tipologie diverse, come i mezzi antincendio per l'intervento veloce in pista realizzati per la C.E.A. su autotelai Alfa Romeo 2600 e Maserati Quattroporte. Purtroppo nel 2000 una serie di circostanze avverse costringe la carrozzeria Grazia alla chiusura dopo 62 anni d'attività.



## Precisazioni

In merito all'articolo "SEBRING, PROVINCIA DI MARANELLO" pubblicato su epocAuto di aprile

La Ferrari 312 PB del 1972 non aveva un Boxer, ma un motore piatto, a 12 cilindri contrapposti, disposti a V di 180°, lo stesso delle monoposto di F1 sebbene opportunamente modificato. La B, secondo quanto riferito dall'ingegner Forghieri, in origine, indicava la distribuzione bialbero. Poi per una lunga serie di motivi, fu il giornalista Franco Lini, seguito da tutti gli altri colleghi dell'epoca, a battezzare "Boxer" la vettura, il cui nome ufficiale era e resta "312 P". Ma dato che questo nome era identico a quello della vettura del 1969 (spinta da un 12 cilindri a V di 60°), ecco che, per distinguere i due modelli, venne inserita la "B" e la conseguente errata semplificazione in "Boxer". Per quanto riguarda la riduzione del tempo di gara a Daytona da 24 a 6 ore, questa non fu causata da quella che è universalmente nota come "crisi petrolifera" che, specie in Europa, ebbe inizio solo con le vicende del Kippur del 1973, quindi successivamente. Fu dettata, per quanto risulta all'autore, dai primi vagiti dei sostenitori di una mobilità eco-sostenibile (interessante in tal senso la vicenda che negli Stati Uniti coinvolgeva la UOP e la Shadow di Don Nichols e la sperimentazione dei primi carburanti "lead free" - senza piombo - da competizione), legati all'idea di risparmiare carburante. La FIA decise di inserire nel calendario del Mondiale Marche una sola gara di 24 ore, quella di Le Mans, limitando tutte le altre a 6 Ore o 1000 chilometri, con l'ulteriore eccezione di Sebring, il cui format storico non si ritenne di dover modificare. Solo un anno dopo, tutto sarebbe tornato come prima.

## ALBERTO SCURO RIELETO PRESIDENTE ASI PER IL QUADRIENNIO 2023-2026

Insieme al Presidente Scuro – al suo secondo mandato consecutivo – sono stati eletti i 12 membri del Consiglio Federale: confermati Agnese Di Matteo, Ugo Gambardella, Leonardo Greco, Riccardo Zavatti, Antonio Traversa, Carlo Giuliani e Marco Galassi, mentre tra i nuovi eletti figurano Antonino Auccello, Giuseppe Dell'Aversano, Mauro Pasotti, Giuliano Bensi e Costanzo Truini. Il Collegio dei Provvisori è ora formato da Franco Nardelli, Salvatore Chiappetta, Matteo Fusillo, Davide Brancalion e Maurizio Cucciolla; quello dei Revisori dei Conti da Luigi Ragazzoni, Leonardo Comucci e Domenico Silvestri. Inoltre, nel corso dell'Assemblea sono stati approvati a maggioranza i bilanci consuntivo e preventivo dell'Ente. Il primo obiettivo che si propone ASI è una legge nazionale che ordini il sistema dei divieti e delle deroghe alla circolazione dei veicoli storici puntando a una norma nazionale che oltrepassi eventuali liste di salvaguardia. Il Presidente ha ribadito che il fatto che ASI sia una associazione basata sulla passione è una ricchezza a cui non si può rinunciare e sempre più bisogna tendere a perseguire le finalità statutarie di tutela e promozione del valore culturale, storico e sociale del settore. Buon lavoro quindi al nuovo Consiglio.

**Alberto Scuro**, medico chirurgo veronese classe 1958, da sempre grande appassionato di motori e di veicoli storici, nel 2010 entra a far parte del Consiglio Direttivo del Veteran Car Club Enrico Bernardi. Nel 2011 viene eletto come membro del Consiglio Federale dell'ASI ed entra a far parte del Cda della Società di Servizi ASI Service. Nel 2012 diventa Vicepresidente del VCC E. Bernardi. In qualità di Consigliere Federale ASI collabora alla realizzazione di svariati eventi, a sfondo culturale e sociale. Nel 2015 viene riconfermato nella carica di Consigliere Federale. Nel 2018 diviene Vicepresidente ASI e nell'aprile 2019 viene eletto Presidente per il quadriennio 2019-2023.





# IL GENIO

FONDATORE E ANIMA DELLA MASERATI È STATO IL QUARTOGENITO DEI SETTE FRATELLI DI VOGHERA. ALFIERI ERA UN GENIO DELLA MECCANICA MA ANCHE UN ABILE PILOTA, SCOMPARSO PURTROPPO TROPPO PRESTO

Nel mondo delle corse automobilistiche "the Genius" è stato un appellativo affibbiato a diversi personaggi, mai però a caso. L'ultimo, più o meno, è Adrian Newey, il progettista di tutte le Red Bull vincenti (ma anche di tante Williams e McLaren...). Prima di lui, anche Gordon Murray, artefice delle Brabham di Piquet e di qualche McLaren di Senna, era stato "the Genius"; qualcuno al di là della Manica, anche se a malincuore, non ha potuto esimersi dal chiamare così anche Mauro Forghieri (al di sotto delle Alpi altrimenti noto come "furia"). Ma il primo, vero "the Genius", anche se nessuno lo ha mai chiamato così prima di noi, è stato Alfieri Maserati, fondatore e anima dell'omonima Casa automobilistica. Anima inquieta, curioso esploratore di nuove frontiere meccaniche, iniziò a lavorare giovanissimo, quindicenne, nel 1902, presso la Isotta-Fraschini di Milano. Alfieri era nato a Voghera, nel 1887, quarto figlio di Rodolfo Maserati e Carolina Losi. Portava lo stesso nome del fratello terzogenito, morto piccolissimo pochi mesi prima della sua nascita, e si appassionò di meccanica e motori ispirato dal padre, tecnico delle Ferrovie dello Stato, e soprattutto dal fratello primogenito Carlo.

Dopo la dolorosa e prematura scomparsa di Carlo, fu proprio Alfieri a prendere le redini degli affari di famiglia, con i fratelli Bindo, Ettore ed Ernesto. Ci sarebbe anche Mario, l'artista di famiglia, l'unico che non avrebbe seguito gli altri nel mondo dei motori ma che ha lasciato comunque una traccia importante in quanto ritenuto l'autore del logo del Tridente.

Alfieri si dimostrò un vulcano di idee che metteva a frutto con sempre maggiore successo. Subito prima dello scoppio della Grande Guerra, nel 1914, fondò la Società Anonima Officine Alfieri Maserati. Ma non ci fu il tempo di avviare concretamente la nuova attività, che consisteva principalmente nella

riparazione e nella preparazione per le corse di modelli Isotta Fraschini, che scoppiò la guerra, bloccando ogni attività. Sotto le armi, Alfieri, immediatamente individuato per le sue eccellenti capacità tecniche, venne incaricato della progettazione di un motore stellare per aeroplani. Nello stesso periodo, brevettò anche le candele di accensione per motori aeronautici isolate con la mica, un particolare minerale che consentiva di ottenere un rendimento migliore dei propulsori, aumentandone notevolmente l'affidabilità: tra leggenda e verità, si narra che l'impresa di Gabriele D'Annunzio del volo su Vienna del 9 Agosto 1918 fu resa possibile solo dopo che sui velivoli Ansaldo SVA vennero installate le candele alla mica di Alfieri Maserati che avevano sensibilmente migliorato l'efficienza del motore e prolungato anche l'autonomia di volo dell'aereo. Solo nel giugno del 1924, la Maserati divenne

ufficialmente una casa costruttrice di motori a scoppio e automobili sportive complete e Alfieri, poco dopo, realizzò la prima Maserati, la Tipo 26.

Da un'altra sua intuizione nacque la potentissima Maserati V4 a 16 cilindri, balzata agli onori delle cronache nel settembre del 1929 per avere stabilito, con Baconin Borzacchini al volante, il primo record mondiale di velocità mai ottenuto da una vettura del Tridente.

Alfieri aveva subito un gravissimo incidente nel maggio del 1927, durante una gara in Sicilia, da cui ebbe conseguenze permanenti che lo portarono alla prematura scomparsa il 3 marzo 1932. Aveva 44 anni e ancora un mucchio di progetti da realizzare.

Tanto per dire, e per chiudere il cerchio, quando "the Genius" Newey è sceso in pista, da perfetto pilota-amatore in un paio di gare GT - era il 2011 -, sapete che macchina ha guidato? Neanche a dirlo, una Maserati... ▴





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



AUTOMOTOCCLUB STORICO  
ITALIANO

42° EDIZIONE

GONZAGA (MN) 26-27-28 MAGGIO 2023

EX REGGIO EMILIA

PRESSO FIERA MILLENARIA

AUTO MOTO CICLI RICAMBI E ACCESSORI D'EPOCA

**MO**STRA  
**SCA**M B I O

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](http://WWW.CAMERCLUB.IT) | [MOSTRASCAMBIO@CAMERCLUB.IT](mailto:MOSTRASCAMBIO@CAMERCLUB.IT)





# SVOLTA EPOCALE

La guida di un veicolo richiede necessariamente cambi di direzione. A questo serve lo sterzo, il cui schema di base ancora oggi più diffuso sugli autoveicoli a quattro ruote è prefigurato molto prima dell'invenzione dell'automobile. L'idea originale risale infatti alla seconda metà del '700 ed è del medico inglese Erasmus Darwin, nonno del più famoso Charles. Costretto per la sua professione a viaggiare frequentemente in carrozza sulle strade spesso dissestate dell'epoca, egli è convinto che un veicolo risulti più stabile in curva se a sterzare sono solo le ruote e non l'assale in blocco, come avviene normalmente sui carri e sulle carrozze. Ne beneficia pure il confort, perché si possono adottare ruote anteriori più grandi, non essendo più necessario che esse rimangano sotto il telaio durante la rotazione dell'assale. Darwin inoltre appura che per limitare gli slittamenti le due ruote non debbano rimanere parallele durante la sterzata, ma percorrere tratti circolari differenti che però abbiano un centro comune posto sul prolungamento dell'asse posteriore del veicolo (fig.1). Egli ottiene buoni risultati su alcune sue carrozze realizzate secondo tali criteri, ma non è troppo interessato a darne il dovuto risalto. Il suo sistema poi è ritenuto troppo complicato dai costruttori e quindi per il momento non ha seguito. Nel 1817 l'artigiano tedesco Georg Lankensperger riprende l'idea di Darwin e nel 1818 incarica l'amico pubblicitista Rudolph Ackermann di depositarne in Inghilterra il brevetto, illustrato però con uno schema di funzionamento con angoli di sterzata di fatto non raggiungibili (fig. 2). Pure per questo motivo Ackermann si scontra anch'egli con l'opposizione dei costruttori di carrozze, nonostante cerchi in tutti i modi di divulgare quel sistema, tanto da esserne ricordato "impropriamente" come l'inventore. La prima applicazione costruttivamente valida dell'idea di Darwin si deve di fatto all'ingegnere e costruttore francese Charles Jeantaud, il quale nel 1878, quando cominciano a essere costruite le prime "automobili",

progetta un meccanismo destinato a veicoli a quattro ruote "veloci". Si tratta di un quadrilatero articolato, formato dall'assale anteriore, da due bracci obliqui solidali ai perni di sterzata delle ruote e da una barra trasversale che accoppia tali bracci. Un trapezio quindi, che durante la sterzata obbliga le due ruote ad assumere, nella maniera più semplice, angoli differenti (fig. 3). Jeantaud poi sperimenta che gli strisciamenti delle ruote si riducono al minimo se si orientano i due bracci obliqui in modo che, a ruote anteriori dritte, i loro prolungamenti si incontrino a metà dell'asse delle ruote posteriori (fig.4). Tale configurazione, valida per le prime automobili che hanno ruote rigide e sterzanti su perni pressoché verticali, si rivela meno perfetta per le automobili più evolute che invece montano ruote con pneumatici e beneficiano di correzioni dell'assetto con angoli di incidenza e di inclinazione dei perni ruota e con angoli di camber degli assi ruota diversi da zero. Comunque il quadrilatero di Jeantaud, così correttamente chiamato in Francia ma definito molto più spesso quadrilatero di Ackermann, diviene il meccanismo di sterzo più diffuso, assieme all'analogo proposto poco dopo da René Panhard, che ha la barra di accoppiamento davanti all'assale anziché dietro. Ciò non solo per gli assali rigidi, ma anche per quelli a ruote indipendenti nei quali l'assale è sostituito da un asse "virtuale". Tuttavia dopo il 1940, specialmente in Europa, per le vetture più lussuose o più sportive sono sviluppati meccanismi diversi, formati da tiranti variamente disposti e di lunghezza regolabile; ciò per consentire eventuali correzioni dell'assetto e per eliminare i giochi dovuti all'usura delle articolazioni, che provocano imprecisione nella guida e rumorosità. Definita la "geometria" del meccanismo di sterzo, nel prossimo numero tratteremo le tipologie delle "scatole guida", che hanno il compito di ridurre lo sforzo al volante. ▲

Fig.1 - Schema teorico di Darwin.

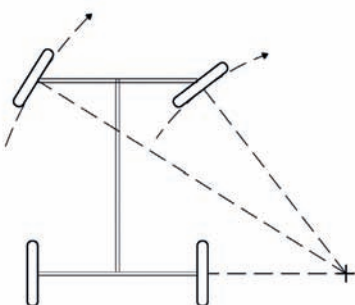


Fig.2 - Meccanismo brevettato da Ackermann.

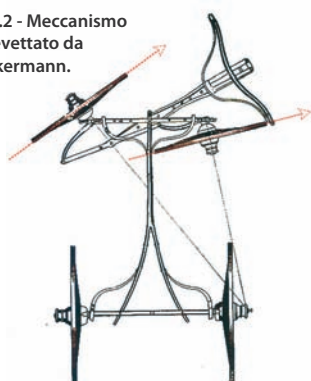


Fig.3 - Quadrilatero di Jeantaud in curva.

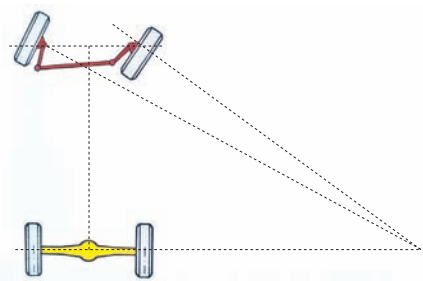
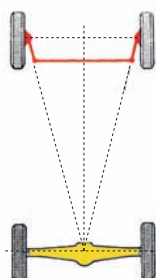
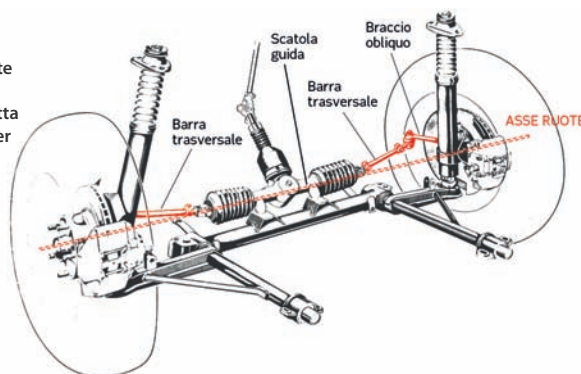


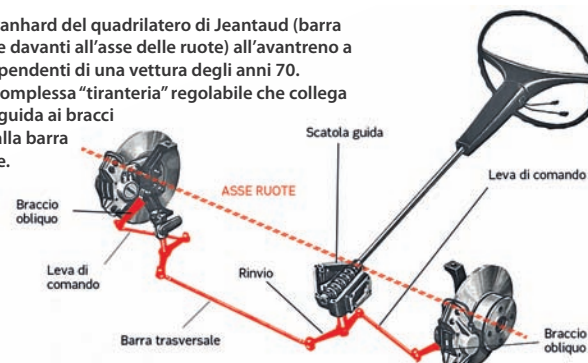
Fig.4 - Quadrilatero di Jeantaud in rettilineo.



Quadrilatero di Jeantaud all'avantreno a ruote indipendenti della Porsche 911 prodotta dal 1969 al 1989. Per via della presenza della scatola guida centrale, la barra trasversale è divisa in due tronconi snodati, che sono anche regolabili.



Variante Panhard del quadrilatero di Jeantaud (barra trasversale davanti all'asse delle ruote) all'avantreno a ruote indipendenti di una vettura degli anni 70. Si noti la complessa "tiranteria" regolabile che collega la scatola guida ai bracci obliqui e alla barra trasversale.



# Cultura e passione, dai talk di Ruote da Sogno al nuovo Consiglio Federale ASI

a cura di  
**Adrenaline** 



Il Talk **"Storie di Campioni"**, ideato e organizzato da Victorious con il supporto di Adrenaline24h su progetto condiviso con **Ruote da Sogno**, è andato in scena presso lo splendido Show Room di Reggio Emilia lo scorso 15 aprile. L'evento, un talk incentrato sul motorismo con particolare e netta collocazione nell'ambito storico, è stato un momento "semiserio" nel quale sviscerare curiosità, aneddoti e pensieri spesso non conosciuti dagli appassionati.

Ricco il parterre di ospiti intervenuti, da **Stefano Biondetti**, che ha raccontato le avventure di Clemente Biondetti alla 1000 Miglia da lui vinta per ben 4 volte, ai piloti **Danilo Petrucci**, campione motociclistico, **Alexandra Gallo e Tamara Vidali**, e poi ancora **Giuseppe Redaelli**, presidente Commissione Storica Int. FIA, e **Tomaso Trussardi**, stilista e collezionista di automobili.

L'evento, condotto ancora da **Ermanno De Angelis**, ha visto in sala un pubblico di circa 200 persone. Al termine, un aperitivo per condividere il momento con gli appassionati, in partnership con **Villa Trasqua**, cantina toscana sempre al fianco degli appassionati. Il format dell'evento, fortemente voluto dal fondatore di Ruote da Sogno **Stefano Aleotti** e giunto alla seconda edizione, nasce con l'obiettivo di creare un connubio tra la bellezza ed il fascino espresso dai veicoli storici a due e quattro ruote, e gli uomini e personaggi che hanno contribuito in maniera indelebile, alla loro creazione, divulgazione storica e valorizzazione nel tempo, fino ai giorni nostri.

Nello stesso fine settimana, il 15 e 16 aprile, nella sede di Ruote da Sogno sono ripartiti a grande richiesta gli **Open Day**, con l'emozionante esposizione di auto classiche, supercar, youngtimer e moto di ogni epoca; due giorni di porte aperte per la gioia di tanti appassionati su uno showroom di oltre 8.000 mq. Un resoconto dell'evento sarà trasmesso dalla nostra trasmissione Gentleman Driver TV, in onda su Sky Sport, digitale terrestre e web.

Passando agli eventi dinamici, è stato divulgato l'elenco partenti della **1000 Miglia 2023**, che andrà in scena con un'inusitata formula basata su ben 5 giornate di gara, dal 13 al 17 Giugno, vedrà **405 auto** ammesse al via da Brescia. Anche quest'anno noi di Adrenaline24h saremo presenti a bordo della Cisitalia 202 Spyder Mille Miglia "Nuvolari" della collezione MAUTO - Museo Nazionale dell'Automobile. A bordo, il nostro equipaggio composto da Ermanno De Angelis e Nunzia Del Gaudio.

Una bella opportunità per rivedere in gara la splendida vettura con la quale ha debuttato, nel 2019, il progetto Scuderia MAUTO realizzato proprio in

collaborazione con Adrenaline24h. L'evento sarà raccontato a livello internazionale da Victorious e in Italia da Adrenaline24h e dalle telecamere di Gentleman Driver TV.

Se non conoscete la storia di questa fantastica vettura, scopritela col **cortometraggio** realizzato da Adrenaline24h, che trovate sul nostro sito: un autentico gioiello italiano che vedrete sfilare nella Corsa più bella del Mondo!

Il nostro equipaggio ufficiale ancora una volta sarà al via con i colori del **Team Villa Trasqua**, presente alla 1000 Miglia ininterrottamente dal 2017. Un arco temporale che ha visto la presenza, ma soprattutto i risultati del Team, crescere in maniera importante: grazie all'ingresso in squadra di un autentico fuoriclasse della regolarità come **Andrea Vesco** sono arrivati diversi risultati importanti: terzo posto assoluto nel 2018, secondo assoluto nel 2019 e ben tre vittorie di fila nel 2020, 2021 e 2022. Inutile dire che per noi è un piacere e un onore condividere i colori del Team vincitore delle ultime tre edizioni con la famiglia Hulsbergen, proprietaria della cantina Villa Trasqua, fornitrice ufficiale dei vini bianchi e rossi della gara, e con tutti gli altri amici della squadra. Ci vediamo al Via!

Rinnovato infine il mandato il Consiglio Federale presieduto da Alberto Scuro alla guida di ASI, l'Automotoclub Storico Italiano. Il Consiglio presieduto dal chirurgo veronese, primo presidente eletto dopo la lunga gestione Loi e il mandato temporaneo affidato a Maurizio Speciali, ha rappresentato un punto di svolta importante per l'Automotoclub Storico Italiano; tanti gli elementi di discontinuità col passato, evidentemente apprezzati da quello che possiamo definire "l'elettorato" dell'ente, composto dai tantissimi club federati distribuiti su tutto il territorio nazionale, espressione a loro volta del sentimento dei soci e degli appassionati.

Scuro è stato eletto con la sua squadra al completo, 12 consiglieri su 12 candidati. Una compagine compatta che permetterà al Consiglio Federale di lavorare in maniera serena e produttiva. Al presidente Scuro e a tutti i neo eletti porgiamo i nostri migliori auguri per un mandato ricco di soddisfazioni e di risultati. Il motorismo storico italiano ha bisogno di un ASI forte e solida.

Ecco gli altri consiglieri eletti: Antonino Auccello, Giuliano Bensi, Giuseppe Dell'Aversano, Agnese Di Matteo, Marco Galassi, Ugo Gambardella, Carlo Giuliani, Leonardo Greco, Mauro Pasotti, Antonio Traversa, Costanzo Truini, Riccardo Zavatti.



NEWS, EVENTI, PERSONAGGI E CURIOSITÀ SU

TUTTI I GIORNI IN TV SU SKY, DIGITALE E WEB

**Adrenaline** 



[WWW.ADRENALINE24H.COM](http://WWW.ADRENALINE24H.COM)

**Gentleman Driver** TV

**sky sport**  
CANALE 229

**MSport**  
DTV CANALE 68

**tivù sat**  
CAN. 55

FIAT GIANNINI 500



# TURISMO VELOCE



di Elvio Deganello

*La calandra disegnata dallo stilista Pietro Frua dona l'identità di marca alle Fiat elaborate da Giannini. Lo stesso Pietro Frua ha disegnato alcune fuoriserie con meccanica elaborata Giannini realizzate in collaborazione con le carrozzerie Motto, Viotti e Scioneri.*



Con una solida tradizione motoristica alle spalle, nel 1964 Domenico Giannini e il figlio Franco elaborano la Fiat 500. Nel 1965 ottengono l'omologazione per le corse e la piccola bicilindrica diviene imbattibile nella propria Classe

**D**icendo Giannini, si pensa alle derivate Fiat 500, ma la storia inizia nel 1921 quando Domenico Giannini apre un'officina a Roma e poco dopo è raggiunto dal fratello Attilio. L'attività agonistica dà floridezza economica all'azienda e nel 1955 i due aprono una concessionaria Fiat che, evidentemente, è troppo impegnativa perché poco dopo la chiudono. Restano nel commercio di automobili con un autosalone affidato Franco Giannini, figlio di Domenico. Nascono qui le elaborazioni per la Fiat 600, finché un grave incidente di Franco, porta un dissesto e la conseguente separazione dei fratelli. Domenico e Franco avviano la Giannini Automobili per il commercio e l'elaborazione di vetture Fiat; Attilio e i figli avviano la Costruzioni Meccaniche Giannini Spa. La Giannini Automobili potenzia le vendite e per breve tempo trascura le elaborazioni. Torna nel 1964 elaborando la Fiat Nuova 500 D, che diventa 500 TV (Turismo Veloce) con il rapporto di compressione 8:1, le camme più appuntite, lo scarico speciale e la coppa dell'olio d'alluminio. Le modifiche consentono 25 CV SAE e 105 km/h. All'esterno la 500 TV ha la calandra speciale, i rostri sui paraurti, lo stemma Fiat sul muso, i copri-cerchi con finte finestrelle e le fasce di colore laterali. All'interno il tachimetro

segna ottimisticamente 130 km/h, il pulsante del clacson ha il marchio Giannini e sul lato passeggero c'è la scritta Giannini. La 500 TV costa 548.000 Lire, con un supplemento di prezzo si può ottenere la versione Sport con i cerchi autoventilanti, il volante sportivo e il cruscotto con quattro strumenti. Nel 1964 la 500 TV Sport è sostituita dalla 500 TV Special, che ha la testata lavorata, il rapporto di compressione 8,5:1, l'albero a camme più "spinto", le molle delle valvole più dure e la scritta Special. Con 29 CV SAE, la 500 TV Special, tocca 115 km/h e costa 568.000 Lire. Le elaborate Giannini sono costruite in pochi esemplari per una clientela prevalentemente locale. Per farle gareggiare, si dovrebbe allargare il mercato e aumentare la produzione per raggiungere i 1000 esemplari in un anno, necessari per l'omologazione F.I.A., obiettivo al momento irraggiungibile.

## La F volta pagina

Nel 1965 le Fiat 500 F gira le porte e le elaborate Giannini si adeguano, ma al contrario del modello originale mantengono i profili lucidi sulle fiancate. Nel 1966 debutta la Fiat-Giannini 500 TV Montecarlo, che è concepita come base per le elaborazioni a



A fianco la Fiat-Giannini 500 TV Montecarlo concepita come base per le elaborazioni ai fini agonistici ha l'albero a camme d'acciaio, l'albero motore equilibrato, le valvole più grandi e il carburatore Solex 34 PBIC. L'esemplare raffigurato è privo dei paraurti per le corse in pista e ha i cerchi bimetallici optional. A destra in assetto corsa vista da dietro. Sopra la luce della targa si nota la scritta 500 Montecarlo che distingue il modello. La sovrabbondanza di stemmi e stemmini Giannini è esclusiva di questo esemplare da dimostrazione.

Nella vista di tre quarti anteriore la Fiat-Giannini 500 TV si differenzia esteticamente dalla Fiat 500 D per la calandra speciale, i rostri sui paraurti, lo stemma Fiat sul cofano anteriore, le scritte Giannini 500 TV ai lati del cofano, le fasce di colore contrastante sulle fiancate e i copri cerchi di foggia sportiva. Vista da dietro si distingue dalla normale Fiat 500 D per i rostri nei paraurti, lo scarico a doppia uscita, la grande coppa dell'olio d'alluminio alettata e, ovviamente, per le scritte distintive.

fine agonistico. La "Montecarlo" ha l'albero a camme d'acciaio, l'albero motore equilibrato, la testa lavorata, le valvole di maggior diametro, il carburatore Solex

34 PBIC e il coperchio delle punterie di lega leggera. Nel 1966 l'autorevole rivista Quattroruote inserisce per la prima volta le Fiat-Giannini nel proprio listino ufficiale. Non è una novità di poco con-

to. Infatti, in precedenza le 500 elaborate da Giannini avevano una diffusione limitata che poneva seri limiti al raggiungimento della produzione necessaria all'omologazione per le corse. Tutto

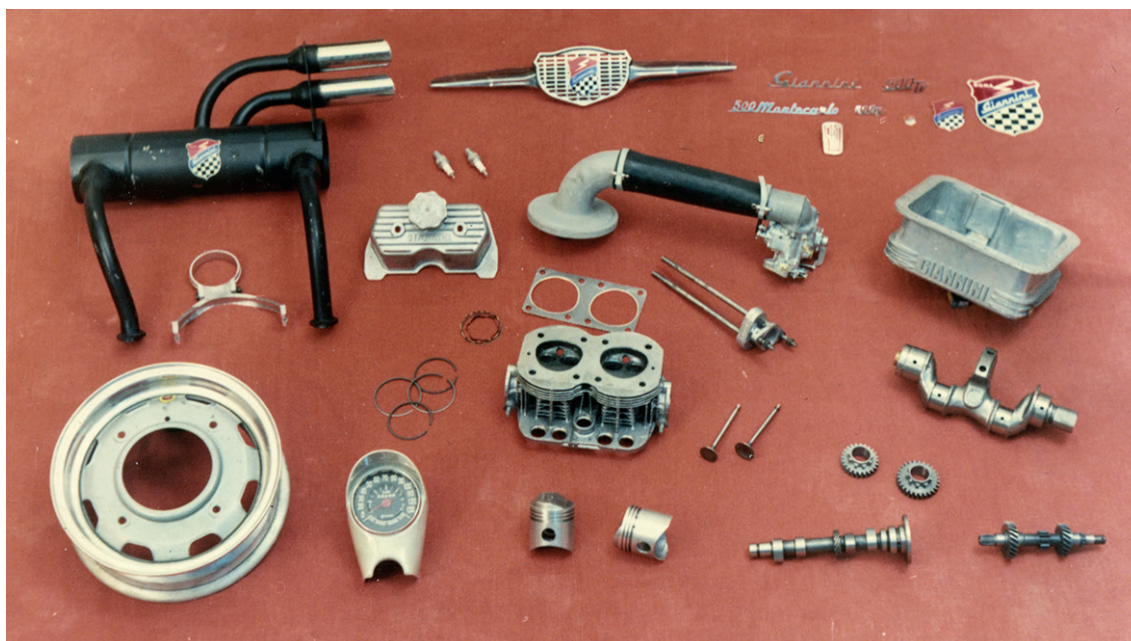


La Fiat-Giannini 500 TV Sport. Si differenzia dalla normale Fiat-Giannini 500 TV per i cerchi con le finestrelle di ventilazione, i freni anteriori potenziati, il volante sportivo e il cruscotto speciale con quattro strumenti.



La produzione delle Fiat-Giannini 500 TV sulla scocca F (qui sopra e accanto) inizia il 15 aprile 1965. I primi esemplari hanno i profili laterali più in alto. Il 15 dicembre 1965 la produzione raggiunge il traguardo dei 1.000 esemplari che consentono l'omologazione per le corse nella Categoria Turismo Gruppo 2.





I particolari del kit fornito dalla Gianni per trasformare le normali Fiat 500 F in Fiat Gianni 500 TV Montecarlo. A trasformazione avvenuta, la Casa romana provvede alla nuova omologazione che consente la partecipazione alle competizioni.



La 500 TV Montecarlo del Campione Italiano Turismo Gr. 2 Classe 500 esposta al Salone di Torino 1966. Il Campione Maurizio Zanetti ha iniziato la stagione con una Fiat 500 F trasformata in Gianni da Romeo Ferraris e l'ha conclusa con una Fiat-Giannini 500 TV preparata dallo stesso Ferraris.

ciò diviene possibile grazie alla riorganizzazione produttiva che inizia nel 1965 quando diventa operativa la sezione torinese della Gianni Automobili in via Montepioni e contemporaneamente Franco Gianni perfeziona un accordo di collaborazione con il preparatore torinese Edoardo Zen. Nello stesso 1965 inizia il potenziamento della rete commerciale, che insieme con la riorganizzazione aziendale pongono le premesse per il coinvolgimento della Fiat. Infatti, la Grande Casa è interessata allo sviluppo di una 500 F adatta all'impiego agonistico ma ritiene economicamente svantaggioso, oltre che difficoltoso dal punto di vista industriale, produrre una

quantità irrilevante di 500 speciali solo per gli sportivi. Partendo da questa semplice considerazione, la Fiat preferisce raggiungere un'intesa con la Gianni, alla quale in pratica delega il compito di sviluppare e produrre le 500 da corsa, siglando un accordo i cui contenuti principali riguardano l'assistenza tecnica e le facilitazioni di pagamento per l'acquisto degli esemplari da elaborare.

## Finalmente omologata

Il risultato del provvidenziale accordo con la Fiat è che fra il 15 aprile 1965 e 15 dicembre 1965 la Gianni Automobili raggiunge in soli otto mesi l'obiettivo dei 1000 esemplari costruiti in un anno. Ottenuta l'omologazione, le bicilindriche romane beneficiano di particolari da corsa che per le normali Fiat 500 non sono ammessi e per questo motivo diventano la scelta obbligata per i piloti con ambizioni di vittoria. Il successo delle Fiat-Giannini 500 TV Montecarlo è immediato e la lista d'attesa diviene lunghissima: tutti i piloti ne vogliono una. Quelli che non hanno la pazienza di attendere, scelgono la via più breve rivolgendosi ai kit di trasformazione che la Gianni, seguendo la strategia inaugurata da Carlo Abarth, mette in vendita a caro prezzo. I soli particolari per l'elaborazione meccanica costano 200.000 lire (all'epoca la Fiat 500 F costa 495.000 lire n.d.r.), ai quali si deve aggiungere il costo degli optional che la Casa romana fornisce a parte, come la terza marcia e la quarta con rapporti corti per la salita, i cerchi bimetallici con le finestrelle



La Fiat-Giannini 500 TV Montecarlo in assetto da corsa, priva dei paraurti, con i cerchi Borrani bimetallici e il triangolino sul cofano che distingue la vettura destinata a Liliana De Menna, che la utilizzerà per vincere il Campionato Italiano Femminile 1968.



La Fiat-Giannini 500 TV Special con il motore da 29 CV SAE e il prezzo di 598.000 Lire si pone a metà strada fra il modello 500 TV che ha 27 CV e la 500 Montecarlo che, dopo l'elaborazione per le corse, ha la potenza che varia fra i 38 CV e i 43 CV.



Una Fiat-Giannini 500 TV del 1969 vista da dietro. Da quell'anno i loghi del costruttore e del modello sul cofano motore sono disposti in orizzontale anziché obliqui per sfruttare la foratura originale della scritta della Fiat 500 con la nuova grafica a rombi.



*Nel 1972 la novità di maggior rilievo nella vettura è la scocca della Fiat 500 R. Alla base delle derivate Giannini c'è ora la 500 TV con la cilindrata di 594 cc come la Fiat 500 R. Per le corse rimane però in produzione la 500 Montecarlo con la cilindrata ridotta a 499,5 cc.*

di ventilazione, il contagiri e il volante sportivo. La preparazione della bicilindrica con il kit Giannini è la via seguita da Maurizio Zanetti che alla fine del 1966 si laurea Campione Italiano della Classe 500 Turismo Gruppo 2 con una vettura preparata dal milanese Romeo Ferraris, è questo il primo di un'ininterrotta serie di campionati nazionali conquistati dai piloti delle guizzanti bicilindriche ro-

mane. Il primo marzo 1967 la F.I.A. con l'estensione numero 1 omologa il diametro dei tubi interni della marmitta di 35 mm (era di 30 mm), il tubo di pescaggio dell'olio in coppa rinforzato nei punti di saldatura originali, il supporto dell'albero motore d'acciaio e il diametro della puleggia della dinamo di 150 mm. Nello stesso 1967, la morte di Domenico Giannini porta allo scoperto una difficile situazione finanziaria dalla quale l'azienda esce con il riassetto societario e il nuovo azionista di riferimento Gian Luigi Natali, che affida il risanamento all'avvocato Volfango Polverelli.

### Nuove omologazioni

Il primo luglio 1971 la F.I.A. omologa il nuovo tipo dei fusi delle ruote anteriori (estensione 2), la carreggiata anteriore di 1290 mm e la posteriore di 1304 mm (estensione 3) e prende atto del nuovo strumento di bordo che non prevede una nuova omologazione. Nel 1972 la novità di maggior rilievo nella vettura è la scocca della Fiat 500 R, il modello con la cilindrata di 594 cc che sostituisce la 500 F. A questo punto la versione

base delle bicilindriche Giannini diventa la 500 R TV con la cilindrata di 594 cc, che costa 835.000 Lire. La 500 TV Montecarlo resta in produzione con la cilindrata di 499,5 cc in pratica solo per i piloti al prezzo che, anche a causa della galoppante inflazione, sale a 990.000 Lire per la vettura nelle condizioni standard. Intanto l'avvocato Volfango Polverelli, inizialmente restio a lasciarsi coinvolgere nell'azienda, acquista un sempre maggior numero di quote azionarie fino alla completa acquisizione che avviene nel 1973. Nel 1974 cessa la produzione della 500 TV Montecarlo, mentre restano nel listino le versioni con il motore di 594 cc. Nel 1975 cessa la produzione della Fiat 500 R e di conseguenza quella di tutte le derivate Giannini, ma a beneficio dei piloti la Casa segue ancora le 500 TV Montecarlo, per le quali il primo gennaio 1976 omologa le bielle di acciaio ad alta resistenza del peso 0,448 kg (estensione 4) e il successivo primo maggio omologa le coppie coniche 9/39, 9/41 e 10/37 (estensione 5) in aggiunta alle coppie coniche già omologate. L'uscita dalla produzione del modello impedisce poi ogni nuo-



### CURIOSITÀ

**Nel passato della Giannini ci sono i motori serie G con cilindrata da 750 a 1000 cc, con teste monoalbero o bialbero, adottati da molti costruttori, che vincono 5 Campionati Italiani Categoria Sport. Nella foto Maria Teresa de Filippis a Modena l'8 ottobre 1950 con la Giannini-Urania telaio # BT 06.**

va omologazione, ma le Fiat-Giannini 500 gareggiano in ogni modo fino al 1978, che è l'ultimo anno nel quale il regolamento F.I.A. contempla la Classe 500 della Categoria Turismo. ▶

# Stelle della Versilia

Concorso di eleganza per auto storiche concepite dal post guerra agli anni '80

17 giugno 2023, Versilia  
Lido di Camaiore (LU)





# PER GLI AMICI “SAMBA”



di Maurizio Schifano

La versione lusso del pulmino T1 è inserita quasi subito ai vertici della gamma a un prezzo decisamente elevato. Destinata a una clientela elitaria, all'epoca è apprezzata pure negli Usa. Oggi è molto ricercata e spunta quotazioni davvero notevoli

**G**iugno 1951, la gamma del veicolo commerciale Volkswagen T1 si arricchisce di una versione speciale nettamente più cara delle altre. Si tratta di un pulmino di lusso, con livree raffinate e una dotazione “automobilistica”, destinato a una clientela esclusiva, che negli anni a venire diverrà un vero e proprio oggetto di culto. Per comprenderne meglio le peculiarità occorre però risalire al 1947, quando ha origine la storia del T1. Nell'estate di quell'anno Ben Pon, l'importatore Volkswagen per i Paesi Bassi, avendo notato nello stabilimento di Wolfsburg uno spartano carrello per i trasporti interni con organi meccanici del Maggolino, che le maestranze chiamano “Plattenwagen”, pensa di suggerire

alla Casa la produzione di un veicolo commerciale su quella base. Lo schizzo da lui abbozzato su un block notes convince il maggiore dell'esercito britannico Ivan Hirst, che allora dirige lo stabilimento, e poi Heinrich Nordhoff, che nel 1948 è nominato dagli occupanti inglesi direttore generale della Volkswagen. Nasce così il progetto Typ 2 che nel novembre del 1949 dà origine al furgone a scocca portante Transporter T1, molto evoluto per l'epoca, presto soprannominato “Bulli”: contrazione delle parole Bus e Lieferwagen (furgone delle consegne, in tedesco) che sintetizza gli impieghi principali previsti. Il termine “Bulli” poi richiama l'aggettivo bullig (taurino, vigoroso, in tedesco popolare) quanto mai adatto

a enfatizzare la robustezza, divenuta poi proverbiale, di un veicolo che sarà prodotto dal febbraio 1950 al giugno del 1967 in molteplici versioni, per un totale di oltre 1.800.000 esemplari. Dal maggio 1950 al furgone Transporter T1 si affianca in effetti il pulmino Bus T1 disponibile, variando la configurazione dei sedili, con l'abitacolo a 7 posti (Siebensitzer), a 8 posti (Acht-sitzer) o a 9 posti (Neunsitzer).

*In apertura un esemplare del 1957 nell'unica livrea offerta rosso ceralacca/marrone castagna. Si notino gli oblò panoramici sul tetto in vetro atermico verde, che dal 1954 hanno sostituito quelli originari in plexiglas neutro. Il logo VW cromato è condiviso col Bus standard; i fletti di alluminio lucido sulle alette di ventilazione del motore sono specifici del Samba-Bus.*



Un esemplare del 1951, che mostra il tetto bianco per la presente, pare, su tutti quelli prodotti quell'anno. Nel tre quarti posteriore si nota il cofano motore alto definito dagli appassionati anglosassoni "Barn-door" (porta della stalla), che caratterizza i T1 con carrozzeria chiusa pre-1955. Le alette di ventilazione del motore sono 8. Manca un vero paraurti posteriore, introdotto nel 1955, ma si notino i due paracolpi angolari specifici del Samba-Bus pre-1955. In evidenza inoltre il grembiale centrale paraschizzi.

Non è noto se si tratti di un'altra felice pensata di Ben Pon, ma sta di fatto che appunto nel giugno 1951 arriva l'accattivante versione lusso (Sonder-Modell) del Bus T1. La dotazione è davvero esclusiva: livrea di base a due colori divisi da uno spesso profilo di alluminio lucido con inserto colorato, due finestrini laterali supplementari, due finestrini angolari di plexiglas sui montanti posteriori, otto oblò rettangolari "panoramici" di plexiglas sul tetto, quattro per lato, lu-

notto ingrandito, tettuccio multi-strato scorrevole e ripiegabile Golde, profili di alluminio gommati sul paraurti anteriore, sui brancardi e sulla coda, anelli ornamentali di alluminio lucido sui cerchi ruota. L'allestimento interno comprende rivestimenti più pregiati e completi, una plancia "automobilistica", con orologio e radio, e supporti tubolari cromati nel vano bagagli. Tutto ciò si paga, infatti al lancio il Volkswagen Bus Sonder-Modell costa ben 9025

marchi contro i 6950 del Bus standard, ma si tratta indubbiamente di una versione speciale, presto chiamata non ufficialmente "Samba-Bus" sull'onda delle suggestioni "esotiche" che caratterizzano gli anni 50, stuzzicando anche i mercati d'Oltreoceano. Prodotto regolarmente in serie, ma con una cura quasi da fuoriserie, quindi unico nel suo genere al momento del lancio, il "Samba-Bus" è destinato a chi sa apprezzarne le dotazioni. Adatto anche alle gite più



## DATI TECNICI PRIMA SERIE (1951-53)

### Motore

4 cilindri boxer posteriore longitudinale - Alesaggio 75 mm - Corsa 64 mm - Cilindrata 1131 cm<sup>3</sup> - Rapporto di compressione 5,8:1 - Potenza massima 25 CV a 3300 giri/min - Coppia massima 6,8 kgm a 2000 giri/min - Distribuzione a valvole in testa, albero a camme centrale, aste e bilancieri - Carburatore invertito Solex 26 VFJS; da ottobre 1952, Solex 28 PCI - Lubrificazione forzata, 2,5 litri - Raffreddamento ad aria con ventola - Impianto elettrico 6 Volt, batteria 75 Ah

### Trasmissione

Trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 marce non sincronizzate; da ottobre 1952, 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> sincronizzate - Leva centrale - Pneumatici 5.50-16

### Corpo vettura

Pulmino 4 porte, 7/8/9 posti - Scocca portante in acciaio con pianale rinforzato da longheroni e traverse - Sospensioni ant. a ruote indipendenti, doppi bracci longitudinali, doppie barre di torsione trasversali, barra stabilizzatrice - Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci longitudinali, barre di torsione trasversali - Freni idraulici a tamburo - Sterzo a vite e madrevite

### Dimensioni e peso

Passo 2400 mm - Carreggiata ant. 1356 mm - Carreggiata post. 1360 mm - Lunghezza 4100 mm - Larghezza 1700 mm - Altezza 1900 mm - Peso 1110 kg

### Prestazioni

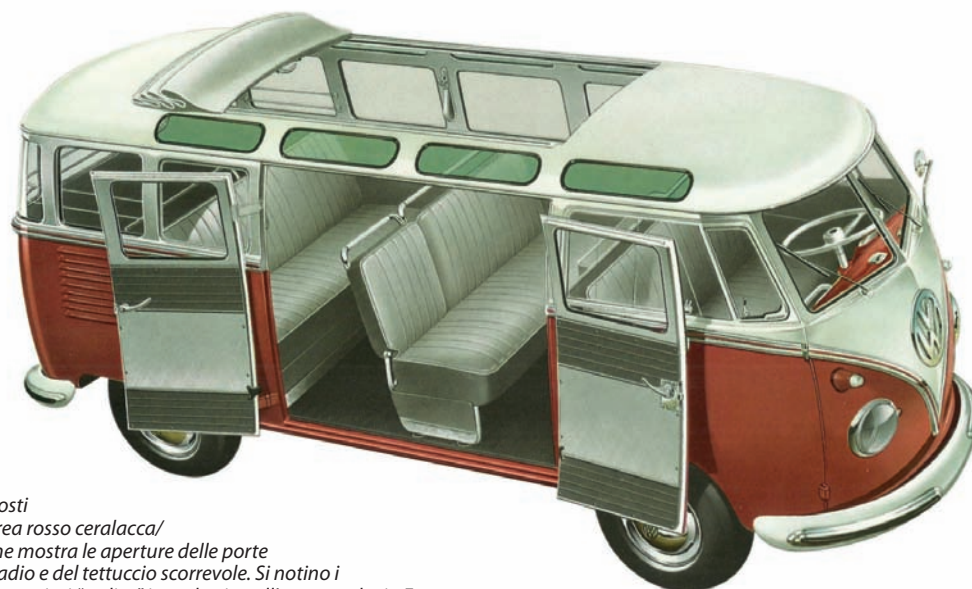
Velocità massima 90 km/h - Consumo medio 10 litri/100 km

Al centro a sinistra, la plancia pre-1955, ispirata a quella del coevo Maggiolino; a destra, il vano bagagli col piano a filo dei vetri tipico degli esemplari pre-1955, che hanno i finestrini angolari in plexiglas; dal 1955 tali finestrini saranno sostituiti da vetri neutri. Si notino l'elegante moquette di rivestimento, i supporti tubolari cromati per i bagagli e lo strato interno del tettuccio in panno.

Qui a lato una foto pubblicitaria Volkswagen dell'epoca, con un esemplare del 1955.



*In alto e a sinistra un esemplare del 1956; si noti la coda modificata nel 1955, col cofano motore basso, il portellone del bagagliaio che in precedenza era assente e il vero paraurti nello stile di quello anteriore. Dal 1955 le alette di ventilazione del motore sono 9. Gli pneumatici a fianco bianco e il portapacchi sul tetto erano optional; dal 1956 i lampeggiatori anteriori "codice" erano già obbligatori per il mercato USA. A destra, la plancia e il volante ridisegnati introdotti nel 1955 e rimasti invariati fino al termine della produzione.*



*Un esemplare del 1959 con abitacolo a 9 posti nella nuova livrea rosso ceralacca/ grigio-beige, che mostra le aperture delle porte laterali ad armadio e del tettuccio scorrevole. Si notino i lampeggiatori anteriori "codice" introdotti quell'anno anche in Europa.*

impegnative in tutta comodità, soprattutto in montagna, date le doti di "arrampicatore" condivise col Maggiolino, in Germania, in Svizzera e nel Nord Europa è acquistato dalle famiglie numerose meno conservatrici dell'alta borghesia o anche della nobiltà, ma più ancora dai grandi alberghi che lo impiegano come navetta oltre che come pulmino turistico. Negli anni 50 altre Case concorrenti tedesche, come la Ford col Taunus Transit o anche la Tempo col Wiking Rapid tentano di contrastarne il successo, ma contro un'estetica così riuscita e una qualità e una resistenza a tutta prova c'è poco da fare. Nel resto d'Europa la concorrenza, per modo di dire, è rappresentata solo da qualche pulmino speciale realizzato da carrozzieri. Nell'allestimento "Export" con le caratteristiche protezioni tubolari sui paraurti adottate pure per il Maggiolino, il "Samba-Bus" viene presto venduto anche negli Stati Uniti, dove in pochi anni diventa uno dei mezzi preferiti dai giovani californiani dell'alta società, che lo usano per andare in spiaggia e a fare surf; alla fine degli anni 60 poi diversi esemplari di seconda o terza mano, alquanto sfruttati ma ancora ben funzionanti, saranno utilizzati dalle comunità di "figli dei fiori", che li personalizzano con le verniciature più fantasiose. Le livree bicolore di serie, condivise in parte col Bus standard ed elencate nella tabella a parte, sono comunque già di per sé accattivanti. L'evoluzione meccanica del "Samba-Bus", come quella di tutta la gamma T1, rispetta quella delle vetture Volkswagen, in particolare con l'adozione nel 1954 del motore 1200 con potenza di 30 CV, che passano a 34 CV nel 1960, nel 1963 del motore 1500 da 42 CV, che fino al 1964 affianca il 1200 e che dal 1965 eroga 44 CV. Nel 1955 gli pneumatici 6.40-15 rimpiazzano i 5.50-16. Quanto alla carrozzeria, come per gli altri T1, nel 1955 il tetto è modificato per formare una palpebra sul parabrezza e arriva un paraurti posteriore coordinato a quello anteriore; lo spostamento della ruota di scorta dal vano motore al retro della panchetta anteriore consente di ridurre l'altezza del vano motore e del suo cofano e quindi di abbassare il piano del vano bagagli, che ora ha un portellone d'accesso; plancia e volante hanno un nuovo disegno. Nel 1959 arrivano i piccoli lampeggiatori "codice" conici sul muso e nel 1960 i fanali posteriori più grandi e ovali. Dal 1962 gli archi passaruota sono ingranditi e i po-

## COLORI DI SERIE

### 1951-1958

Rosso ceralacca sotto/marrone castagna sopra, primi esemplari col solo tetto bianco perla. Fino al 1955 anche tinta unita grigio pietra

Stone Grey Grigio pietra	L221		Stone Grey Grigio pietra	L221	
Chestnut Brown Marrone castagna	L73		Sealing Wax Red Rosso ceralacca	L53	

### 1958-1961

Rosso ceralacca sotto/grigio-beige sopra. Anche tinta unita grigio perla

### 1961-1964

Rosso ceralacca sotto/grigio-beige sopra, turchese sotto/bianco-azzurro sopra, grigio topo sotto/bianco perla sopra

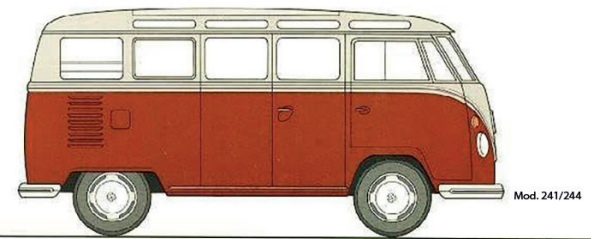
### 1964-1965

Rosso ceralacca sotto/grigio-beige sopra, blu mare sotto/bianco-azzurro sopra, verde velluto sotto/bianco-azzurro sopra

### 1965-1967

Rosso Tiziano sotto/grigio-beige sopra, blu mare sotto/bianco nuvola sopra, verde velluto sotto/bianco perla sopra

Beige Grey (Grigio-Beige)	Cumulus White (Bianco nuvola)	Pearl White (Bianco perla)
		
		
Titian Red (Rosso Tiziano)	Sea Blue (Blu mare)	Velvet Green (Verde velluto)



45 44 83 SEAL RED / BEIGE GREY (Rosso ceralacca / Grigio Beige)



12 17 83 SEA BLUE / BLUE WHITE (Blu mare / Bianco azzurro)



38 17 83 VELVET GREEN / BLUE WHITE (Verde velluto / bianco azzurro)

steriori hanno il bordo sporgente. Nel 1963 arrivano i lampeggiatori anteriori più grandi ovali e il portellone posteriore più largo, con un lunotto decisamente ingrandito. Quest'ultima modifica segna una tappa fondamentale nell'evol-

uzione del "Samba-Bus", poiché porta all'eliminazione dei finestrini angolari sui montanti posteriori; di conseguenza, tenendo conto del numero delle superfici vetrate, si passa dal "23 vetrini" al "21 vetrini", per dirla come i veri cultori del

modello. Inutile dire che gli esemplari del primo tipo, più eleganti e soprattutto più rari, sono quelli più ricercati dai collezionisti e quindi i più quotati; comunque le cifre richieste per una versione in assoluto prodotta in pochi esem-

plari rispetto al totale dei T1 sono molto elevate, tanto da sfiorare recentemente i 100.000 euro; per non parlare dei 198.000 dollari battuti a un'asta tenuta a Las Vegas nel 2017 per un esemplare del 1963 probabilmente finito in ma-



Un esemplare del 1960 in una foto pubblicitaria Volkswagen dell'epoca. La livrea è sempre rosso ceralacca/grigio-beige. Si noti il portellone posteriore aperto.



no a qualche star del cinema o della TV: follie d'altri tempi, considerati quelli di oggi... Per via di tali quotazioni negli ultimi anni molti "Samba-Bus" sono stati restaurati, perché ne valeva certamente la pena. Purtroppo alcuni mostrano "licenze" riguardanti la livrea e non solo; grave poi che alcuni, fortunatamente pochi, siano dei falsi, realizzati, abbastanza facilmente data la buona disponibilità di ricambi originali e soprattutto rifatti, trasformando dei Bus standard se non addirittura dei Kombi (il furgone vetrato promiscuo) e riconoscibili solo da chi è veramente esperto del modello e si è adeguatamente documentato. Va precisato oltretutto che, a creare una certa confusione nell'identificazione, contribuisce il fatto che fin dagli anni 50 il "Samba Bus" è offerto a richiesta anche con un allestimento privo degli oblò pano-



*Un Export del 1963, ancora "23 vetrini", per il mercato USA, coi fari "sealed-beam" (sigillati) e le protezioni tubolari sui paraurti obbligatori in quel Paese. Si notino i lampeggiatori anteriori grandi ovali, introdotti quell'anno, e i fanali posteriori grandi ovali, introdotti nel 1960; queste ultime due sono specifiche adottate su tutta la produzione. Questo esemplare, in livrea turchese/bianco-azzurro, esibisce il parabrezza e il lunotto "Safari" con aperture a compasso, un optional molto gradito nei Paesi più caldi.*



*Un Export del 1965 "21 vetrini", anch'esso per il mercato USA, in livrea blu mare/ bianco nuvola, con portapacchi optional. Evidente la presenza del portellone e del lunotto più larghi adottati nell'agosto 1963. Si noti l'incavo sulla porta laterale ad armadio, che ne consente l'apertura totale senza farla danneggiare dalla maniglia della porta anteriore.*



ramici sul tetto e del tettuccio apribile, perciò, perciò classificabile come "15 vetrini", prima del 1963, e "13 vetrini" successivamente. Sempre più apprezzato rispetto a tutti gli altri pulmini realizzati nel tempo per fargli concorrenza e perciò forse sopravvalutato, il "Samba-Bus" oggi rappresenta un pezzo di alta collezione, il cui acquisto va però ben ponderato. ▀

WILLYS AERO

Aero Willys 2600  
brasileana con i paraurti  
rinforzati.



# TRE VITE PER UN'AUTO



di Marco Batazzi

Se l'equazione Willys = Jeep è assodata molto meno ci si ricorda di quando Willys produceva normali automobili per tutti i giorni

**A**l termine della guerra, senza più richieste militari, le vendite della Willys crollarono a poco più di 44.000 unità, per la maggior parte Jeep CJ2A oltre a un piccolo numero di auto modello Americar uguali a quelle del 1942, per la quale fu studiato un aggiornamento, dovuto alla mano felice di Brooks Stevens, che fu tuttavia accantonato: alla fine l'azienda preferì allargare l'offerta di veicoli 4x4 e utilitari, con i nuovi camioncini pickup, assai apprezzati per la loro trazione integrale. Sul telaio allungato dei camioncini Brooks Stevens propose nel 1946 una giardiniera (la prima in America con carrozzeria interamente in acciaio) che fu molto ben accolta dal pubblico. Le vendite procurarono profitti e nel 1948 Willys lanciò la Jeepster, una specie di torpedo immaginato per i giovani ed equipaggiato di serie col motore Go-Devil da 72



Nel 1952, in mezzo a tante Jeep appare la Aero, che segna il ritorno della Willys nel settore delle automobili convenzionali.



Una "Jeep" con carrozzeria da berlina decapottabile, ripresa da qualche parte in Germania nel dopoguerra, mostrava il desiderio di auto che coinvolgeva anche i residuati bellici.



Con la Willys Station Wagon del 1948 un piccolo costruttore iniziava l'era delle giardinette metalliche in luogo delle costose costruzioni miste in acciaio e legno.



La Jeepster fu un tentativo di proporre ai giovani una vettura sportiveggiante per il tempo libero, ma non fu un successo.



La Aero Falcon De Luxe a due porte del 1953. Nello stesso anno Willys rimediò alla scarsa offerta di modelli con la versione a quattro porte, qui a destra una Aero Lark De Luxe.



Per quanto nella sigla appaia la parola De Luxe, la due porte del 1954 appariva molto spartana.



Qui una Bermuda hardtop del 1955 con elegante trattamento bicolore. La ruota di scorta esterna (Continental kit) era un optional di moda che contagiò anche la Willys Bermuda.

cavalli, derivato dal 4 cilindri della Jeep ma con testata differente, mentre sulla Station Wagon era stato proposto un nuovo 6 cilindri da 75 CV.

Nel 1952 la Willys si sentì pronta a rientrare nel segmento delle automobili convenzionali e lo fece il 19 gennaio presentando la Aero Willys, una berlina con passo di 108 pollici (2,74 metri) che la collocava in un segmento di auto medie che allora non esisteva ancora: quello delle compact. La speranza era che una berlina compatta ma spaziosa guadagnasse rapidamente in popolarità.

Fu offerta in tre modelli: Aero-Lark, Aero-Wing e Aero-Ace: le prime due equipaggiate col 6 cilindri Lightning da 75 CV a valvole laterali, l'altra con il nuovo motore Hurricane da 90 CV. Presto alle berline normali si sarebbe aggiunto l'elegante hardtop Aero-Eagle.

Le Aero erano spaziose in considerazione delle dimensioni esterne e, col motore da 90 CV, offrivano prestazioni onorevoli e un'ottima maneggevolezza.

I difetti principali erano

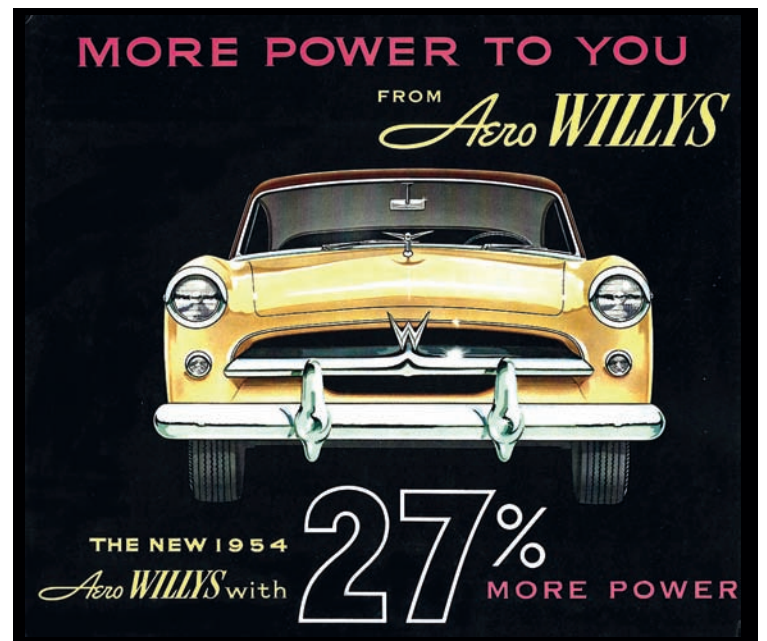
due: tutte le Aero avevano due sole portiere e il prezzo, fissato in \$ 1.731 per il modello base, risultava assai più elevato di quello della Ford meno cara (\$ 1.485). Nonostante questi handicap le Willys furono accolte con interesse e vendettero, all'inizio, piuttosto bene. Per capitalizzare l'accoglienza, nel 1953 una Aero-Falcon con motore da 90 CV andò a sostit-

uire la Wing, mentre tutte le berline furono offerte anche con 4 porte, beneficiando altresì di una riduzione del prezzo.

In quel periodo le esportazioni in America Latina erano forti al punto da suggerire di creare, nel 1953, la Willys-Overland do Brasil, destinata inizialmente a costruire la Jeep in loco, che nel 1954 sarebbe diventata l'auto più venduta in Bra-



Catalogo 1953 della Aero.



Il catalogo 1954 sottolinea l'aumento di potenza disponibile per i motori.



Foto ufficiale in stile Hollivoodiano per il lancio della Willys Aero 2600.

sile. Ciò avveniva proprio mentre si verificava il passaggio di proprietà alla Kaiser Corporation, da cui si ereditò il 6 cilindri di 3,7 litri da 117 CV, che andò a equipaggiare i pick-up e la Station Wagon. Le vendite della Aero sul mercato Nordamericano, tuttavia, cominciarono a ristagnare: nel 1955 l'offerta delle Aero era ridotta a due sole serie, la Custom (berline a 2 e 4 porte) e la Bermuda (l'hardtop). Pure se elegantemente ristilizzate e offerte anche in accattivanti tinte bicolore, le Aero attrassero sempre meno clienti e furono tolte di listino nel 1956.

### Inizia la seconda vita

Non andarono però in pensione, perché la direzione esecutiva brasiliana aveva deliberato nel 1956/57 di produrre la Aero in Brasile accanto alla piccola Dauphine di cui aveva acquisito da Renault la licenza di costruzione. Il marchio Willys trovava in Brasile una seconda vita dopo che, sul finire del 1953, era stato cancellato negli Stati Uniti, ormai sostituito da Kaiser. La versione brasiliana, chiamata Aero Willys 2600, si collocava al top della gamma della Willys-

Overland do Brasil e, a parte le grosse auto americane d'importazione, aveva una sola concorrente: la Simca Chambord con un motore V8 di 2.351 cc che sviluppava appena 84 CV, vale a dire sei in

meno del motore a 6 cilindri in linea che equipaggiava la Aero Brasiliana, che pure manteneva la poco comune conformazione con valvole di aspirazione in testa e di scarico laterali.

Il 25 marzo 1960 le prime Aero brasiliane cominciarono a uscire dalla linea di montaggio: furono ben accolte benché fossero di classe superiore.

La rivista "Quatro Rodas" premiò la loro qualità di costruzione e l'abitabilità anche per sei persone, ma lamentò che linea e fanaleria apparivano piuttosto pesanti e in effetti erano le stesse della vettura americana di un lustro prima.

La Willys pose mano al cosiddetto "Progetto 213" per svecchiare la vettura. Fu assoldato allo scopo lo stilista americano Brooks Stevens, noto per la sua abilità di riuscire a rinnovare carrozzerie diventate obsolete con un budget ristretto. Per il Brasile il "Progetto 213" rappresentava qualcosa di completamente nuovo e di importanza tale che la vettura, una volta ultimata, fu esposta addirittura al Salone di Parigi nel 1962, oltre che - naturalmente - al Salone di San Paolo del Brasile, nel novembre 1962.



La Aero Willys 2600 al Salone di San Paolo del 1962, una Miss e due noti campioni dello sport: Pelé, a sinistra, e il pugile Éder Jofre, campione dei pesi gallo, a destra.

**Seu padrão de automóvel**

Aero-Willys '62... personaliza o seu bom gosto. As novas cores, selecionadas cuidadosamente, acentuam uma elegância moderna. O interior foi redesenhado, para oferecer o máximo conforto aos passageiros. Silenciosa potência e superior desempenho também se acham presentes, reafirmando a liderança do

**Aero Willys '62**

Fabricados pela Willys-Overland - São Bernardo do Campo, Estado de São Paulo

Pubblicità brasiliana per la Aero Willys.



Un confronto fra le viste posteriori. A sinistra la Aero 2600: è ben visibile il cofano del baule del 1952, dissimulato fra le vistose pinne. Con il restyling del 1965, foto al centro, la vettura ricevette una coda moderna e squadrata. A destra la Itamaraty che si distingueva dalla Aero 2600 per i nuovi fanali posteriori ad andamento orizzontale.



Al 5° Salone di San Paolo del 1966 il pubblico è sorpreso dalla Itamaraty Executivo Limousine.



Interni della Itamaraty Executivo Limousine Standard, con divano a tre posti e due strapuntini ribaltabili trasversali.

La carrozzeria disegnata da Brooks Stevens era un capolavoro di economia, perché riusciva a dissimulare, con un abile gioco di parafranghi (con pinne posteriori) gli stessi cofani dell'auto che andava a sostituire, risparmiando costosi stampi nuovi.

L'intero progetto, dal febbraio 1961 al luglio 1963, assorbì circa 130.000 ore di lavoro e straordinari per altre 43.500. Le vendite al pubblico iniziarono appunto nel 1963 in occasione dei festeggiamenti per i 60 anni dal lancio della prima Willys (la Overland del

1903). L'accoglienza per la nuova vettura, nonostante si trattasse di un'auto di classe superiore, fu entusiasmante: entro la fine del 1963 una Aero 2600 festeggiò la 250.000ª Willys do Brasil.

Le critiche alla nuova Aero 2600 si concentrarono su quelle strane palpebre sopra ai fari e sulla coda, dove il cofano arrotondato, seppure abilmente nascosto, risaliva pur sempre a 10 anni prima e stonava con le nuove linee squadrate. Al primo restyling del 1965 vennero eliminate le palpebre sui fari davanti e la coda fu allungata di qualche centimetro e dotata di un cofano nuovo, ampliando così lo spazio disponibile per i bagagli. Nel corso dell'anno successivo uscì il nuovo modello Itamaraty, che si affiancava alla 2600 già in produzione, invariata ad eccezione del tetto rivestito in vinile opzionale.

La Itamaraty era lussuosa e sfoggiava un nuovo frontale con griglia unica senza divisorio frontale, mentre dietro i fanali verticali inseriti nelle pinne lasciavano il posto a nuove luci posteriori orizzontali.

Sulla base della Itamaraty venne realizzata la prima limousine nazionale, la Itamaraty "Executivo".

Questa versione era allungata di ben 72 centimetri rispetto alla berlina normale, realizzata in collaborazione con la carrozzeria Karmann-Ghia (in Brasile l'equivalente della Karmann tedesca portava anche il nome del carrozziere italiano).

Per un maggiore confort l'albero motore era sdoppiato in modo da ridurre le possibili vibrazioni in un albero troppo lungo. La vettura era offerta in versione «Standard», con cinque posti nel comparto posteriore (di cui due pieghevoli), radio, lettore di cassette, poggiatesta regolabile, aria condizionata e una targhetta con il nome del proprietario. Sulla «Special Executivo» il posto centrale del divano posteriore era soppresso e sostituito da una console con registratore vocale Sony, rasoio elettrico Remington Roll-a-matic, lettore di cassette a cartuccia e vano per riporle, interruttore supplementare per le luci e accendisigari. Questa versione costava come due Itamaraty Standard.

Su entrambe le "Executivo" un cristallo discendente elettrico separava il posto del guidatore, rivestito di pelle nera, dall'abitacolo posteriore in pelle color Avana.

Curiosamente nessuna delle due



Pubblicità delle Ford Aero e Itamaraty per il 1971.



Una rara immagine a colori del restyling proposto dalla Ford per la Aero.



La Ford Itamaraty 1971, con le coppe ruote della Galaxie e il tetto rivestito di vinile.

#### DATI TECNICI WILLYS AERO ACE/EAGLE

(fonte dati Revue Automobile 1954)

##### Motore

Cilindrata 3706 cc - Alesaggio x corsa (mm) 84,1 x 111,1 - Potenza CV 117 (SAE) a 3650 giri - Coppia (in mkg) 26,3 a 1800 giri - Rapporto di compressione 7,3:1 - Albero a camme e valvole 1 albero camme con valvole ammissione in testa e scarico laterali

##### Trasmissione

Cambio a 3 marce (2ª e 3ª sincronizzate) o automatico Hydramatic (optional) - Sterzo a vite e rullo

##### Corpo vettura

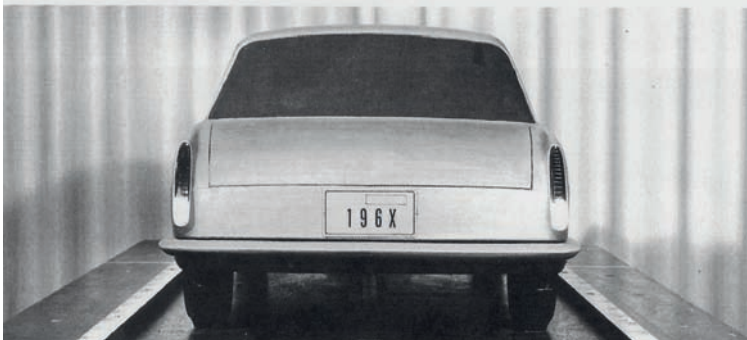
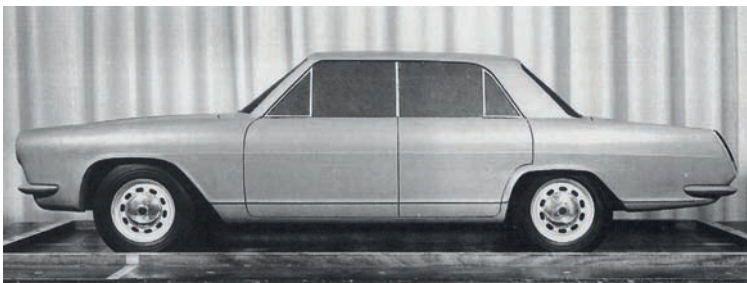
Freni anteriori Tamburo - Freni posteriori Tamburo

##### Dimensioni

Passo 2740 mm - Lunghezza 4590 mm - Larghezza 1830 mm - Altezza 1520 mm - Peso Kg 1260 (Ace) 1290 (Eagle)

##### Prestazioni

Consumo (litri x 100 Km) 10-13 circa - Velocità massima Km/h 160 (con overdrive optional)



Un paio di immagini del modello in scala di quella che avrebbe potuto essere la nuova Willys Aero se l'azienda nel frattempo non fosse stata acquisita da Ford.

versioni aveva il cambio automatico né il servosterzo, tuttavia il rapporto della scatola sterzo era variato rispetto alla berlina normale, per renderne più leggero l'azionamento.

Il primo modello "Esecutivo" fu consegnato nel 1967 al maresciallo Castello Branco e servì sette Presidenti della Repubblica, trasportando anche molti ospiti illustri, tra cui la Regina Elisabetta II d'Inghilterra. Pare che in tutto ne siano state costruite 25, più i due prototipi.

#### Nel 1967 si assiste all'inizio della terza vita

Nel 1967 iniziava un nuovo corso nella storia della Willys do Brasil in quanto il colosso americano Ford aveva rilevato le azioni della Kaiser Jeep Corporation, pari al 35,75% e quelle in mano alla Renault (12%) diventando di fatto proprietaria dell'azienda da cui, per contratto, la Renault si impegnava a lasciare il Brasile, per concentrarsi solo sul mercato argentino.

Le Willys Aero e Itamaraty furono inviate negli Stati Uniti per essere valutate e intanto, per il 1968, non subirono variazioni di rilievo, mantenendo ancora i marchi originali. In quell'anno la Ford, con i modelli Galaxie e LTD/Landau arrivava a sfiorare il 25% del mercato delle auto di lusso in Brasile, ma le due versioni della Willys si difendevano ancora bene con il 36% e oltre 10.500 vetture vendute.

L'anno successivo furono messe in opera migliorie al motore (130 CV su Aero Willys e 140 su Itamaraty), al cambio (già di per sé il migliore fra le auto brasiliane) e altre piccole, oltre ai nomi preceduti da "Ford" sulle targhette. Nonostante questo il lancio della General Mo-

tors Opala, che, sebbene con il motore a 4 cilindri costava come la Aero, causò un rimescolamento delle classifiche di vendita conquistando il 56% del mercato e retrocedendo le nostre due ad appena l'11% complessivo.

Nel corso del 1969 era stata avanzata una proposta di restyling per entrambe le vetture, con un frontale che proponeva un falso radiatore verticale sullo stile delle LTD americane, che mal si adattava su una vettura stretta come la Aero e che fu bocciato (fortunatamente) da Henry Ford II in persona. Le due rimasero in produzione anche perché una Ford Galaxie costava 38.000 cruzeiros mentre per la Aero-Willys ne bastavano 22.000 (25.000 per la Itamaraty). Nonostante il prezzo apparentemente favorevole, nel 1970 le vendite dei due modelli erano scivolte verso il basso della classifica e su quasi 60.000 auto della loro categoria, soltanto poco più di 2.000 erano le vecchie "Willys".

L'ultimo anno di produzione fu il 1971: Ford aveva già il modello pronto per sostituirle (la Maverick). A settembre l'ultima delle Aero lasciò la catena di montaggio, andando a confluire nelle scorte che rimasero in vendita fino al primo trimestre del 1972. In undici anni di produzione della Aero e cinque della Itamaraty furono prodotte rispettivamente 99.621 vetture dell'una e 17.216 dell'altra. Per confronto, nei tre anni di produzione negli Stati Uniti, della sola Aero furono prodotte 92.046 unità.

Di quello che avrebbe potuto essere la Aero in seno alla Willys do Brasil se avesse potuto ricevere una moderna carrozzeria nuova ci restano le poche foto di un modello di stile in scala ridotta. ▀



# UNA SOCIETÀ DI BREVE DURATA

di Elvio Deganello



*La SIATA Abarth 750 Coupé a 4 posti esposta nel 1959 al Salone dell'Automobile di Torino. Come la 750 Spider, è un modello della gamma Siata, riproposto con il nuovo marchio e con il noto motore maggiorato a 735 cc che non ha la sportività delle vere Abarth.*

Nel 1959 Carlo Abarth è tirato a forza nella SIATA da uomini della Fiat. Non si occupa mai del marchio SIATA Abarth, che scompare due anni dopo senza lasciare alcun rimpianto



*La SIATA Abarth 750 Spider con le "pinne" caudali e l'ornato piuttosto pesante appare una fuoriserie pacata e un poco leziosa come le Siata-Abarth 750 coupé, dalla quale riprende senza variazioni la meccanica elaborata a 735 cc, ma piuttosto "calma".*

**L**e precondizioni per la nascita del marchio SIATA Abarth si realizzano nel 1958 quando Carlo Abarth risponde con un secco no al Presidente della Fiat Vittorio Valletta che gli consegna una targa ricordo per i record della 500 e gli chiede se è contento del trattamento che la Casa gli riserva. L'episodio lascia basiti i dirigenti, ma l'esito è positivo perché la Fiat formula un accordo che comporta un premio in denaro per ogni vittoria di una Fiat elaborata Abarth. Il rapporto di collaborazione così stabilito non porta solo vantaggi. Infatti, nel 1959 Carlo Abarth e il socio di capitale Carlo Scagliarini sono forzati a intervenire in aiuto della SIATA da personaggi della Fiat ai quali non si può dire di no. La SIATA (acronimo di Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto-aviatorie) nasce nel 1926 da un'idea di Giorgio Ambrosini che cita spregiudicatamente gli aerei per sveltire i permessi governativi, grazie alla rilevanza bellica dell'aviazione. La SIATA non si occupa di velivoli, la sua specialità sono i kit di elaborazione per le tranquille Fiat 514 e 508 Balilla. Negli anni Trenta acquista la Carrozzeria Italiana di Andrea Mantelli per realizzare automobili elaborate anche nell'estetica e nel 1936 la vasta clientela della neonata Fiat 500 "Topolino" permette un forte impulso all'azienda. Nel 1938 la Fiat affida alla SIATA la sperimentazione e la realizzazione di particolari da corsa e le "Topolino" elaborate SIATA colgono numerosi successi che aprono la via a una gamma di eleganti spider derivate dalla popolare utilitaria. Durante la



*Lo sconcertante Pulmino è l'unica automobile originale della SIATA Abarth. Dei quattro modelli proposti, questo ottiene i maggiori consensi da parte del pubblico e della critica: tanto basta per capire quanto sia scarso il successo delle altre.*

<p><b>MOTORE</b></p> <p>Numero cilindri . . . . . 4          Aliesaggio e corsa . . . 60x56 mm          Cilindrata totale . . . . . 633 cm<sup>3</sup>          Rapporto compressione . . . 7,5          Capacità coppa olio . . . . . 3 lt.          Carburatore . . . . . Weber 26 JM          Leva cambio a cloche sul pavimento          Capacità serbatoio carburante . 27 lt.          Dimensioni pneumatici . . . 5.20x12          Potenza max 24,5 CV a 5000 giri/l'          Potenza fiscale . . . . . 9 CV</p> <p><b>INGOMBRI</b></p> <p>Passo . . . . . 2000 mm          Carreggiata anteriore . . . 1144 mm          Carreggiata posteriore . . . 1154 mm          Lunghezza totale . . . . . 3285 mm          Larghezza totale . . . . . 1380 mm          Altezza totale . . . . . 1345 mm          Peso a vuoto della vettura . 595 Kg.</p> <p><b>PRESTAZIONI</b></p> <p>Consumo Km. 17,5 con 1 lt. (CUNAI)          Velocità massima . . . . . 100 Km/h</p>	<p><b>CARATTERISTICHE TECNICHE</b></p> <p><b>SIATA ABARTH 600 ELABORATA</b></p>  <p><b>CARATTERISTICHE TECNICHE</b></p> <p><b>SIATA ABARTH 750 ELABORATA</b></p>	<p><b>MOTORE</b></p> <p>Numero cilindri . . . . . 4          Aliesaggio e corsa . . . 60x65          Cilindrata totale . . . . . 735 cm<sup>3</sup>          Rapporto compressione . . . 7,8          Capacità coppa olio . . . . . 3 lt.          Carburatore . . . . . Weber 26 JM          Leva cambio a cloche sul pavimento          Capacità serbatoio carburante . 27 lt.          Dimensioni pneumatici . . . 5.20x12          Potenza max 31 CV a 5000 giri/l'          Potenza fiscale . . . . . 10 CV</p> <p><b>INGOMBRI</b></p> <p>Passo . . . . . 2000 mm          Carreggiata anteriore . . . 1144 mm          Carreggiata posteriore . . . 1154 mm          Lunghezza totale . . . . . 3285 mm          Larghezza totale . . . . . 1380 mm          Altezza totale . . . . . 1345 mm          Peso a vuoto della vettura . 595 Kg.</p> <p><b>PRESTAZIONI</b></p> <p>Consumo Km. 14,3 con 1 lt. (CUNAI)          Velocità massima . . . . . 110 Km/h</p>
--	---	--

<p><b>COUPÉ SIATA ABARTH 750</b></p> 	<p><b>750 COUPÉ</b></p> <p>Cilindrata totale . . . . . 735 cm<sup>3</sup>          Leva cambio a cloche sul pavimento          Capacità serbatoio carburante . 27 lt.          Potenza max 31 CV a 5000 giri/l'          Potenza fiscale . . . . . 10 CV          Consumo Km. 14,3 con 1 lt. (CUNAI)          Velocità massima . . . . . 110 Km/h</p>
<p><b>FURGONCINO SIATA ABARTH 600 M</b></p> 	<p><b>FURGONCINO 600 M</b></p> <p>Cilindrata totale . . . . . 633 cm<sup>3</sup>          Leva cambio a cloche sul pavimento          Capacità serbatoio carburante . 29 lt.          Potenza max 24,5 CV a 5000 giri/l'          Potenza fiscale . . . . . 9 CV          Consumo Km. 15 con 1 lt. (CUNAI)          Velocità massima . . . . . 90 Km/h</p>

RIPRODUZIONE DALLA STUDIO ROBERTI

La pagina della brochure di vendita della SIATA Abarth nella quale figura il furgoncino 600 M, che per sua natura è il veicolo più estraneo alla produzione del Marchio dello Scorpione. Basta questo per capire che la forzata alleanza fra la Siata e Abarth dura poco.

<p><b>SIATA ABARTH</b></p> 	<p><b>600 ELABORATA</b></p> 
<p><b>SIATA ABARTH</b></p> 	<p><b>750 ELABORATA</b></p> 

Le due versioni della SIATA Abarth sulla scocca della Fiat 600 di serie: in alto la 600 elaborata esteticamente con la tinta bicolore, il doppio profilo in fiancata e la calandra speciale, in basso la 750 con il motore 735 cc le scritte distintive e la calandra semplificata.

guerra tutto si ferma, ma Giorgio e Renato Ambrosini, titolari della SIATA, concepiscono il motore ausiliario per biciclette Cucciolo, che a guerra finita ottiene un successo enorme e mette l'azienda nelle condizioni di tornare a produrre automobili. L'attività della SIATA (ora

Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori) prospera fino alla metà degli anni Cinquanta grazie al successo delle Amica derivate Fiat "Topolino", delle 208 derivate Fiat 8V e delle Daina derivate Fiat 1400. Il 1954 inizia il declino a causa del solenne fiasco della

microvetture Mitzi 400 interamente progettata e costruita dalla Casa. Nel 1959 la situazione economica diventa critica anche se l'avvocato Gianni Agnelli è coinvolto a titolo personale nell'azionariato dell'azienda con una quota di rilievo. Questo spiega perché uomini della Fiat a lui molto vicini sollecitano Carlo Abarth a intervenire. L'adesione strappata quasi a forza dà origine alla società SIATA Abarth, che ha come emblema un guanto d'acciaio e debutta al Salone di Torino nel novembre 1959 presentando quattro derivate dalla Fiat 600: la 600 berlina di serie elaborata esteticamente (disponibile anche con il motore maggiorato a 735 cc), la 750 coupé con il motore di 735 cc, la 750 spider con lo stesso propulsore maggiorato e il pulmino sul pianale della 600 Multipla, disponibile sia con il motore 600, sia con il 750. Dei quattro modelli solo il pulmino è una vera novità, gli altri derivano dalla precedente gamma SIATA ora riproposta con il nuovo marchio. La tenuta della nuova società appare subito labile. Abarth non entra mai nella gestione dell'azienda e tanto meno nella definizione dei modelli, che in parte confliggono con i suoi. Come non bastasse, Carlo Abarth ha un carattere deciso e poco incline ai compromessi che si mal concilia con la disinvolta conduzione degli affari della famiglia Ambrosini. Così la società si scioglie senza rimpianti nel 1961 quando gli Ambrosini trovano nuovi fondi e avviano una consociata in Spagna dalla quale poi nasce la Siata Auto. ▀



I quattro modelli SIATA Abarth esposti nello stand del neonato marchio al Salone dell'Automobili di Torino nell'autunno 1959. La berlina visibile sullo sfondo a sinistra ha il motore di 735 cc con 31 CV privi del brio tipico delle Abarth.

Lancia Thema 2.0 16v V.I.S.

#### Il giusto mix

In apertura, il profilo della Thema terza serie. Nonostante i due restyling che la separano dalle forme originarie, la vettura conserva intatto l'equilibrio tra eleganza e sportività che l'ha resa una delle Lancia più amate degli ultimi quarant'anni.



Molte sono ancora in servizio, ma le Lancia Thema sono già auto da collezione apprezzate da appassionati di tutte le età. Piacciono anche le versioni non al top perché vicine all'auto di famiglia dell'epoca

# IL SALUTO DELL'AMMIRAGLIA



Testo e foto di Michele Di Mauro

Quando si parla di Lancia, lo si fa spesso con nostalgia dei "tempi andati". Che per alcuni sono gli anni Cinquanta delle Aurelia, per altri sono i Sessanta delle Flaminia, per altri ancora i Settanta vissuti in controsterzo con le Fulvia e le Stratos. Quando si parla di anni Ottanta, è automatico il richiamo al "Deltone", macchina indimenticabile e oggi esaltata ai limiti del surreale. Ma se l'Integrale è la Lancia nella memoria e nei sogni proibiti di ogni sportivo, il lancista "vecchio

stampo", il baluardo della "Cavalleria Lancia", ha subito pronto il modello di riserva.

La Thema è, infatti, in parte a sorpresa, una delle Lancia più amate, ricordate e collezionate degli ultimi quattro decenni, spesso da appassionati che, e qui c'è la seconda sorpresa, sono più giovani della vettura stessa. Pensavate che una berlinona come la Thema fosse ricercata solo da professionisti di mezza età? Beh, forse lo era da nuova, oggi invece piace molto ai trentenni. Misteri (belli) del collezionismo!

## Carattere e potenza

La Thema è uno dei pezzi forti del Salone di Torino del 1984. Si tratta, infatti, di un modello attesissimo, con un'eredità pesante: quella della Gamma, chiamata a sostituire le grandi berline Lancia del passato come le Aurelia e Flaminia, rispetto alle quali però si è dimostrata non all'altezza, né per carisma né per qualità generale. La nuova Thema mette invece subito tutti d'accordo: pubblico e critica ritrovano il classico equilibrio della casa di Chivasso in un

prodotto che è al tempo stesso elegante e sportivo, lineare ma non banale e, soprattutto, ricco di contenuti e di personalità nonostante condivida diverse componenti essenziali con le "cugine" Fiat Croma e Saab 9000, nate da una piattaforma comune che porta in dote per tutte la medesima impostazione berlina a tre volumi, con carrozzeria a struttura portante, motore trasversale, trazione anteriore e una bella linea disegnata da Giugiaro. Se esternamente la sagoma è quasi sovrapponibile con le colle-

ghe (il giro porta è addirittura lo stesso), all'interno ognuna delle tre fa il meglio possibile per rispettare i valori distintivi del proprio marchio.

La Thema presenta quindi interni ricchi e ben rifiniti, materiali pregiati come velluto, Alcantara® e pelle Frau, accessori qualificanti come i sedili regolabili e riscaldabili elettricamente, il telefono veicolare, le sospensioni a smorzamento controllato, l'ABS e il climatizzatore automatico. Niente male per metà anni ottanta.

Uno dei cavalli di battaglia della gamma Thema è l'offerta di motori e potenze: si parte dal quattro cilindri duemila bialbero a benzina con iniezione elettronica Bosch LE2-Jetronic, proposto sia in versione aspirata da 120 CV, sia sovralimentata con turbocompressore Garrett T3 e intercooler da 166 CV, quest'ultima capace di sfiorare i 220 km/h e all'epoca tra le berline due litri più veloci sul mercato, fino al quattro cilindri turbodiesel intercooler a iniezione indiretta da 2,4 litri per 100 CV, altro riferimento per la categoria, promossa addirittura come la berlina diesel di serie più potente e veloce del mondo. Seguono poi l'aristocratica 6V, mossa dal 6 cilindri "PRV" da 2,85 litri (sviluppato da Peugeot, Renault e Volvo) da 150 CV, disponibile anche con cambio automatico, alla mostruosa 8.32 equipaggiata nientemeno che col V8 da 2,9 litri derivato dalla Ferrari "Montréal", forte di ben 215 cavalli e detentrica all'epoca dell'ennesimo primato, ovvero la vettura a trazione anteriore più potente sul mercato.

La Thema debutta nella sola versione berlina, ben costruita e rifinita con vetri a filo carrozzeria e gocciolatoi integrati che le valgono l'ottimo CX di 0,32. Nel giro di un paio d'anni si aggiungono le versioni Station Wagon, disegnate e assemblate da Pininfarina, e le Limousine a passo lungo con terza luce centrale, destinate a dirigenti e capi di stato e oggi, come allora, piuttosto rare.



#### **Le novità dell'ultima serie**

*Sopra, le due canoniche viste di tre quarti raccontano come la Lancia Thema trovi nelle proporzioni classiche la formula del successo. Archetipo della berlina tre volumi, è imponente senza risultare pesante. Stupiscono poi, se paragonata alle moderne crossover, le dimensioni in realtà piuttosto compatte, mentre all'epoca la Thema era percepita come vettura medio-grande. Sotto, da sinistra, alcuni dettagli distintivi della terza serie: il fanale anteriore diviso orizzontalmente (introdotto già con la seconda serie); il paraurti maggiorato col gruppo ottico aggiuntivo; la coda coi fari "rossi" e il baule liscio; la targhetta identificativa della LS e, sotto, il badge del Lancia Thema Club Italia.*





### Tre serie

Insomma, gli ingredienti ci sono tutti, e in poche settimane la Thema riesce non solo a far dimenticare la Gamma, ma anche a met-

tere in ombra le rivali straniere dello stesso segmento, come Citroën XM, Audi 100, BMW Serie 5 e Mercedes Classe E, totalizzando oltre 370.000 esemplari in dieci anni, ripartiti tra tre serie. Sulla

scia dell'ottimo successo iniziale, infatti, la casa torinese rafforza la strategia commerciale del modello, subito eletto a icona dell'Italia rampante di quegli anni apprezzata trasversalmente da famiglie, imprenditori, professionisti e politici.

Agli inizi del 1988 debutta quindi la seconda serie, la più venduta delle tre serie Thema. Seppur all'apparenza molto simile alla precedente, la nuova serie presenta oltre 1.100 componenti in-

dite, che vanno dagli interni migliorati con inserti in vero legno alla nuova fanaleria coi proiettori anteriori divisi orizzontalmente, ai nuovi specchi retrovisori esterni elettrici, a una gamma di motori rinnovata con inedite unità a sedici valvole: la "i.e. 16v" da 147 CV, la "Turbo 16v" da ben 181 CV, comune alla vittoriosa Delta Integrale, capace di spingere la Thema a 225 km/h e da 0 a 100 in appena 7 secondi, alla "Turbo Ds" da 2,5 litri e 116 CV.



### Sensazione di qualità

*In alto, i due prospetti frontale e posteriore sottolineano l'impressione di un assetto ben piantato: il comportamento dinamico è uno dei punti forti della Thema. A sinistra, in senso orario, il logo Lancia sullo sportellino che nasconde la radio; i pulsanti di hazard, chiusure centralizzate, alzacristalli e specchi elettrici tra i sedili anteriori; la console con le luci di cortesia sul cielo; i comandi del sofisticato climatizzatore; la strumentazione ricca e ben leggibile. Sotto, la plancia importante e avvolgente e i raffinati sedili rivestiti in Alcantara®, perfettamente conservati.*



## Buona l'ultima

Dopo quattro anni, al Salone dell'Auto di Parigi del settembre 1992, debutta la terza e ultima serie Thema. Nonostante le otto primavere sulle spalle, infatti, la berlina Lancia è ancora sulla breccia, soprattutto sul mercato domestico. La nuova serie ha quindi il compito di traghettare il marchio verso il lancio della successiva Lancia "k", che arriverà due anni dopo, senza peraltro oscurare la Thema, i cui esemplari di fine serie andranno a ruba nonostante l'erede sia già a listino.

Il restyling esterno della terza serie, seppur rispettoso delle eleganti linee originali, è più importante di quello del 1988: i nuovi scudi paraurti maggiorati proteggono la vettura dagli urti fino a 8 km/h, mentre il cofano posteriore diventa totalmente liscio; le cromature diventano brunite e passano all'allestimento di serie alcuni accessori come gli specchi retrovisori monobraccio, il retrovisore interno antiabbagliamento, le tendine posteriori, i cristalli atermici Solextra e le sospensioni con ammortizzatori lamellari.

È poi rivisto e migliorato l'impianto elettrico, ora più affidabile, e la gamma motori è aggiornata alla normativa antinquinamento Euro 1.

La nuova gamma prevede come entry level la "i.e." 8 valvole, non proposta sul mercato italiano; la "i.e." 16v, con potenza portata ora a 155 CV grazie al nuovo sistema

V.I.S. ("Variable Induction System") con condotti d'aspirazione di lunghezza variabile; la "Turbo 16v" con overboost a 2 livelli, forte di ben 201 CV per una velocità massima di 230 km/h e uno scatto da 0 a 100 km/h in soli 7 secondi; infine la "V6" col tre litri "Busso" da 175 CV, di derivazione Alfa Romeo, che sostituisce l'ormai vetusto e assetato 2.8 PRV. La "Turbo Ds" resiste pressoché invariata, ma grazie al catalizzatore ossidante e alla valvola EGR adesso inquina meno.

## Col "V.I.S."

La terza serie rivoluziona lo schema degli allestimenti, ora organizzati in "base", "LE" (Line Executive), "LS" (Line Style) ed "LX", allestimento top di gamma ad appannaggio esclusivamente delle "Turbo 16v" e delle 3.0 "V6". Con un distacco di ben 14 milioni di lire sull'allestimento intermedio "LS" di motorizzazione equivalente, le Thema "LX" sostituiscono nelle posizioni di vertice la Thema "8.32", non riproposta sulla terza serie a causa dell'impossibilità di adattare il V8 Ferrari alle nuove norme antinquinamento.

Della "8.32" la Thema "LX" eredita i lussuosi arredi interni interamente rivestiti in pelle e radica di rosa africana, con i sedili e i pannelli di Alcantara® grigia o, a richiesta, di pelle Poltrona Frau nera, rossa o grigia. Da abbinare, tra gli optio-

## Familiare

Qui sotto, da sinistra, la targhetta identificativa sui parafranghi anteriori; la maniglia porta; lo specchio monobraccio a regolazione elettrica che sostituisce gradualmente quelli a due braccetti a partire dalla seconda serie. In basso, l'ampio vano bagagli, più che sufficiente per le esigenze di una famiglia. E se non bastasse, c'è sempre la Station Wagon.



1984 Lancia Thema 6V prima serie.



1987-1988 Lancia Thema 6V Limousine (834)



1988-1991 Lancia Thema 8.32



1988 Lancia Thema Station Wagon turbo ds

## LA GAMMA LANCIA THEMA TERZA SERIE (1992 – 1994)

### Berlina

16v (1995 cm<sup>3</sup>, 155 CV, 205 km/h)  
16v LE (1995 cm<sup>3</sup>, 155 CV, 205 km/h)  
16v LS (1995 cm<sup>3</sup>, 155 CV, 205 km/h)  
turbo 16v LE (1995 cm<sup>3</sup>, 205 CV, 230 km/h)  
turbo 16v LS (1995 cm<sup>3</sup>, 205 CV, 230 km/h)  
turbo 16v LX (1995 cm<sup>3</sup>, 205 CV, 230 km/h)  
3.0 V6 LE (2959 cm<sup>3</sup>, 175 CV, 220 km/h)  
3.0 V6 LS (2959 cm<sup>3</sup>, 175 CV, 220 km/h)  
3.0 V6 LX (2959 cm<sup>3</sup>, 175 CV, 220 km/h)  
turbo ds (2500 cm<sup>3</sup>, 116 CV, 192 km/h)  
turbo ds LE (2500 cm<sup>3</sup>, 116 CV, 192 km/h)  
turbo ds LS (2500 cm<sup>3</sup>, 116 CV, 192 km/h)

### S.W.

16v (1995 cm<sup>3</sup>, 155 CV, 198 km/h)  
16v LE (1995 cm<sup>3</sup>, 155 CV, 198 km/h)  
16v Fairway (1995 cm<sup>3</sup>, 155 CV, 198 km/h)  
16v LS (1995 cm<sup>3</sup>, 155 CV, 198 km/h)  
turbo 16v LE (1995 cm<sup>3</sup>, 205 CV, 220 km/h)  
turbo 16v Fairway (1995 cm<sup>3</sup>, 205 CV, 220 km/h)  
turbo 16v LS (1995 cm<sup>3</sup>, 205 CV, 220 km/h)  
turbo 16v LX (1995 cm<sup>3</sup>, 205 CV, 220 km/h)  
3.0 V6 LE (2959 cm<sup>3</sup>, 175 CV, 210 km/h)  
3.0 V6 LS (2959 cm<sup>3</sup>, 175 CV, 210 km/h)  
3.0 V6 LX (2959 cm<sup>3</sup>, 175 CV, 210 km/h)  
turbo ds (2500 cm<sup>3</sup>, 116 CV, 192 km/h)  
turbo ds LE (2500 cm<sup>3</sup>, 116 CV, 192 km/h)  
turbo ds Fairway (2500 cm<sup>3</sup>, 116 CV, 192 km/h)  
turbo ds LS (2500 cm<sup>3</sup>, 116 CV, 192 km/h)

nal, con cruise-control e tetto apribile elettrico di cristallo per una dotazione che all'epoca non ha uguali nella produzione nazionale.

Alla terza serie appartiene proprio l'esemplare di queste pagine: una bellissima 2.0 16v "V.I.S." del 1993 con circa 180.000 km percorsi, ac-

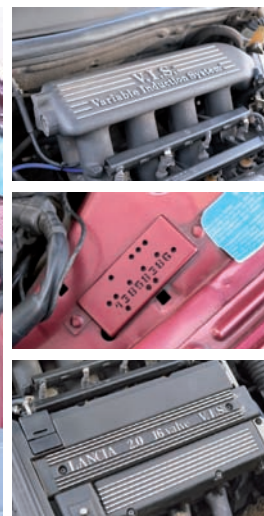
quistata nel 2019 dai fratelli Emanuele e Daniele Gulli, rispettivamente di 37 e 34 anni. La Thema era la macchina dei viaggi da ragazzini col papà, motivo per cui i due si sono messi alla ricerca di un esemplare, scelto però nel colore e nell'allestimento da loro preferito, quindi una terza serie in colore Bordeaux metallizzato 139 con interni in Alcantara® ghiaccio. Oggi è la macchina con cui due o tre volte l'anno si parte insieme, grazie anche alle numerose iniziative del Lancia Thema Club Italia, di cui i fratelli sono assidui frequentatori. Trovata in rete, la vettura si è

presentata già molto ben conservata; sono stati necessari solo una riverniciatura esterna, una nuova diamantatura dei cerchi in lega e un bel tagliando completo per renderla perfetta come appare nel nostro servizio.

### Ultima vera "Thema"

Come abbiamo visto, la Lancia Thema è sostituita nel 1994 dalla "k", modello valido ma che non riuscirà a conquistare nel cuore degli appassionati il posto del modello suo predecessore. A essa segue poi la controversa "Thesis", a listino dal 2002 al 2009, dopodiché il posto dell'ammiraglia di rappresentanza nei listini Lancia

resta vacante per un paio d'anni. Il nome Thema è recuperato nel 2011 in una discussa operazione di rebranding per proporre, a seguito dell'acquisizione di Chrysler Group da parte del Gruppo Fiat, la nuova Chrysler "300" sui mercati europei. Rispetto a questa, la nuova Thema si differenzia per pochi dettagli estetici e meccanici. Seppur un'ottima vettura, col plus della trazione posteriore e di una accattivante gamma di motori tutti V6, la nuova Lancia tradisce un'impostazione visibilmente made in USA; un peccato imperdonabile per l'esigente clientela lancista. Che, ancora oggi, se pensa all'ultima grande berlina Lancia, ricorda con affetto l'unica, "originale", Thema. ▀



### Anteriore trasversa

Qui sopra, il vano motore della 2,0 16v V.I.S. L'inedito sistema di condotti di aspirazione a lunghezza variabile (dettaglio in alto a destra), introdotto con la terza serie della gamma Thema, permette questo due litri a sedici valvole aspirato di erogare ben 155 cavalli e di sfondare il muro dei duecento chilometri l'ora.



GRAN PRIX LIONE 1914



Affiche della Fiera Internazionale di Lione del 1914 nel quale è compreso il Gran Premio dell'ACF.

Sul circuito stradale di Lione le maggiori nazioni automobilistiche europee si sfidarono per l'ultima volta prima che scoppiasse la Grande Guerra



# L'ULTIMO GRAN PREMIO DELLA BELLE EPOQUE

di Renzo De Zottis

**I**l 4 luglio 1914, festa nazionale francese, venti di guerra stavano percorrendo l'Europa. Solo una settimana prima l'arciduca Francesco Ferdinando, erede al trono d'Austria-Ungheria, era stato assassinato con la moglie a Sarajevo e le cancellerie erano in fibrillazione per evitare che quella scintilla potesse innescare un incendio a livello europeo. Sappiamo che purtroppo non sarà così. Ma intanto quella che era stata definita la "belle époque" in qualche modo continuava a mettere in scena le sue ultime rappresentazioni. Una tra le più importanti si svolse a Lione, sede da maggio di una grande Fiera Internazionale che avrebbe dovuto durare fino a novembre, nell'ambito della quale era stato previsto per il 4 luglio lo svolgimento del Gran Premio dell'Automobile Club di Francia. Dopo la prima edizione ospitata nel 1906 a Le

Mans, la manifestazione era stata disputata per tre volte a Dieppe e una ad Amiens e nel 1907 si era avuta la vittoria di Felice Nazzaro su una Fiat 8 cilindri da 135 cv. In quel 1914 la grande svolta tecnica consisteva nella riduzione delle cilindrata, misura con la quale si cercava di limitare le medie delle vetture che stavano diventando sempre più elevate. Per la prima volta, dopo anni di formula libera che aveva portato a cilindrata mostruose, ne era stata imposta una massima di 4,5 litri unita al peso massimo consentito tra gli 800 e i 1.100 kg. Era stato inoltre introdotto anche un limite di cinque auto per costruttore e non erano consentite iscrizioni di privati. Lione aveva investito molto per ottenere la gara che si sarebbe svolta su un circuito stradale di 37,6 km a sud della città da percorrere venti volte per un totale di 752,6 chilometri. Il percorso triangolare partiva da Les Ronzières, appena



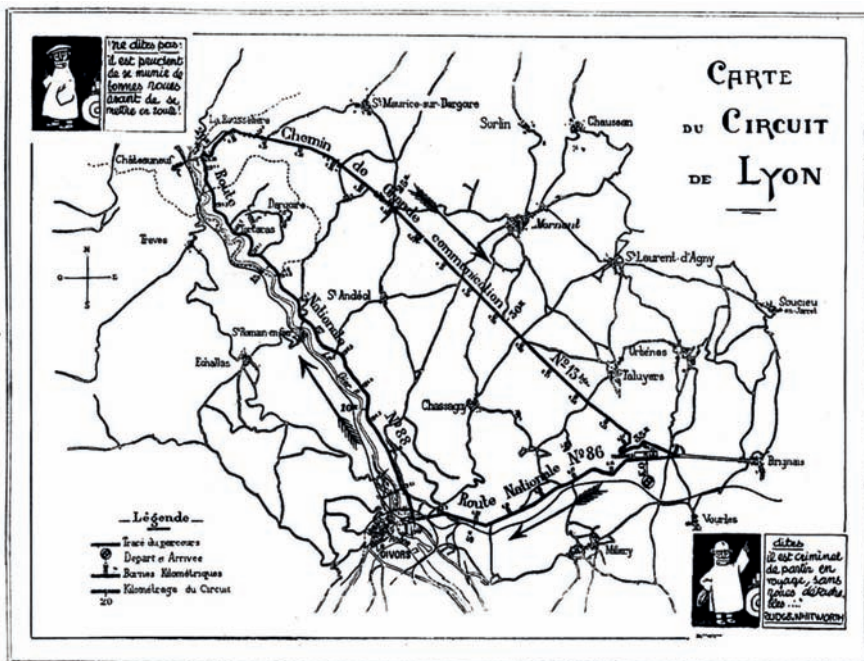
Il campione della Peugeot Georges Boillot, grande favorito ma costretto al ritiro all'ultimo giro.



Il compagno di squadra Jules Goux. Alla fine sarà quarto dopo le Mercedes.



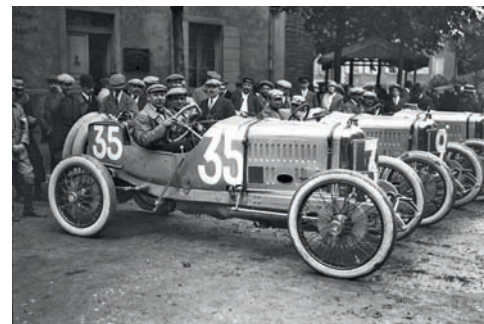
Il vincitore Christian Lautenschlager con il suo meccanico e coéquipier.



Il tracciato del circuito extracittadino di 37,6 chilometri.

fuori Brignais, sulla Route Nationale 86 a sud ovest di Lione, dove un grande cartellone aggiornava gli spettatori sull'andamento della corsa, per giungere alla cittadina di Givors. Risaliva poi la Route Nationale 88 che si snodava lungo il fiume Gier fino a Châteauneuf. Da qui affrontava un lungo rettilineo ondulato di 12 chilometri prima di arrivare a un brusco tornante destra-sinistra in discesa soprannominato le piege de la mort (la trappola mortale) e un successivo secco tornante a Les Sept Chemins poco prima del traguardo. Alla fine di giugno questi due tornanti erano stati cementati e tutto il tracciato era stato consolidato con scaglie di granito e trattato con cloruro di calcio per ridurre la polvere. I 37 iscritti rappresentavano sei nazioni: Francia, Germania, Belgio, Svizzera, Gran Bretagna e Italia ed erano ben tredici le case presenti con almeno una vettura: Mercedes, Peugeot, Opel, Delage, Sunbeam, Fiat, Vauxhall, Aquila Italiana, Nagant, Théo-Schneider, Pic-Pic (Piccard-Pictet), Alda e Nazzaro. Grande favorita naturalmente era la Peugeot dopo le due vittorie consecutive del 1912 e del 1913 ottenute da Georges Boillot, presente a Lione assieme a Jules Goux e Victor Rigal. Le tre L45 progettate appositamente per questa corsa montavano un quattro cilindri da 4,5 litri di 2.800 giri/min, con doppio albero a camme, e 112 CV. Dotata per la prima volta di freni sulle quattro ruote, la vettura sfoggiava anche una lunga coda aerodinamica nella quale erano alloggiati i due pneumatici di scorta. Anche la Delage aveva schierato tre nuovissime Type S con motore bialbero da quattro litri e mezzo litri dotate di doppia accensione e valvole desmodromiche, cambio a cinque marce e freni sulle quattro ruote per Albert Guyot, Arthur Duray e Paul Bablot. Le marche italiane potevano vantare nove equipaggi. Felice Nazzaro (vincitore nel 1907 su Fiat), Jean Porporato e Julio De Moraes correvano con delle Nazzaro appositamente allestite per il

Gran Premio, propulse da un quattro cilindri di 4.500 cc a 16 valvole. La Fiat per i suoi piloti Alessandro Cagno, Antonio Fagnano e John Scales schierava le S57/14B dotate di un quattro cilindri monoblocco con valvole in testa da 135 CV a 3.000 giri e anch'esse presentavano i freni su tutte e quattro le ruote. Sulle Aquila Italiana (le uniche a sei cilindri) correvano Meo Costantini, Vincenzo Marsaglia ed Eugenio Beria d'Argentina. Per quanto riguarda le marche tedesche la Opel faceva esordire a Lione lo sviluppo del modello da quattro litri del 1913, tecnologicamente molto avanzato con quattro valvole per cilindro e albero a camme in testa. Al volante delle tre vetture di Rüsselsheim c'erano Carl Jörns, Emil Erndtmann e Franz Breckheimer. Ma il vero nemico da battere per le squadre francesi era la Mercedes che, dopo la vittoria nel 1908, tornava in forze al Gran Premio di Francia con cinque 18/100 dotate del nuovo quattro cilindri in linea da 4,5 litri di origine aeronautica. Primo motore da competizione della casa a superare i 3.000 giri/min, erogava la sua potenza massima di 106 CV a 3.100 giri/min ed era abbinato ad un cambio a quattro velocità montato separatamente e collegato alle ruote posteriori non attraverso la catena utilizzata fino a quel momento ma da un albero di trasmissione. Le sperimentazioni aerodinamiche compiute nel 1913 avevano disegnato il caratteristico radiatore a forma di tagliavento e una carrozzeria in alluminio avvolgente per ridurre ulteriormente la resistenza. A differenza delle rivali più accreditate, la Mercedes presentava ancora freni solo sull'asse posteriore oltre a un freno sulla trasmissione aggiuntivo. Il team di piloti era guidato dal collaudatore della casa di Stoccarda Christian Lautenschlager (vincitore



La squadra della Delage. In primo piano Arthur Duray.



Lo schieramento di partenza. Primi a partire sono l'ungherese Ferenc Szisz su Alda (1) e il tedesco Carl Jörns su Opel (2).



Nei primi giri il più veloce è Max Sailer su Mercedes. Sarà costretto al ritiro al terzo giro.



La profilata coda della Peugeot di Boillot che resterà al comando per buona parte della corsa.



Comunicazioni per Boillot passato in testa. Notare l'artistico cartello esposto dal commissario.

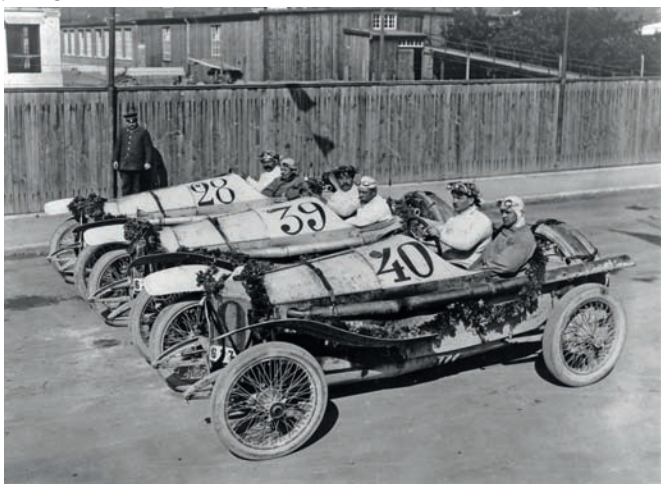


Louis Wagner cambia i pneumatici alla sua Mercedes. I commissari controllano che l'equipaggio non riceva nessun aiuto esterno.



Cambio di pneumatici. Notare il voluminoso cric alla ruota sinistra e la diversa scolpitura dei battistrada delle gomme.

Il terzetto di Mercedes vittoriose dopo il rientro in Germania. Notare che alle vetture sono stati montati nuovamente i lunghi parafanghi anteriori rimossi per la gara.



nel 1908) affiancato da Otto Salzer, dal giovane direttore della Mercedes Max Sailer, dal veterano francese Louis Wagner e dal concessionario belga della Mercedes Théodore Pilette, padre di André e nonno di Teddy. Fin da gennaio, la casa tedesca aveva inviato il suo team in Francia per provare accuratamente il tracciato.

Le Mercedes utilizzavano pneumatici Continental che si ritenevano (a ragione) più resistenti dei Dunlop montati sulle auto rivali e il team aveva calcolato che durante la gara sarebbe bastato effettuare una sola sosta per ogni vettura. Come si vede nulla era stato lasciato al caso per battere i francesi a casa loro.

## La corsa

Il giorno della corsa, sotto un bel sole, il sindaco di Lione diede il via, senatore Edouard Herriot con a fianco André Citroën, all'epoca direttore generale della Mors. Le vetture schierate in griglia per sorteggio partivano due a due con un intervallo di 30 secondi e i primi a prendere il via furono l'ungherese Ferenc Szisz su Alda (vincitore della prima edizione del 1906) e il tedesco Carl Jörns su Opel. Al primo giro il favoritissimo Boillot era già in seconda posizione nei tempi mentre rinveniva prepotentemente Max Sailer partito dopo il francese. La Peugeot era avvantaggiata dai freni anteriori nei tornanti e nei rallentamenti ma la Mercedes risultava più veloce sul lungo rettilineo. Nel secondo giro il francese migliora il suo tempo di 10 secondi, e poi di 20 secondi nel terzo giro ma Sailer fa meglio (meno 20 poi meno 30 secondi) e passa in testa. Al quarto giro rinasce la speranza nel team francese perché Sailer comincia a ridurre il ritmo di gara mentre il compagno di squadra Pilette abbandona con l'albero motore rotto. Al quinto giro Sailer ha 2'54" di vantaggio su Boillot ma si scorge del fumo nella scia della sua Mercedes e infatti al sesto giro abbandona a causa della rottura di una biella. Resterà suo il giro più veloce a oltre 112 Km/h di media. Boillot prende il comando a un terzo del percorso fra il tripudio del

pubblico ma le tre Mercedes rimaste incalzano il francese che sta spingendo la sua vettura al massimo fin dall'inizio. A metà gara Lautenschlager conquista il secondo posto mentre Wagner sale al terzo superando Goux. A fare la differenza sono soprattutto i cambi gomme della Peugeot, molto più numerosi di quelli della Mercedes come previsto dal team tedesco. Comunque a tre quarti di gara Boillot è ancora in testa di 2'28" ma Lautenschlager annulla il suo svantaggio giro dopo giro favorito proprio dai problemi alle gomme del francese e al 17mo giro solo 14 secondi separano i due piloti. I trecentomila spettatori distribuiti lungo il percorso trattengono il fiato: riuscirà Boillot a resistere all'attacco della Mercedes? Purtroppo no perché il giro successivo il pilota tedesco passa in testa e guadagna addirittura oltre un minuto all'inizio dell'ultimo giro favorito dal fatto che la Peugeot di Boillot comincia ad avere problemi di motore. Dopo oltre sette ore di gara la bianca Mercedes di Lautenschlager taglia così il traguardo per prima e il pubblico, svanita la vittoria di prestigio, spera almeno in un piazzamento francese. È infatti un francese, Louis Wagner ma su Mercedes, che conquista il secondo posto seguito da Salzer che così completa una fantastico tris germanico. Solo quarto Goux che salva in parte l'onore della Peugeot mentre il povero Boillot è fermo a La Madeleine, all'altro capo del circuito, con una valvola in pezzi. Narrano le cronache il pilota crolla affranto sul volante e il suo meccanico aiutato dagli spettatori lo fa scendere dalla macchina, cercando di farlo bere e di consolarlo della cocente delusione. Al quinto posto troviamo l'italo-inglese Dario Resta (Sunbeam) seguito da Dragutin Esser (Nagant), Victor Rigal (Peugeot), Arthur Duray (Delage), René Champoiseau (Théo Schneider), Carl Jörns (Opel) e Antonio Fagnano (Fiat) ultimo classificato. Ben 26 i ritiri a riprova della estrema durezza della corsa. Finiva così l'ultimo Gran Premio della "belle époque" e solo un mese dopo l'intera Europa entrava in guerra: allo scoppio dei motori si sostituì quello delle armi e la sfida sportiva fra le nazioni lasciò il posto a quella tragica sui campi di battaglia. ▀

Le tre trionfatrici di Lione schierate davanti alla fabbrica Mercedes di Stoccarda.





# IL “RETRO-FUTURISMO” DEL NUOVO MILLENNIO

di Nicola Colangelo

**G**li anni Ottanta ci hanno regalato veri capolavori del design automobilistico: le signorili Mercedes di Bruno Sacco, le filanti Audi dell'equipe di Hartmut Warkus, le originali Volvo di Jan Wilsgaard, le eleganti Lancia di Giugiaro e le sobrie Peugeot disegnate da Pininfarina. Matrice comune è la razionalità delle forme aerodinamicamente corrette per ridurre i consumi dopo gli spaventi delle crisi energetiche. Nei primi anni Novanta una grave crisi attanaglia l'economia mondiale e impone ai Costruttori di creare i nuovi modelli con investimenti ridotti, nascono così evoluzioni, spesso poco convincenti, delle auto che vanno a sostituire. Decollano le auto pratiche, prima le station wagon, poi le monovolume che non brillano per originalità.

La concorrenza diviene più agguerrita e in un mercato sempre più appiattito, qualcuno ha l'idea di conquistare i clienti con un design che scateni le emozioni invece di conquistare la ragione. I maggiori gruppi automobilistici aprono Centri Stile in California, considerata l'epicentro delle nuove tendenze. Dalla West Coast nasce un nuovo movimento che si riallaccia, più o meno esplicitamente, ai modelli del passato. Il Gruppo Chrysler cerca ispirazioni nella propria storia e nel 1993 riparte dallo stile presentando la concept-car Plymouth Prowler che interpreta modernamente le bizzarre emozioni degli spensierati ragazzi americani che negli anni Cinquanta costruivano le hot-rod con pezzi d'auto degli anni Trenta. La Prowler ha il cofano a “prua di nave”, i parafranghi staccati

dal corpo vettura e la coda spiovente, sembra uscita dal film American Graffiti: è insolita e accattivante, piace e nel 1997 entra in produzione per rimanervi fino al 2002 per un totale di 11.702 esemplari. È un'auto di nicchia, ma è importante perché apre il filone “retro” giunto ai nostri giorni. Dopo la Prowler, la Chrysler presenta PT Cruiser disegnata da Bryan Nesbitt. È una berlina a 5 porte che si ispira alle americane del passato senza richiamare un modello specifico. Ha la calandra a sviluppo verticale, i volumi dei parafranghi anteriori che proseguono nelle porte, un accenno di pedana e i parafranghi posteriori, anch'essi con volumi propri, con le luci a filo.

Se il design degli anni Ottanta ci aveva regalato automobili di grande personalità, la recessione degli anni Novanta aveva influenzato negativamente anche lo stile delle automobili. Ma a cavallo del nuovo Millennio si riparte recuperando gli stilemi tipici delle icone del passato, che reinterpretati, sono arrivati fino ai giorni nostri

Plymouth Prowler, la capostipite del Retro-design



Bruno Sacco fotografato con il modellino della Mercedes 190.



Mercedes-Benz SL-Klasse



### Aspetto retrò e moderna versatilità

L'aspetto "retrò" non va a scapito dell'abitabilità della PT Cruiser, che è pratica e versatile e ha tanto successo che per soddisfare la domanda in Europa è prodotta anche in Austria. Col tempo il consumo e l'affidabilità non eccezionali ne appannano l'immagine, ma non impediscono il buon esito dell'originale versione cabriolet a due porte. Insieme saranno prodotte per 11 anni in oltre 1,3 milioni di esemplari. Nel 2006 dalla matita di Nesbitt esce un'altra auto come la PT Cruiser, ma con il marchio concorrente Chevrolet: è la HHR, abbreviazione di Heritage High Roof. È ispirata alla Chevrolet Suburban degli anni Quaranta, è proposta come berlina e furgone, ma non ha lo stesso successo della PT Cruiser. L'influenza della corrente "retrò" diventa poi rilevante nelle riedizioni delle "pony-car" (auto sportiveggianti ispirate alla Ford Mustang) che negli anni Sessanta erano forti simboli del motorismo a "stelle e strisce", ma negli anni Ottanta e Novanta avevano

perso lo smalto dei modelli dei quali conservavano solo il nome. Nei primi anni Duemila invece i Centri Stile della California lanciano proposte finalmente convincenti. Nel 2003 la Ford presenta la "concept" Mustang GT Coupé, ispirata all'originaria del 1968, con uno stile che il presidente della Casa definisce "Retro-futurismo". L'operazione piace e nel 2005 parte la produzione della Mustang di serie. Subito diventa l'"instant classic" che ancora oggi è in listino con piccoli ritocchi. Il Gruppo Chrysler risponde nel 2008 con la riedizione della storica antagonista della Mustang, la Dodge Challenger, fortemente ispirata all'originale del 1970, e rientra da protagonista nel segmento delle "muscle cars" con la linea carismatica, l'aggressivo frontale con i 4 fari tondi, i fianchi tesi e la lunga coda con i fanali a sviluppo orizzontale. La Chevrolet non poteva mancare e nel 2009 presenta la quinta generazione della Camaro che attualizza le linee del modello d'origine, con il frontale di forte impatto, le fiancate muscolose e i nostalgici 4 fanali posteriori

quadrati. Tutte queste riedizioni sfoggiano interni coerenti con lo stile retrò sicché anche all'interno evocano le emozioni dell'esterno.

### Le tedesche

La Volkswagen Typ 1 "Maggiolino" costruita dal 1938 al 2003 in oltre 21 milioni di esemplari, è senza dubbio una pietra miliare dell'automobilismo e negli anni Novanta



L'aerodinamica Opel Kadett E del 1984.

La Chrysler PT Cruiser è la prima auto di serie che sviluppa lo stile retrò per catturare il cliente con le emozioni.



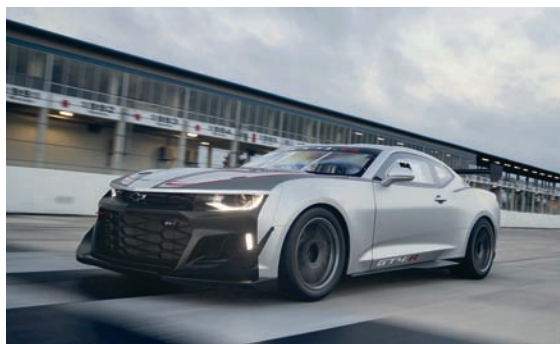
Il funzionale design della Volvo 740 Kombi.



Peugeot 405, elegante e moderna.



Dodge Challenger SRT Hellcat



Chevrolet Camaro ZL1 1LE GT4



Ford Mustang GT Convertible Concept e Mustang GT del 1965.

ispira i designer J Mays e Freeman Thomas del Centro Stile Volkswagen californiano che ne reinterpretano l'inconfondibile linea con i tre archi che disegnano i passaruota e il tetto. Il management accoglie la proposta con un'iniziale reticenza, che cade nel 1997 quando decide di costruire la New Beetle in Messico nello stabilimento di Puebla dove si produce ancora la "Typ 1". La nuova versione ha il pianale della Golf IV con il motore e la trazione anteriori, nonostante ciò, richiama in modo realistico l'aspetto "Maggiolino". La risposta del mercato è entusiastica e nei primi tre anni la Casa produce oltre 400.000 esemplari destinati in prevalenza agli USA. Così in Europa c'è chi la paga di più per averla subito, facendo la fortuna degli importatori paralleli. Dal 2003 le vendite perdono slancio per la concorrenza interna della rinnovata Golf V, più moderna, versatile e spaziosa. Nello stesso tempo debutta la New Beetle Cabriolet che mantiene il pianale Golf IV, ma sente meno la concorrenza della Golf V perché è indirizzata a una clientela che non pone la versatilità in primo piano. Entrambe le "New Beetle" sono aggiornate nel 2012, dopo 929.538 berline e 234.442 cabrio, quando

debutta la nuova versione disegnata da Walter da Silva sul pianale della Golf VI con il muso più lungo e più alto, dettato dalle norme della sicurezza per l'urto contro pedone che dal 2012 non ammettono più eccezioni. Walter da Silva ha risolto brillantemente il teorema di creare gli spazi vuoti fra la carrozzeria e la meccanica imposti per dalla protezione del pedone, ma ha dovuto dare al resto nuove dimensioni per mantenere le proporzioni, la risposta del pubblico non è stata eccezionale e il modello è uscito dalla produzione nel 2019.

### Mini Premium

Al pari del vecchio "Maggiolino" è altrettanto iconica la Mini, disegnata da Sir Alec Issigonis, e negli anni Novanta la BMW acquisisce il gruppo inglese Rover, proprietario anche del marchio Mini nel tentativo di allargare la gamma "premium" verso il basso. Nel 1998 i vertici della Casa avviano l'ambizioso progetto di reinterpretare la Mini, mettendo in competizione il Centro Stile BMW tedesco, quello californiano, il team inglese della Rover e uno Studio esterno italiano. Emergono ben



quindici proposte e alla fine la scelta cade, manco a farlo apposta, su quella del BMW Designworks californiano, guidato da Frank Stephenson. Il risultato è superbo, la nuova Mini è un'elitaria piccola auto di lusso ed è subito capace di attirare il pubblico femminile, i giovani con le versioni sportive Cooper e i più attempati che sentono viva la nostalgia

### I PEDONI RINGRAZIANO

Nel 2003 il mondo del design è in allarme perché il Parlamento Europeo annuncia le norme sugli urti contro pedoni che entreranno in vigore nel 2005: "Per noi designer sarà una palla al piede - dice J. Mays, direttore del design del gruppo Ford - dovremo creare degli spazi vuoti tra il frontale e il motore che imporranno rapporti fra i volumi cui il cliente non è abituato". Ribadisce Martin Smith, responsabile delle auto medie Ford: "Rispettare queste norme significherà uccidere il design". Si teme che le nuove norme portino automobili più brutte, ma i dati sono paurosi: ogni anno in Europa ci sono 40.000 morti per incidenti stradali e quasi 10.000 sono pedoni. Patrick Le Quement, responsabile del design Renault è d'accordo nel ridurre i rischi: "Dobbiamo adattarci alle nuove norme, la nostra concept car Fluence (il modello che prefigura la Laguna) è già

vicina alla soluzione". Walter de Silva, autore di tante belle Alfa Romeo e ora designer Audi, Lamborghini e Seat è ancora più d'accordo: "All'inizio probabilmente tutte le Case giungeranno a soluzioni simili: paraurti piatto e perpendicolare al suolo, con la calandra verticale che ne è il naturale proseguimento ottico, poi ognuno troverà una soluzione adatta all'identità della propria Marca". Ai colleghi che vedono in queste limitazioni un soffocamento della creatività, de Silva risponde: "Le nuove leggi rinfrescano sempre la creatività di un designer. Chi sostiene il contrario non è un vero creativo, è solo un impiegato del Centro Stile".

Nelle immagini la New Beetle reinterpretata da J Mays e Freeman Thomas sul pianale Golf IV accanto alla New Beetle ridisegnata da Walter da Silva con il muso più lungo sul pianale Golf VI per rispettare le norme sull'urto contro pedone divenute ineludibili nel 2012.





Fiat 500C di Frank Stephenson.



La Lancia Fulvia Coupé proposta da Flavio Manzoni.

della prima Mini. Gli interni non sono da meno, con il grande strumento centrale, evidente richiamo al modello del 1959. La vettura, oltre allo stile accattivante, ha una guidabilità eccellente, grazie alla ciclistica raffinata, che garantisce una maneggevolezza quasi da go-kart. Il successo non tarda ad arrivare, complice un marketing di altissimo livello. La prima serie di Stephenson resta in produzione fino al 2007, quando è sostituita dalla versione disegnata da Giorgetto Giugiaro su un nuovo pianale reso necessario per le citate norme sulla sicurezza del pedone. Nel corso degli anni, alla Mini a tre porte si affiancano una gran varietà di versioni: Cabrio, Roadster, Coupé, Clubman,

Paceman e Countryman. Nel 2014 debutta la terza serie del riuscito remake. Tutte insieme fino a oggi hanno raggiunto il rispettabile traguardo produttivo di 6 milioni di esemplari.

### Le italiane

La Fiat non resta insensibile al design retrò perché nella storia della Casa c'è la leggendaria 500 di Dante Giacosa. Perciò decide di riproporne le immortali linee affidando l'incarico a Frank Stephenson, lo stesso che ha ridisegnato la Mini, vera miniera d'oro per il Gruppo BMW. Il suo compito stavolta è più arduo perché il tempo e le

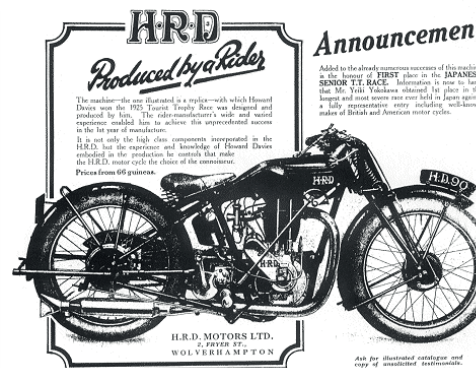
risorse sono limitati. Partendo dal prototipo Trepùuno del 2004 e dal pianale che la Fiat Panda condivide parzialmente con la Ford Ka, il 4 luglio 2007, esattamente mezzo secolo dopo l'immortale bicilindrica, la rinnovata 500 è pronta e la Fiat la presenta a Torino, in pompa magna. L'impatto estetico è di rilievo, al design colto dell'estero fanno eco all'interno il quadro strumenti circolare e i materiali di qualità. L'obiettivo è di collocare la vettura nel segmento delle "piccole" di lusso, grazie anche alla possibilità di personalizzarla. Eletta "Auto dell'anno 2008", la Fiat 500 è poi offerta anche nelle varianti con il tetto apribile di tela e nelle versioni e sportive Abarth, che danno nuova dignità al mitico marchio dello Scorpione. Prodotta nello stabilimento polacco di Tichy e in quello messicano di Toluca è venduta in tutto il mondo e nel 2013, a quasi sei anni dal lancio, la 500 festeggia il milionesimo esemplare. Anche questo modello, come la Mini, dà vita a un'intera famiglia: oltre alle citate Trasformabile e Abarth, arrivano la monovolume 500L e il SUV 500X. Esemplare unico, purtroppo, è rimasto invece il Concept della Lancia Fulvia Coupé, disegnato da Flavio Manzoni e presentato al Salone di Francoforte del 2003. Nonostante i consensi unanimi di pubblico e critica, le previsioni di vendita scoraggiarono la produzione in serie della pur bellissima reinterpretazione su base Fiat Barchetta. Il coraggio che è mancato al Gruppo Fiat per la Fulvia l'ha invece trovato per l'interessante riedizione della 124 Spider grazie anche alla condivisione di investimenti per lo studio della scocca con la Mazda. La macchina è ben riuscita, specialmente nella versione Abarth, purtroppo però oggi i giovani preferiscono i SUV e il mercato delle spider e delle coupé non esprime numeri tali da giustificare la permanenza in produzione di un modello che dà scarsi utili. ▀



L'Abarth 124 Rally del 2016 è in linea con le emozioni sportive dell'antenata e fa evolvere i contenuti senza tradire le origini in termini di stile.



**H.R.D.** MOTO



Un depliant del 1924 della Howard Davies 90.

A sinistra una Vincent HRD Comet del 1934.



# APOGEO E PERIGEO DI UN GRANDE MARCHIO

di Mauro Preti

**L'**euforia per le innovazioni all'inizio del '900 porta il giovane Howard Raymond Davies a interessarsi a tutto ciò che ha un motore e già nel 1914, quando è diciottenne, è attivo nelle gare motociclistiche inglesi e si aggiudica la seconda posizione nel T.T. in sella a una Sunbeam 500. Nel primo conflitto mondiale combatte come pilota di aereo. È abbattuto due volte, nella prima riesce ad atterrare in campo amico, mentre nella seconda se ne perdono le tracce al punto che la rivista Motor Cycling nel 1917 ne pubblica il necrologio, ma era solo prigioniero del nemico. Quando rientra in patria alla fine del conflitto, diventa concessionario dei carburatori Amac ed entra in contatto con diverse case motociclistiche, tra cui l'AJS, con cui conquista diversi record a Brooklands e corre il T.T. Nel 1920 è costretto al ritiro mentre è secondo nella Classe 350 per lo scoppio di uno pneumatico e non ha maggior fortuna nella Classe 500, dove rompe il motore. Da qui la fortuna gli volta ancor

più le spalle: rotture, cadute, scarsa competitività dei mezzi lo convincono che solo costruendo una sua motocicletta potrà tornare in vetta alle classifiche. Nel 1924 fonda la HRD Motors Ltd a Wolverhampton, marchio robo-

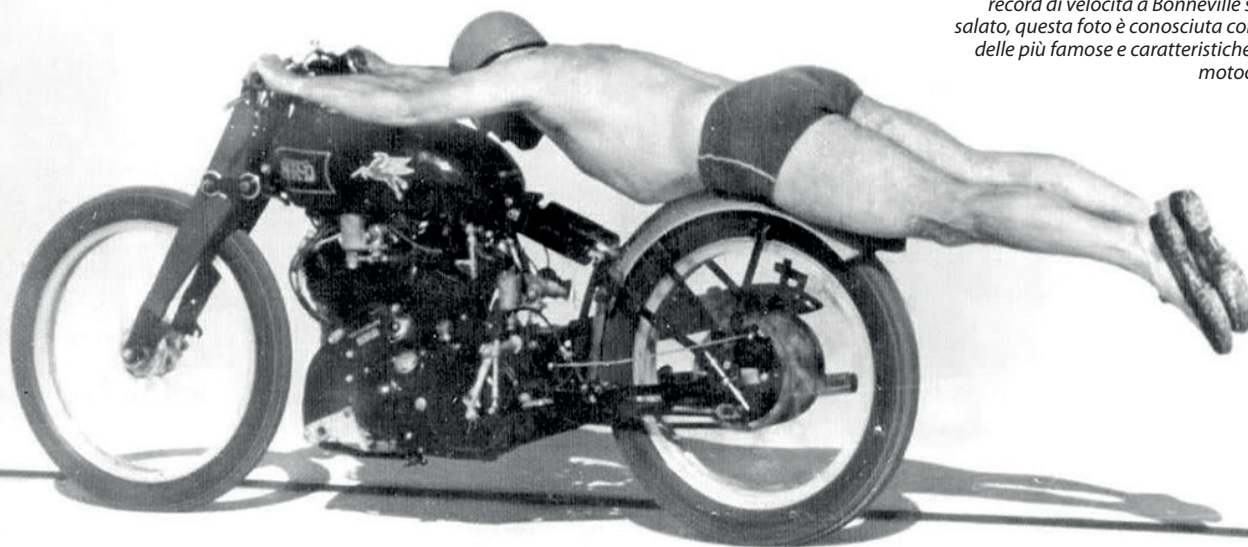
ante ma la sede è una semplice abitazione. Assieme a Massey, tecnico progettista, e Clark, meccanico esperto, in una stanza al primo piano completa la prima motocicletta HRD, il cui trasporto all'esterno richiede l'abbattimento di

un paio di muri dell'edificio. I primi tre modelli prodotti sono presentati al Salone di Londra nello stesso anno: sono la H.D.80, una 350 con motore JAP, la Howard Davies 90, una moto sportiva con motore JAP 500 elaborato e la H.D. 70S

Comet Meteor 500 del 1934.



Nel 1948 Rollie Free (in costume da bagno) su una Vincent Black Lightning conquista il record di velocità a Bonneville sul lago salato, questa foto è conosciuta come una delle più famose e caratteristiche foto in motocicletta.



500, una moto turistica con il motore a valvole laterali. Sono tutte moto realizzate con cura, con i freni potenti e, vera novità, con il serbatoio e la sella in nero brillante, con filetti oro che le fanno emergere nella massa dei prodotti affini. La stampa dell'epoca ne apprezza le caratteristiche.

### Di nuovo in sella

Nel 1925 Davies tenta la carta del T.T. con le moto di sua costruzione e si classifica secondo nella Classe 350, mentre nella 500 grazie a un rapido rifornimento si porta in testa e ci rimane sino alla fine vincendo con ampio margine sulla

AJS di Frank Longman. Questa vittoria, oltre al record conseguito a Brooklands da Bert le Vack che supera le 100 miglia orarie con una H.R.D., porta una favorevole pubblicità e la produzione, in una sede più appropriata, si attesta a 15 moto per settimana. "Leader nella velocità e nel design", con questo

lo slogan, la Howard Davies 90 diventa Super 90 ed è commercializzata anche in una versione T.T. replica della vincitrice del 1925 con serbatoio maggiorato. Nel 1926 la competitività nelle corse svanisce: il nuovo telaio si rivela inadatto, i motori JAP sono ormai superati e con qualche ca-



Vincent Rapide del 1936.



duta di troppo i risultati non arrivano. Come non bastasse, in Inghilterra solo i modelli economici trovano acquirenti nelle difficoltà che attraversano il Paese e la clientela delle moto di lusso si riduce. In questo modo la HRD soffre di scarsa liquidità. Nel 1927 la schiacciante vittoria di Freddie Dixon nel T.T. con la H.R.D. 350 e il sesto posto dello stesso Dixon nella 500, nonostante il cambio in avaria, non risolvono le sorti commerciali dell'azienda, che dopo avere presentato i model year 1928 al Salone di Londra, è messa in liquidazione. Il marchio e diritti a questo punto sono rilevati dalla Humphries & Dawes, che costruisce le moto O.K. Supreme e assembla quanto rimasto in magazzino con il nuovo marchio H&D, che tutta-

via ben presto scompare a causa di intricate vicende societarie. La svolta avviene a fine 1928, quando il giovane studente di ingegneria Phil Vincent, che sta sperimentando una moto con telaio elastico di sua concezione, ottiene dall'agiata famiglia il finanziamento (pare 450 £) per acquistare il marchio e le attrezzature della H.R.D., che ammira dall'infanzia, al fine di presentarsi sul mercato con un marchio già affermato.

## Vincent HRD

Phil Vincent accantona inizialmente il suo telaio elastico, misto lamiera e tubi e per non sconvolgere i potenziali clienti intreccia il proprio nome con quello del marchio acquisito creando la Vincent HRD, che inizia a produrre una 250 con motore JAP. Fra il 1929 e il 1934 la produzione della Vincent HRD è articolata su molti modelli che differiscono fra loro per la marca del motore, per la cilindrata e altri dettagli; resta però limitata a poche decine di esemplari annui. Nel 1934 Phil Vincent torna sulla scena delle competizioni al T.T. con moto equipaggiate da motori speciali Jap che non arrivano al traguardo: questa delusione lo spinge a progettare un motore tutto suo che sviluppa con le proprie intuizioni innovative unite a quelle proposte dal tecnico Phil Irving. Nasce così la monocilindrica Meteor 500 che dà ottimi risultati superando i 145 orari nella versione sportiva marchiata Comet. Il modello è molto apprezzato per le qualità del telaio elastico progettato da Vincent, un monotrack cantilever ante literam imperniato sul motore, ele-

mento stressato che supporta mediante una scatola in lamiera sotto il serbatoio anche il canotto di sterzo, ed è dotato della efficientissima forcella Girdraulic di costruzione Vincent HRD. Inoltre su tutti i motori, le valvole lavorano su due guide valvola per minimizzare la spinta laterale dei bilancieri, assicurando così una lunga vita alla distribuzione. Tutti i comandi sono facilmente registrabili a mano senza utensili. Ma i clienti più esigenti, danarosi e sportivi chiedono sempre di più e quindi la Vincent HRD ha gioco facile nel puntare a produrre la migliore motocicletta del mondo: a questo fine raddoppia i cilindri del suo motore 500 che diventa un 1000 cc a V di 47°, angolo inusuale ma dovuto alla necessità di sfruttare quanto più possibile le componenti del monocilindrico. Infatti, il foro per il secondo cilindro si ottiene ruotando di 180° la maschera di foratura del primo, cosa scoperta casualmente sovrapponendo due disegni: nasce così la Rapide, capace di 174 km/h in assetto turistico e di 181 Km/h in assetto sportivo.

## 77 Rapide

Malgrado la scarsa tenuta del cambio Burman alle sollecitazioni del potente motore di 1000 cc, tra il 1936 e il 1940 la Vincent HRD vende 77 Rapide. Finita la guerra che vede impegnata l'azienda in subforniture militari, si riprogetta la Rapide che diventa B type, eliminando i difetti del cambio con una servofrizione progressiva che permette di attenuare lo sforzo sulla trasmissione, con il motore rivisto con angolo incluso dei ci-



Il marchio usato negli USA a causa delle lamentele della Harley Davidson.

lindri di 50° che permette un migliore bilanciamento, con il passo accorciato da 148 a 142 cm. Nel 1946 la B Type ha grande successo presso la clientela sportiva che corre e tenta record su record con successo. Nel 1948, per ovviare alle elaborazioni artigianali stravaganti la Casa mette in produzione la Black Shadow, che ha 55 HP e si distingue per la livrea completamente nera, compreso il motore e il telaio, e per i freni ulteriormente migliorati. Ai supersportivi è poi proposta la Black Lightning che eroga la bella potenza di 100 HP con fasature estreme e l'alimentazione con miscela di alcool permesse all'epoca. Per sopportare le maggiori sollecitazioni, la forcella anteriore ha due ammortizzatori teleidraulici che identificano la serie C type. Molti sono i record conquistati dalla Black Lightning: da quello conquistato da Rollie Free a Bonneville sul lago salato a 254,5 nel 1948 spettacolare per l'abbigliamento: era praticamente nudo, infatti in un precedente tentativo i vortici di aria nella tuta l'avevano fatta scoppiare disarcionandolo dalla moto; fino ad arrivare al record di 297,961 km/h stabilito



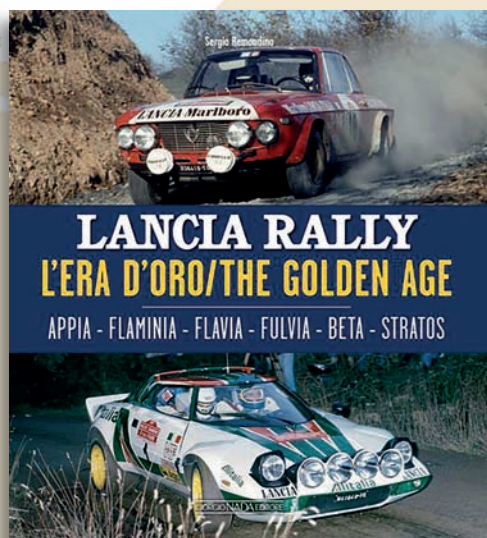
Il marchio vintage della Vincent.

da Russel Wright nel 1955. Negli USA la Vincent HRD ha un notevole successo nonostante sia di élite, al punto da generare le proteste della Harley Davidson, che teme che la sigla HRD generi delle confusioni, perciò il marchio negli USA diventa "The Vincent". Nel 1955 usando il Picador 1000, un motore bicilindrico pensato per un aereo senza pilota per esercitazioni militari, la gamma Vincent HRD è rinnovata dando vita alla serie D Type, che comprende molte semplificazioni rispetto alla C, togliendo ad esempio uno dei due freni posteriori. Vanno dunque a listino la Black Knight e la Black Prince, oltre alla monocilindrica 500 Victor. Le prime due sono moto carenate con un ampio rivestimento in vetroresina completamente ribaltabile, molto protettivo e comodo nei lunghi trasferimenti a velocità elevata, e ovviamente verniciato in nero lucido secondo la tradizione della Casa. Le carenature però non trovano consenso, forse sono poco armoniche nell'insieme e questa volta le vendite restano al palo. Il rimedio sono le stesse moto ripresentate in versione nuda. Ma i tempi sono cambiati: i marchi inglesi che vendono tanto nel mondo propongono disegni più attuali a prezzi vantaggiosi che la Vincent HRD non può praticare. Azzerando la produzione regolare alla fine del 1955, l'azienda sopravvive ancora per un po' per liquidare le scorte e si sostiene commercializzando ciclomotori NSU. Una fine ingloriosa per un'azienda che in trenta anni ha prodotto solo tremila moto, ma tutte di eccezionale caratura, oggi rare e ricercatissime. Come d'uso in Inghilterra per molte marche scomparse, esiste un Owner's Club che riproduce i ricambi per tenerle in vita e celebrarne il ricordo. ▀



Vincent Black Shadow del 1948.

# Appuntamenti in BIBLIOTECA



## LANCIA RALLY - L'era d'oro

Sergio Remondino

Dopo la pubblicazione di "Lancia Rally Gruppo B" Sergio Remondino si dedica nuovamente all'attività rallystica della Lancia, nel periodo considerato come l'epoca d'oro che va dalla fine degli anni Cinquanta fino al 1982, quando viene introdotto, appunto, il Gruppo B. Inevitabilmente la storia di quest'epoca coincide con la storia di Cesare Fiorio, che inizia dapprima come pilota sulle orme paterne, per poi fondare l'HF Squadra Corse, la scuderia che segnerà il ritorno ufficiale della Lancia nelle competizioni. Dalla trasformazione delle auto di serie (Flaminia, Flavia, Fulvia) in auto da competizione, per arrivare alla Stratos, la prima Auto progettata per correre. Una storia di auto, di tecnici e di piloti eccezionali.

Pagine 216 – Foto 109 a colori, 138 bianco e nero – Formato 24x27 cm – Prezzo € 50,00 – Lingua Italiano/Inglese - [www.giorgionadaeditore.it](http://www.giorgionadaeditore.it)

## SOTTO IL CIELO DI TRENTO

Maurizio Manini

Trento a cavallo tra gli anni '50 e '60. Un commissario partenopeo si accinge a dipanare una questione spinosa. Il sacrista della Cattedrale viene trovato morto, sgozzato davanti all'altare. Intrighi sessuali con minorenni, malaffare, morfina e una importante industria chimica locale che miete vittime tra i lavoratori e nel rione dove è situata. Prostitute, sacerdoti, potenti industriali e bastonatori ex fascisti che, come attori protagonisti e comparse, si muovono all'interno della città del Concilio. Il commissario, Carmelo, alla fine riuscirà a scoperchiare il vaso di Pandora mettendo a nudo il marcio ammantato di omertà e ipocrisia che regna sovrano. Con un finale a sorpresa.

Pagine 168 – Formato 14x21 cm – Prezzo € 13,00 – Lingua Italiano - Aletti Editore



## CANI NERI CANDIDE GARDENIE LA RUOTA DEL DIAVOLO

Nino Balestra

Per gli appassionati di auto d'epoca Nino Balestra non ha certo bisogno di presentazioni: una vera e propria personalità del settore, con all'attivo innumerevoli pubblicazioni tra articoli e libri. Ma forse non tutti sono al corrente delle sue ultime fatiche, che lo hanno portato alla pubblicazione di altri due libri che però, a differenza dei precedenti, non sono libri tecnici ma dei veri e propri romanzi. Oltre agli ingredienti classici di ogni romanzo che si rispetti - intrecci, amori, misteri eccetera - non possono naturalmente mancare le automobili e le corse, fulcro della trama di entrambi i lavori, dove fatti reali e di fantasia si susseguono fluidamente. Il tutto ambientato in un'epoca particolarmente amata dall'autore, "il crepuscolo di una vita spensierata (per chi se la poteva permettere) che poi l'orrore della guerra spazzerà via definitivamente": la belle époque. Un Nino Balestra diverso dal solito, due lavori non solo per gli appassionati ma per tutti, da regalarsi o da regalare a colpo sicuro.

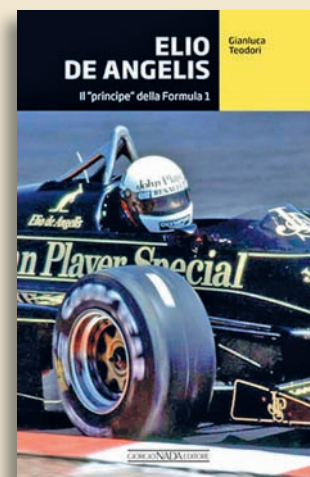
Pagine 144 – Foto Riproduzioni di tempere, acquarelli e immagini dello stesso autore o di sua proprietà – Formato 15x21cm – Prezzo € 15 - € 18 – Lingua Italiano - ASI Service

## ELIO DE ANGELIS Il "principe" della Formula 1

Gianluca Teodori

È una biografia che racconta la vita e la carriera di uno dei piloti più talentuosi e promettenti della Formula 1 degli anni '80. Il libro offre una panoramica sulla vita di De Angelis, romano "doc" classe 1958, dalla sua infanzia e formazione fino all'approdo nel massimo Campionato con la Shadow nel 1979 dopo essersi distinto nelle Formule minori, per concludersi con la tragica morte durante le prove del Gran Premio di Francia del 1986. Il suo nome è indissolubilmente legato a quello della Lotus, dove giunse nel 1980 per restarci sei stagioni durante le quali – pur cogliendo solo due vittorie – ebbe modo di mostrare tutto il suo valore. Non è un libro tecnico incentrato sui risultati e sulle auto, ma è piuttosto un percorso incentrato sull'uomo e sul suo carattere, che infatti si conclude con le testimonianze di chi, da Pino Allievi a Keke Rosberg, lo ha conosciuto personalmente. In estrema sintesi: "animo sensibile, mani da pianista e piede pesante".

Pagine 248 – Foto 11 in bianco e nero 60 a colori – Formato 14x22 cm – Prezzo € 28,00 – Lingua italiano – [www.giorgionadaeditore.it](http://www.giorgionadaeditore.it)



KEN MILES: PILOTA E COLLAUDATORE

# DALLE “SPECIAL” ALLA FORD J

di Lillo Ariosto e della Redazione



Ken Miles mette in luce le proprie abilità di tecnico e pilota portando al successo le MG che prepara personalmente, infine diviene pilota e collaudatore per la Casa automobilistica più grande del mondo che vuole battere Ferrari

**N**egli anni '60 i bambini potevano vedere nel catalogo dei modellini Politoys M auto da corsa che mai avrebbero potuto ammirare dal vero. In particolare, i "piloti in calzoncini corti" erano attirati dalla Ford J, con le singolari linee tese e squadrate, l'originale muso a bocca cava e la coda tagliata di netto, lontano dalle curve da pin-up della Ferrari P3. Non era bellissima, ma era pazzamente attraente. Ora sappiamo che era ricca d'innovazioni e che nei collaudi è avvenuto il tragico incidente di Ken Miles, il pilota-collaudatore della Ford che torna ora all'attenzione degli appassionati nel Film "La grande sfida". L'occasione è buona per approfondire la conoscenza del pilota e collaudatore che negli USA è un mito. Ken nasce nel 1918 il giorno di Ognissanti in Gran Bretagna vicino a Birmingham. A 15 anni è apprendista presso la Wolseley e i dirigenti premiano la sua capacità facendogli frequentare una scuola tecnica. Intanto

*In apertura. Ken Miles (a destra con il montgomery), l'immane Miss e Lloyd Ruby festeggiano a bordo della Ford GT40 Mk II telaio # GT/103 la vittoria ottenuta nella 24 Ore di Daytona il 28 febbraio, la prima gara del Campionato Mondiale 1965.*

*Sopra a sinistra la MG Special R-1 ultimata da Ken Miles nel luglio 1952 su base MG TD Mk II. Dall'esordio nella gara di Stockton del 24 agosto 1952, Ken la utilizza fino alla 6 Ore di Torrey Pines del 27 novembre 1954 ottenendo decine di vittorie, poi la cede a Cy Yedor che diventa il suo principale antagonista.*

gareggia in moto, poi tutto finisce con la guerra quando Ken è ai comandi di un carro armato. Porta a casa la pelle dallo sbarco in Normandia e dopo le ostilità riprende l'attività di tecnico e pilota, questa volta sulle quattro ruote con una Frazer-Nash modificata con un motore Ford V8. Nel 1952 si trasferisce in California come direttore alle vendite della MG. Riprende a gareggiare con una MG TD e nell'estate 1952 la trasforma nella R1-Special con la quale vince molte gare del Campionato Sport Car Club of America. Nel 1954 alterna la R-1 alla Troutman-Barnes Special con motore V8 Mercury che contribuisce a sviluppare. Nel 1955 trasforma un'altra MG nella R-2 che il pubblico ribattezza "Flying Shingle" (ciottolo volante) per la forma bassa, tondeggiante e levigata.

## Le Mans e Bonneville

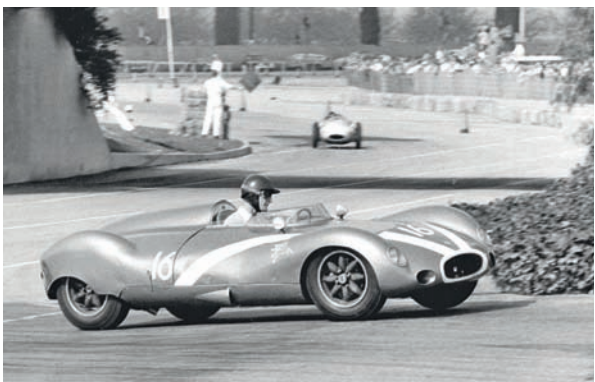
La popolarità di Ken cresce e la MG lo chiama a guidare la EX182 telaio # 38 nella 24 Ore di Le Mans del 12 giugno 1955, dove si classifica 12° assoluto. Al ritorno negli USA partecipa ai record a Bonneville con la MG EX199 e guida le auto di varie scuderie. Lo troviamo dunque al volante della Ferrari 375 MM telaio # 0286MM di Alen Guiberson, della Ferrari 375 Plus # 0478AM, della Maserati 150 S # 1655 e della Ferrari 410 Sport # 0592CM della Scuderia Parravano; di una Mercedes 300 SL con un V8 Chevrolet e di varie MG. Nel 1956 stabilisce un rapporto di collaborazione con John von Neuman che gli mette a



*Ken Miles al volante della MG Special R-2 "Flying shingle" (ciotolo volante) taglia il traguardo nella 8th Palm Springs Road Race il 27 marzo 1955. Si tratta della prima vittoria della nuova "Special" che Ken ha realizzato nell'inverno 1954-1955 e ha portato al debutto il 13 febbraio 1955 a Willow Springs.*



*L'otto marzo 1959 Ken Miles illustra all'attore e pilota americano Steve McQueen la Porsche 550 RS telaio # 06 della scuderia Precision Motors di Bob Estes e Otto Zipper. Con questa e con altre Porsche della Precision Motors e della scuderia John von Neuman Ken si imporrà in moltissime corse dei campionati americani SCCA e USRRC.*



*Ken Miles in corsa a Pomona il 23 giugno 1956 con la "Special" che ha realizzato insieme con Otto Zipper montando un motore Porsche Tipo 547 sulla Cooper T39 "Bobtail" telaio # CS11/7/56. Il pubblico l'ha ribattezzata con la crasi fra Porsche e Cooper "Pooper" che in inglese significa "guastafeste".*



*Ken Miles con la Sunbeam Alpine numero 50 precede la Triumph TR4 numero 239 di Norman Evans e la Sunbeam Alpine di Gerry Titus a Laguna Seca il 13 ottobre 1962. Sia nelle Sunbeam, sia nella Triumph si nota il piccolo parabrezza ammesso nelle corse americane delle Sports Cars.*



*Ken Miles a Pomona il 14 luglio 1963 con la Dolphin America "Special" Sport biposto progettata da Bud Hull e John Crosthwaite su richiesta di Otto Zipper: telaio a reticolo spaziale di tubi, motore Porsche di 1600 cc o di 1700 cc e freni a disco della Triumph TR4 con pinze Girling.*

disposizione la Porsche 550 RS telaio # 06. A fine stagione Ken realizza la R3 "Special" montando un motore Porsche sulla Cooper T39 "Bobtail" telaio # CS11/7/56. Dopo alcune vittorie con l'ibrido, che il pubblico ribattezza "Pooper", il 20 gennaio 1957 Ken ha uno dei rari incidenti della sua carriera e torna a gareggiare con le fide Porsche 550 RS. Guida ancora le Porsche di John von Neuman anche nel 1958, ma porta in gara anche una Lotus Eleven, una Talbot Lago e la Jaguar D Type telaio # 528. Nel 1959 Ken continua con le Porsche guidando la 718 RSK # 103 e # 013 di Otto Zipper ma si concede qualche gara nella Formula Junior con una Stanguellini e con una Dolphin. Nel 1960 e nel 1961 gareggia con la Porsche 718 RS/60 #053 di Otto Zipper e con la 718 RS/61 della Crandall Industries, ma collabora anche con la Rootes-USA che gli affida una Sunbeam Alpine per la 12 Ore di Sebring e altre gare americane. La collaborazione con la Rootes-USA continua nel 1962, ma Ken guida anche le Ferrari 500 TRC # 0672MDTR e 250 GT SWB # 2725 di Otto Zipper e la Maserati 61 "Birdcage" # 2452 del rivenditore californiano Harry Finer.

## Debutto con Shelby

Nel dicembre 1962 Carrol Shelby contatta Ken per partecipare alla settimana della velocità di Nassau con la Cobra telaio # CSX2127. È un'occasione importante ma la roadster ha problemi per l'arcaica scatola dello sterzo che impone una geometria dell'avantreno sbagliata. Il debutto con la squadra appoggiata dalla Ford è rimandato. Nel 1963 con le sospensioni irrobustite, lo sterzo a cremagliera e il motore "small block" di 4.727 cc, Carrol Shelby punta a battere le Chevrolet Corvette nei campionati americani USRRC e SCCA e a fare esperienza nel Campionato Mondiale Marche. In quest'ottica il 23 marzo le Cobra disputano la 12 Ore "Mondiale" di Sebring e vincono fra le GT con Ken Miles e Lew Spencer. Le capacità di pilota e collaudatore portano Ken a collaborare sempre più attivamente con Shelby, ma non in modo esclusivo, infatti, gareggia anche con l'inedita Dolphin America Sport motorizzata Porsche e con le Sunbeam Alpine Tiger Ford V8. Il 20 maggio 1963, Enzo Ferrari manda all'aria l'accordo per cedere il marchio a Henry Ford II, che vuole vendicare lo smacco

battendo Ferrari nelle corse. Nell'attesa della GT 40, Henry II rafforza l'appoggio a Shelby per strappare a Ferrari almeno il campionato GT. Paradossalmente l'influenza esercitata dal "Commendatore" sui regolamenti F.I.A. permette al texano di sfruttare l'annesso J che in un modello omologato autorizza la modifica radicale del motore o del corpo vettura, ma non di entrambi. Shelby avvia dunque due prototipi: uno con il V8 "big block" di 6.995 cc sul telaio #CSX2196, l'altro con la carrozzeria coupé sul telaio # CSX2287. Ken sviluppa e collauda entrambi i prototipi, ma trova anche il tempo per qualche gara con una Sunbeam Tiger e una Porsche 718 RS/61.

## A Shelby le Ford GT40

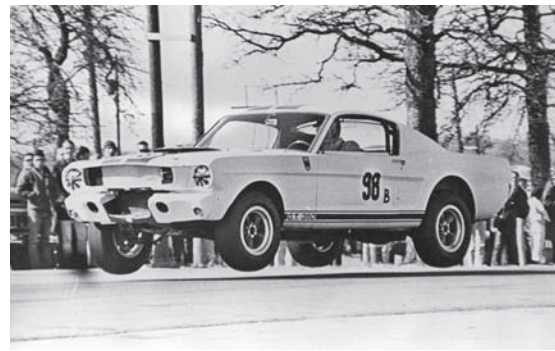
Nel 1965 la Ford affida a Shelby le GT 40, il quale gira la gestione delle Cobra al team di Alan Man che con le Daytona Coupé conquista il Campionato Mondiale GT. Tornando alle Ford GT40, la gestione di Shelby centra subito l'obiettivo con Ken Miles/Lloyd Ruby che il 28 febbraio 1965 vincono la 24 Ore di Daytona, ma a Le Mans vince la Ferrari 250



Il designer Pete Brock misura l'autotelaio della Shelby Cobra # CSX2014 con Ken Miles a bordo, per poter fissare i punti caratteristici degli ingombri della meccanica e del pilota, attorno ai quali poi disegnerà le tre viste della carrozzeria coupé in scala 1:1 e le sezioni.



Ken Miles prova la Shelby Cobra Coupé telaio # CSX2287 l'11 febbraio 1964 sul circuito di Riverside. Scendendo, il pilota dice che va molto meglio di quanto si aspettava. In effetti, migliora di 3 secondi il record della Roadster e raggiunge una velocità di punta intorno ai 300 km/h.



Ken Miles collauda le potenzialità agonistiche della Shelby GT 350 Competition telaio # 5R002 gareggiando sul circuito di Green Valley il 12 febbraio 1965. Il collaudo è più che positivo perché vince la Classe in entrambe le corse nelle quali è articolata la manifestazione.

LM # 5893 privata di Jochen Rindt/Masten Gregory. Ken Miles, ormai collaudatore a tempo pieno per Shelby, sviluppa la 350 GT derivata Ford Mustang e ne accompagna l'esordio vincendo la Classe nelle due gare alle quali partecipa. Le sue capacità di collaudatore spingono poi la Ford a dirottarlo nello sviluppo del progetto J, che Henry II, deluso dalla disfatta di Le Mans, vuole con una tecnologia tutta nuova, che deve stupire. I suoi progettisti si impegnano più che mai perché a loro non è piaciuto che Henry II abbia sviluppato la GT 40 dal progetto inglese della Lola GT e ora vogliono il riscatto. Per la nuova arma per le corse secondo le norme del nuovo annesso "J" che governerà dal 1967 le gare delle Sport Prototipo, gli ingegneri della Ford prendono spunto dalle costruzioni aerospaziali per la tecnologia "honeycomb" (a celle d'alveare). Si tratta di una struttura a sandwich composta di due fogli d'alluminio spessi 4 decimi di millimetro al cui interno è incollato con resine epossidiche un sistema di cellette a nido d'ape di 6,3 millimetri di diametro. L'insieme ha doti di leggerezza e rigidità straordinari per l'epoca, inoltre nella J i pannelli sono calibrati sezione per sezione calcolando le sollecitazioni alle quali sono sottoposti per ottenere la massima riduzione di peso.

## Cellula squadrata

Alla fine la scocca "honeycomb" della J è una struttura squadrata cui vanno aggiunti il muso, le porte e la coda. Lo studio aerodinamico è intuitivo con il muso con anse laterali sporgenti in avanti. Le prove condotte nella galleria del vento sul modello di creta danno risultati approssimativi. L'aspetto è atipico ma affascinante. Non ci sono altre prove aerodinamiche e lo sviluppo della J non è semplice: durante i test della 24 Ore di Le Mans il 3 aprile 1966 la J compie il giro più veloce in 3'34"4 contro i 3"36" della GT40 di Lucien Bianchi e i 3'41"9 della Ferrari 365 P2/3 di Jacky Icks, ma è ancora acerba. Le difficoltà di giungere a un equilibrio accettabile fra l'esasperazione tecnologica e i risultati in pista, inducono la Ford a proporre per Le Mans la GT40 MK II che vince con Amon-McLaren, mentre il prototipo J è trasformato per gareggiare nel campionato Can-Am. Miles è fiducioso di riuscire a renderlo competitivo con la segreta speranza di portarlo a Le Mans nel 1967. Arriva così il tragico 17 agosto 1966 a Riverside quando Miles prova diverse combinazioni di pneumatici a profilo ribassato su cerchi da 15 pollici e da 16 pollici. Quando percorre il primo giro con quest'ultima combinazione, è velocissimo nei tratti cronometrati intermedi, passa in piena velocità nel rettilineo e si appresta ad

affrontare la curva successiva quando la J improvvisamente sbanda, striscia lateralmente sul muretto e decolla per poi frantumarsi con un impressionante schianto. Per il povero Ken non c'è nulla da fare.

## Cause mai chiarite

Una delle cause potrebbe essere l'effetto aerodinamico dell'altezza dal suolo indotta dagli pneumatici di maggiore diametro. L'esame del relitto non rivela cedimenti strutturali, tuttavia il danno subito dalla scocca nell'impatto spinge i tecnici della Ford a rivedere il delicato sistema d'incollaggio che richiede di sgrassare i fogli d'alluminio con pasta acida corrosiva che poi è lavata via, ma obbliga a unire i fogli alle celle prima che l'alluminio si ossidi e che il composto adesivo cominci a polimerizzare. Il problema è risolto sostituendo le colle con speciali fogli adesivi termoindurenti che hanno un tempo di passivazione di sei settimane, più che sufficiente per compiere tutte le lavorazioni sulla scocca prima di metterla in forno e ottenere il prodotto finito. Anche la veste aerodinamica è oggetto di un attento studio, il risultato è la Ford MK IV si telaio J numero 5 che vince a Le Mans l'11 giugno 1967 dando un senso al sacrificio di Ken Miles e onorando la sua memoria. ▀

La Ford J telaio # J1 vista di tre quarti anteriore nei box delle prove libere della 24 Ore di Le Mans il 3 aprile 1966 dove sono presenti Bruce McLaren, Chris Amon e Ken Miles. La vettura si rivela molto veloce e stabilisce il record sul giro in 3'34"4, ma ha un comportamento piuttosto bizzarro che impegna molto i piloti. La vista di tre quarti posteriore mostra gli spoiler regolabili aggiunti sulla coda durante le prove di Le Mans del 3 aprile. Le appendici sciupano un po' l'intrigante linea della vettura dal cui tetto emerge l'altrettanto intrigante specchio retrovisore a periscopio.



L'abitacolo della Ford J con la complessa strumentazione che rileva in modo scientifico i dati da fornire ai computer per l'elaborazione. Le apparecchiature di controllo e le tecnologie costruttive della vettura sono all'avanguardia per l'epoca, ma l'aerodinamica lascia a desiderare.



## THE I.C.E. ST. MORITZ 2023

Il concorso più atteso ed esclusivo dell'Engadina ha portato un parterre di auto da sogno sulla superficie ghiacciata del lago. La spettacolare esposizione di due giorni in un'atmosfera mozzafiato ha visto un record con un totale di oltre 11.000 partecipanti tra piloti, collezionisti, appassionati, pubblico e media provenienti da tutto il mondo.

Presenti 48 tra le migliori auto d'epoca e da corsa, vere e proprie stelle che hanno fatto la storia dell'automobile e che difficilmente possono essere viste in contesti simili.

Nel corso delle due giornate, la giuria composta da esperti e personalità di spicco è stata chiamata a giudicare la storia, l'originalità, l'autenticità e le condizioni delle vetture, interagendo con i singoli proprietari e valutando anche la loro dinamica di guida durante le sessioni. Il livello di queste stelle non ha reso facile il lavoro della giuria, che infine ha decretato i vincitori di ogni singola categoria:

> **Open Wheels** Maserati 420M/58 "Eldorado" del 1958: un momento in cui il motorsport cercava di unire le tendenze europee e statunitensi, e il primo esempio di sponsorizzazione commerciale

> **Barchettas on the Lake** Ferrari 500 Mondial Series II del 1955: il trionfo della conservazione contro il restauro

> **Le Mans 100** Ferrari 250 Testarossa "Lucybelles" del 1958: uno dei più bei design di auto da corsa di sempre

> **Concept Cars & One Offs** Lancia Strato's HF Zero del 1970: una concept che ha cambiato il design delle automobili per molti anni in avanti

> **Queens on Wheels** Bentley S1 Continental Droptop Coupé del 1958: una vera "Queen" d'eleganza. Il premio **"Best in Show"** del Concorso d'Eleganza di St. Moritz è stato invece assegnato alla bellissima Lancia Strato's HF Zero, una carrozzeria futuristica disegnata da Marcello Gandini.

[www.theicestmoritz.ch](http://www.theicestmoritz.ch)



Lancia Strato's HF Zero



## NUOVA SEDE DELL' AUTO MOTO CLUB STORICO PESARO "DORINO SERAFINI"

Con il taglio del nastro il direttivo del sodalizio ha presentato agli invitati la nuova "casa", nella quale oltre all'attività della certificazione di auto e moto storiche come federato ASI, il Club pesarese ha creato un vero e proprio "museo" dedicato a Dorino Serafini: cimeli, trofei, libri, una bellissima raccolta di foto e tanti altri oggetti di memorabilia legati alle gesta sportive del grande Campione pesarese. Il Presidente Danilo Crescentini ed il vice Fabrizio Chiné hanno sottolineato che la nuova sede è stata volutamente "impostata" come un salotto-biblioteca nel quale i soci e gli appassionati possono incontrarsi per discutere e approfondire temi di loro interesse. Al taglio del nastro ha presenziato in rappresentanza dell'ASI Luca Manneschi, Presidente della Commissione Cultura, per le istituzioni pesaresi gli Assessori Mila Della Dora, Riccardo Pozzi ed il vice-Presidente del Consiglio Regionale Marche Andrea Biancani. Non potevano mancare gli altri Club marchigiani federati ASI e l'Associazione "Terra di Piloti e Motori". Il taglio del nastro è stato fatto dalla nipote di Serafini la Signora Paola insieme al Sindaco di Borgo Pace Romina Pierantoni, amica di famiglia del compianto Dorino Serafini.

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



## MOTO, LA BSA BLUE STAR REGINA DA ASTE BOLAFFI IL 13 APRILE

Successo per la selezione di esemplari da cross e regolarità: la BSA Blue Star del 1935 è stata incoronata regina della quarta asta di ciclomotori, scooter e motociclette organizzata da Aste Bolaffi il 13 aprile a Torino: la moto, con scintillanti cromature e livrea bicolore d'epoca, è stata aggiudicata a 15.000 euro (lotto 53). Tra gli esemplari storici ha messo a segno un'ottima performance anche il Sertum 500 Sidecar degli anni '40, venduto a 8.300 euro (lotto 133). Il catalogo di Aste Bolaffi presentava per la prima volta una corposa selezione di moto da cross e regolarità, di cui è stato venduto il 90 per cento dei lotti.

Tra questi spiccano la KTM GS 340 (lotto 90, 11.900 euro), la Ossa Super Pioneer 250 del 1978 (lotto 123, 7.400 euro), la Ancillotti Scarab 125 del 1975, derivata dai famosi modelli da cross (lotto 44, 6.250 euro), e la Laverda Husqvarna LH1 125 del 1976 (lotto 91, 3.300 euro).

Tra le curiosità si segnalano infine i risultati superiori alle stime del Ciao Piaggio del 1968 (lotto 19, 2.000 euro) e della bicicletta Triumph con micromotore degli anni '30 (lotto 29, 1.900 euro).

Tutti i risultati su [www.astebolaffi.it](http://www.astebolaffi.it)



BSA Blue Star del 1935 venduta a 15.000 euro



KTM GS 340 venduta a 11.900 euro

## MUGELLO CLASSIC (31 MARZO-2 APRILE)

Chiuse in un museo a volte ricoperte di polvere (capita di vedere esemplari in queste condizioni in qualche collezione minore di auto d'epoca) o belle e pimpanti (forse un po' rifatte) in pista?

È un quesito senza una risposta, ognuno ha il suo punto di vista e tutti hanno ragione. Diciamo che dopo tre giorni passati all'Autodromo del Mugello, per l'evento organizzato da Peter Auto che ha portato nell'autodromo toscano più di cento autovetture a rappresentare cinquanta anni della 24 Ore di Le Mans, si può dire che vedere una Ford GT40 piuttosto che una Porsche 908/3 o una Chevron B21 percorrere i rettilinei e le curve della pista come vere auto da corsa fa un certo effetto: la scossa di adrenalina è sicuramente maggiore che nel vederle in un museo; perchè in un museo può capitare di vedere l'esemplare 100% originale, con la carrozzeria ammaccata nell'ultima gara disputata o il sedile ancora macchiato di sudore. E anche questo è suggestivo, ci mancherebbe ma ... la pista è sempre la pista per una vettura da competizione. Scambiare quattro con Patrick Peter, francese, animatore di questa serie di manifestazioni che, dopo il Mugello, prevede eventi a Spa, Le Mans, Estoril ci ha fatto comprendere che la gestione di questi eventi è caratterizzata da un notevole rigore organizzativo, molto più di quello che può sembrare. Tutto il parco vetture viene classificato e, nell'ambito del possibile, sono noti gli interventi fatti e le parti che sono state ricostruite, sulla base dei disegni originali o mediante "reverse engineering" con il computer o la stampa 3D. Le gare, che hanno un approccio molto professionale, sono "ad handicap" (cioè con uno o più giri di pista come penalizzazione) e si privilegiano i piloti non professionisti a discapito dei professionisti che vengono penalizzati maggiormente se stanno correndo con una vettura mai da loro utilizzata nelle gare ufficiali. L'ambiente della tre giorni è



Marco Giachi e Patrick Peter animatore dell'organizzazione che prende il suo nome che ha cordialmente spiegato al nostro autore i retroscena di queste manifestazioni, concludendo con un "... arrivederci a Le Mans ..." dal 29 giugno al 2 luglio.



**A sinistra, una delle due Porsche 908/3 presenti con l'immane asso (questo di picche) disegnato sul muso. Vista dal vivo si coglie ancora di più l'essenzialità della vettura e si capisce il perché del soprannome "bicicletta". Sicuramente la carrozzeria non era così immacolata quando ha finito la sua carriera sportiva ma è bello vederla anche così.**

**Interessante osservare che la ventola di raffreddamento, forse a causa della mancanza di un abitacolo coperto, non era montata in posizione verticale in mezzo alle trombette di aspirazione, come nella 917, ma orizzontale. Aspirava da una specie di camera di calma creata dietro la schiena del pilota con un setto di fibra di vetro che si nota sotto i tubi del roll-bar. In queste manifestazioni si possono osservare decine di questi particolari e sembra di vedere gli ingegneri ancora chini sulla vettura a inventarsi soluzioni nuove.**

**A destra, la D.B. HBR5, che vinse (fonte del proprietario) la speciale classifica "Performance" alla 24 Ore di Le Mans del 1959, fa sfoggio di una elegante coda tronca. La D.B. era una casa costruttrice di piccole vetture stradali ma per "aggreire" la 24 Ore aveva affidato il progetto a uno dei massimi esperti di aerodinamica di allora**



**A sinistra, un dettaglio della Bizzarrini 5300 GT, vista posteriormente appare incredibilmente curata con due aperture che si suppone servissero a scaricare l'aria intrappolata nei vani delle ruote posteriori. Tutto l'insieme ricorda molto da vicino i diffusori che si sarebbero affermati molti anni dopo. È un dettaglio, forse di scarsa rilevanza in generale, ma significativo dopo l'articolo sulla Breadvan del numero di marzo che conferma quanto Giotto Bizzarrini avesse in considerazione l'aerodinamica anche un po' in anticipo rispetto ad altri.**

**A destra una Jaguar XJR-9 del 1988 appartenente al Gruppo C, vetture sempre molto belle con forme moderne già trenta anni fa ma ancora non appiattite dalle matematiche dei computer.**

decisamente corsaiolo, poche le concessioni alle attività di contorno che non siano prove o messe a punto delle vetture. Non stiamo ad elencare le tante categorie, ci limitiamo a dire che sostanzialmente si tratta di vetture a ruote coperte protagoniste dei campionati che, a seconda del momento, si sono chiamati Sport, Sport Prototipi, Gruppo C, LMP1 principalmente inglesi, francesi, tedesche e americane. Poche le italiane. A rappresentare gli Anni '50/'60 presenti numerose Shelby Cobra 289, Lotus Elan 26R e 15. Per il periodo fine '60/inizio '70 c'erano due Porsche 908/3, una 910 e tante 911, Chevron B16 e le "barchette" due litri B19 e B21, Lola T70 tanto per citarne alcune. Numeroso il Gruppo C degli anni '80/'90: ancora Porsche 935 e 962, Jaguar XJR-9 e XJR-14, Spice SE90C, Nissan R91CP. Presenti anche vere "scoperte", frutto di piccole iniziative del passato come la D.B. HBR5, una vettuina francese che vinse nel 1959 (informazione ricevuta direttamente

dal proprietario) la categoria "Performance" e presenta una bella coda tronca ideata qualche anno prima della Breadvan di Giotto Bizzarrini (epocAuto marzo 2023) che era comunque anche lui ben rappresentato al Mugello da un esemplare, ora in Portogallo, della sua 5300 GT. La 24 Ore di Le Mans è sempre stata caratterizzata da costruttori e piloti a volte anonimi, che hanno raggiunto il sogno di una vita iscrivendosi almeno una volta alla gara francese e questo ha arricchito il curriculum-gara di piccole e grandi storie, tante vicende personali alcune anche drammatiche di piloti che hanno subito gravi incidenti proprio il giorno che avrebbe dovuto essere di massima gioia. Ci vorrebbe un'intera rivista per raccontare nei dettagli questa esperienza e per questo lascio spazio alle foto che sono sicuramente più accattivanti delle parole.

**Marco Giachi**

## COPPA MILANO – SANREMO... E RITORNO

Passanante Mario e Molgora Alessandro al volante di una Fiat 508 C del 1937 hanno vinto la gara, secondi classificati Di Pietra Francesco e Giuseppe con una Fiat 508 C del 1938, al terzo posto Loperfido Fabio e Corneliani Corrado su una Lancia Aprilia del 1938. Oltre 900 chilometri, attraverso i territori di Lombardia, Piemonte e Liguria, e 115 prove speciali. Partenza da Milano in direzione Sanremo e ritorno durante la tre giorni che ha visto per la prima volta un percorso ad anello con rientro a Milano affrontando la salita del Monte Fasce fino a Uscio, attraverso i territori del passo del Portello e di Mongiardino Ligure. Cerimonia finale di premiazione presso la sede dell'AC Milano di Corso Venezia, che quest'anno festeggia i 120 anni di attività. La XIV Rievocazione Storica è stata corredata da svariati titoli d'onore a premiare i primi 10 equipaggi della classifica generale della regolarità storica e i primi 10 equipaggi della classifica generale del "Rendez-Vous". Inoltre sono stati premiati i primi tre classificati per ciascuna delle cinque categorie RC1-RC5 della regolarità storica, con all'interno la divisione per ogni cilindrata: fino a 1600 cc, da 1600 cc a 2000 cc sopra i 2000 cc, e i primi 3 classificati nelle prove di media. La Coppa delle Dame ha visto premiare i primi tre equipaggi femminili, equipaggio n. 60 di Parolaro Pietropaolo su una Leyland Innocenti Mini Cooper 1.3 del 1972, seconde classificate Pacchioni e Foiani - equipaggio n. 39 - su una Porsche 356 C del 1964, terzo equipaggio Tajana- Bottini su una Alfa Romeo 1600 Spider del 1966, equipaggio n. 44. Inoltre si menzionano il premio all'equipaggio con conduttori con meno di trent'anni, il numero 57 composto da Ghisleni e Calvi di Bergolo a bordo di una lancia Fulvia Sport del 1971 e alla prima scuderia classificata Classic Team. L'evento blasonato è all'interno del Campionato Italiano Grandi Eventi di ACI Sport, riservato alle più importanti gare di regolarità classica del quale fanno parte anche la Coppa delle Alpi, la Coppa d'Oro delle Dolomiti, il Gran Premio Nuvolari e la Targa Florio Classica.

*Fiat 508 C del 1937, prima classificata; Mercedes Benz 230 Sl del 1935 e Morgan Plus Six del 2023, sesta classificata nella classe delle Moderne.*



## LA RINASCITA DI MILLENNIUM EXPO

Dopo anni di assenza, all'inizio di aprile si è svolta MILLENNIUM EXPO nella ormai storica ambientazione dell'Ippodromo romano delle Capannelle. La mostra scambio di auto, moto e ricambi d'epoca è stata ancora una volta l'appuntamento irrinunciabile per venditori di ricambi d'epoca, modellisti ed appassionati di vetture e moto d'epoca. L'afflusso e l'interesse dei visitatori, in questa edizione, ha raggiunto livelli oltre ogni aspettativa rappresentando un concreto riconoscimento degli sforzi e della professionalità profusi dagli organizzatori Sergio e Christian Curati. Due le collaborazioni di rilievo: una con l'ASI Village, spazio espositivo riservato ai Clubs romani di auto d'epoca federati ASI, l'altra con la Federazione Motociclista Italiana (Comitato Regionale Lazio) che ha contribuito con una esposizione di motocicli. In forza del brillante consenso ottenuto dalla manifestazione non si può che rinnovare l'appuntamento a tutti gli appassionati per la prossima edizione.

**Giorgio Filosi Bruziches**

*Nello stand Car Club Capitolino c'era una, se non l'unica superstite, della flotta Fiat realizzata per Italia 90, che oggi è orgogliosamente una "Young Timer".*



## BUON COMPLEANNO AYRTON!

Il 21 marzo per i tifosi di Formula Uno è eterno: non è solo il primo giorno di primavera ma anche la data di nascita del grande Ayrton Senna. Alessandro Rasponi e Mauro Baldini assieme gli amici del Club Motori di Modena hanno voluto festeggiarlo attraverso una serata nella quale si sono ritrovato tantissimi amici. Giancarlo Minardi è stato uno degli ospiti più importanti, ma erano presenti anche i piloti Pier Luigi Martini, Thomas Biagi, Sergio Campana, gli ex meccanici Ferrari Pietro Corradini e Gabriele Pagliarini, Allegro Pelloni ex Scaglietti, Alessandro Pasini, Luciano Guerri e tantissimi altri. Nella serata è stata consegnata al Sindaco di Siculiana una copia del busto di Ayrton realizzata da Alessandro Rasponi, un'opera che sarà collocata a testimonianza delle origini italiane di Ayrton proprio nel paese di Siculiana che diede i natali alla bisnonna del pilota brasiliano. Numerosissimi gli invitati a questa serata che vede già in programma la seconda edizione con l'intento di ricordare, questa volta, i 30 anni dalla scomparsa del grande pilota. Il sogno di Alessandro Rasponi e di questo gruppo di appassionati è quello di trasmettere ai più giovani la leggenda di Ayrton Senna attraverso le testimonianze dirette di coloro che lo hanno conosciuto e hanno condiviso con lui una pezza di storia dell'automobilismo.



## 70 ANNI DI FIAT 1100/103

Presso la meravigliosa dimora quattrocentesca Villa Giusti Suman si è tenuto il tradizionale incontro annuale delle Fiat 1100 e derivate costruite dal 1937 al 1969. Il sempre caparbio organizzatore, Fabio Urasini è riuscito anche questa volta a fare centro, radunando ben 50 esemplari, dando una panoramica interessante della produzione, iniziata con la capostipite di tutte le "1100", la Fiat 508C "Nuova Balilla 1100", uscita nel giugno del 1937, la cui evoluzione stilistica, presentata alla fine del 1939 e subito ribattezzata popolarmente "musone", fu la prima vettura della marca torinese a fregiarsi della denominazione Fiat 1100. Il soprannome "musone" derivava dall'imponente calandra spartivento che la differenziava esteriormente dalla prima versione. Nell'immediato dopoguerra, la 1100, lievemente modificata, assunse la designazione di 1100 B (presente uno splendido esemplare nella classica livrea blu scura) ed anche una versione BL (o lunga) che veniva adibita ad uso "noleggio con conducente". Particolarmente apprezzata una Fiat 1100 B Cabriolet 4 posti del 1948. Poi, alla fine dell'estate del 1949, uscì la 1100 E caratterizzata esteriormente dall'adozione di un vano posizionato nella coda, destinato all'alloggiamento della ruota di scorta. La E rimase a listino fino alla primavera del 1953 quando nacque la 1100-103 che quest'anno festeggia i 70 anni. Il motore particolarmente robusto e affidabile (un 4 cilindri 1089 cc. da 36 cv), le prestazioni elevate rispetto alla cilindrata (110 km/h e consumi relativamente limitati), la buona abitabilità interna, la versatilità di impiego e il prezzo "ragionevole", assicuraronò un ottimo successo di vendite alla 1100, che diventò subito per antonomasia "la vettura media" dell'automobilista italiano. Ampia la panoramica presente: dalla versione sportiva TV (turismo veloce), alle versioni 103 Industriali (preziose risorse per i nostri artigiani), alla 103 E e la successiva 103D. Poi, la versione più raffinata della evoluzione del 103 D, la 103 H Lusso (soprannominata "coda di rondine" per il profilo laterale terminante con un logo). Presente anche una 1200 Cabriolet, modello che al debutto nel 1959, vinse il premio eleganza a Cortina d'Ampezzo. Il tutto che ci porta agli anni '60 ove per ridurre i prezzi vengono unificate le versioni con la nascita delle Export (anche in versione familiare) e la Special che viene sostituita dalla 1100 D nell'autunno del 1962. Infine, il canto del cigno con la 1100 R che, comunque, dal 1966 al 1969 venne apprezzata e richiesta ancora in 340.000 esemplari, segno della longevità di un progetto che continuava ad avere i suoi estimatori. A concludere la piacevole mattinata espositiva i radunisti sono partiti per un giro panoramico sulle circostanti colline, attraversando paesi e frazioni dove le riconoscibili 1100 hanno sollecitato un sorriso ed un saluto. Nel corso del pranzo è stata premiata la Fiat 1100 103 più vecchia presente, che è risultata datata 27 gennaio 1954 e che è stata fotografata insieme ad una delle più giovani Fiat 1100 R (seconda serie) dell'aprile 1968.



Fiat 1100/103 Export Familiare.



## WINTER END IN SICILIA

Una solare giornata primaverile ha assistito domenica 19 marzo gli equipaggi del Circolo dell'Antico Pistone di Caltanissetta e della Scuderia Valvole e Pistoni di Gela nella loro "Winter End" che ha salutato la fine della stagione invernale. I partecipanti si sono ritrovati presso le "Mura Timoleontee", le antiche fortificazioni greche di Gela. Le mura, che prendono il nome dal condottiero Timoleonte (IV secolo a.C.), poste su un'altura, un tempo di dune sabbiose, sono oggi protette dalle intemperie da una copertura a tenda che dona maggior fascino al luogo. Le vetture sono state schierate sul bordo della collina da cui si può ammirare il "mare africano". Sotto la guida di un responsabile del Parco i partecipanti hanno potuto fare conoscenza degli affascinanti camminamenti di ronda e delle ingegnose opere difensive conservate praticamente intatte, insieme al vasto quartiere residenziale nei pressi dell'odierno Capo Soprano. Un sorprendente sito ambientale e archeologico vanto dell'intera provincia nissena. La "Winter End" ha visto la sua conclusione in un ristorante sulla costa, dove i partecipanti hanno potuto gustare un prelibato menù marinaro. Prossimo appuntamento dei sodalizi per i prossimi 6 e 7 maggio a Caltanissetta per la tradizionale "Ronde delle Zolfare" del Circolo dell'Antico Pistone.

Fiat 1100/103 E e Industriale.



Fiat 1100/103 D e H Lusso.



## SORRENTO ROADS ALLA BMW 328 DEL 1938

Alfonso Facchini e Luigia Olivetti vincono la seconda edizione di Sorrento Roads by 1000 Miglia, aggiudicandosi la garanzia di ammissione a Coppa delle Alpi 2024 e due orologi Chopard 1000 Miglia Chronograph Sorrento Roads Edition. Ammissione alla Coppa delle Alpi anche a Giuseppe Nobis e Paola Mambrini, che hanno trionfato nelle sfide 1 vs 1 del Trofeo Città di Sorrento a bordo di una Porsche 356 B 1600 del 1960. È stato assegnato sempre alla coppia Nobis-Mambrini anche il Trofeo Cento Anni dell'Aeronautica Militare, in quanto equipaggio vincitore del blocco di Prove Cronometrate alla Reggia di Caserta. Le auto premiate dalla giuria popolare sono state la Jaguar XK 120 Roadster del 1950 e la Glico Fiat 1100 Brachetta Fontana sempre del 1950 fra le storiche; la Ferrari 488 GTB del 2017 e la Ferrari Portofino del 2019 hanno invece spiccato fra le

moderne. L'evento è stato l'occasione per scoprire le eccellenze naturalistiche, gastronomiche, artistiche e storico-culturali della penisola sorrentina, del Golfo di Napoli, di Caserta, dell'entroterra campano nella fattispecie dei Monti Lattari e della celeberrima Costiera Amalfitana.



BMW 328 del 1938 di Alfonso Facchini e Luigia Olivetti e Porsche 356 B 1600 del 1960 di Giuseppe Nobis e Paola Mambrini.



## COPPA LIBURNA

PIOMBINO, 8-10 GIUGNO

La notizia è ufficiale, ACI Sport ha assegnato alla Coppa Liburna Historic Regularity Rally la validità per il Campionato Italiano della specialità. La competizione entra così nel calendario tricolore e va ad affiancare gare dai nomi prestigiosi, a partire dal Rally della Costa Smeralda, la Targa Florio, il Rally Lana, il Rallye Elba Graffiti, la Coppa dei Fiori e la Grande Corsa.

Coppa Liburna è in programma come terzo dei sette appuntamenti del Campionato Italiano 2023 dedicato alla Regolarità a Media, specialità riservata alle auto storiche approdata in Italia nel 2018, disciplina recente quindi, che però ha già incontrato vasti consensi fra gli appassionati. In Francia, Spagna e Polonia si corre già da molti anni e le gare registrano centinaia di iscritti, basti pensare ad una delle più famose, Il Rallye di Montecarlo Storico che, come tradizione, apre la stagione agonistica dei motori.

Dal 12 al 14 maggio 2022 è andata in scena l'edizione della rinascita della Coppa Liburna, dove ad attendere gli sfidanti c'erano 500 chilometri di percorso da affrontare con 14 prove a media, distribuite su due tappe. Un successo già alla partenza, con tutti i migliori piloti italiani pronti a sfidarsi di fronte al teatro dell'Arcipelago Toscano, fra loro Maurizio Verini, campione europeo Rally nel 1975 con la Fiat 124 Abarth, Marco Gandino campione italiano in carica e uomo da battere, lo svizzero Christian Bonnet, Alexia Giugni reduce dal Rallye di Montecarlo dove ha conquistato la decima posizione assoluta e poi Garghetti, Bergamaschi, Vellano, Corbetta e tanti, tanti altri che volevano porre il primo sigillo sull'albo d'oro della rinata Coppa Liburna.

L'edizione 2023 della Coppa Liburna presenterà alcune novità riguardanti il percorso, alle quali lo staff della Scuderia Falesia sta già lavorando.

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

*L'equipaggio Gandino - Scarcellasu Fiat Ritmo 130, vincitori della prima edizione.*

*Sotto Alexia Giugni e Caterina Leva su Alpine A110.*



## 2° LUCEVAN LE STELLE – MERCEDES CLASSICHE

MANTOVA, 14 MAGGIO

Dopo il grande successo dello scorso anno il Club 8 Volanti Tazio Nuvolari auto e moto storiche organizza, in collaborazione con ACI Storico, ACI Mantova e la Concessionaria AGRICAR SpA di Mantova, il 2° raduno "LUCEVAN LE STELLE" grande raduno di autovetture Mercedes classiche. La manifestazione è rivolta ad un massimo circa di 50 vetture costruite entro l'anno 1998 ed altre vetture così dette istant-classic post 1998.

Il ritrovo sarà presso la concessionaria Mercedes Agricar SpA di Curtatone di Mantova che offrirà una ricca colazione poi verso le 11.00, dopo un percorso in provincia di circa 50 Km, si raggiungerà Sabbioneta, uno tra i borghi più belli d'Italia patrimonio dell'Unesco, davanti allo splendido Palazzo Ducale Gonzaga dove ci verrà riservato straordinariamente il parcheggio in modo tale che il pubblico possa ammirare le vetture. Dopo la visita a piedi del borgo seguirà il pranzo a Villa Cantoni Marca (villa signorile del 1700) a Km 1 da Sabbioneta.

## STELLE DELLA VERSILIA

LIDO DI CAMAIORE (LU), 17 GIUGNO

Il concorso d'eleganza per auto storiche costruite dal dopoguerra agli anni 80 prende ispirazione nel 1997 quando a Viareggio fu ideato un concorso di eleganza che presentava diverse novità rispetto ai soliti concorsi: uno show volto ad attirare un numeroso e festante pubblico. Dopo la sosta espositiva le auto dovevano muoversi per sfilare in notturna accompagnate da un famoso brano musicale d'epoca. Fu subito un successo. Questa idea di concorso viene riproposta oggi nell'evento Stelle della Versilia. Il ritrovo sarà sulla passeggiata mare di Lido di Camaiore, seguirà esame delle vetture, cena e sfilata.

ASS. NEW ROADS



## IL 2023 DEL CLUB VEICOLI STORICI PIACENZA TRA TRADIZIONE E INNOVAZIONE

Il Club Veicoli Storici Piacenza ha ufficializzato il calendario degli eventi e delle iniziative per la stagione 2023, la prima sotto la guida di Giorgio Mazzocchi, eletto presidente del sodalizio piacentino da qualche mese, raccogliendo il testimone da Alfredo Inzani. Il primo appuntamento del 2023 è stato il Columbus Day, manifestazione per auto e moto in programma domenica 16 aprile con partenza da Bettola. Seconda tappa sarà un classico, a Cà dell'Orso, con il ritrovo riservato alle moto d'epoca previsto per domenica primo maggio. Nello stesso mese, il giorno 21, sarà la volta di Moto Expo della Val Tidone, che per il 2023 avrà anche il patrocinio dell'Asi, previste alcune novità grazie anche al prezioso aiuto dell'associazione "Due Tempi bei Tempi". Altro grande classico, la "Giornata del Tricolore – Memorial Tagliaferri" che si terrà il 2 giugno, giornata in cui si celebra la Repubblica italiana. Bisognerà attendere qualche settimana, invece, per assistere e partecipare alla rievocazione della "Bobbio – Penice" in moto, che si svolgerà il 25 giugno. Il 16 luglio è prevista la terza edizione del "Circuito dei Castelli". Ultimo evento del calendario 2023 sarà "Motus Vivendi", organizzato per il 24 settembre in occasione della giornata mondiale dei veicoli d'epoca. Nei primi giorni di gennaio, inoltre, il Club Veicoli Storici Piacenza ha accompagnato con il suo logo la Dakar Classic, con l'effigie del Club a campeggiare sulla Isuzu VehiCROSS.



## MOSTRA SCAMBIO A BASTIA UMBRA

20-21 MAGGIO

Oltre 300 espositori attendono i visitatori su una superficie espositiva di 12.000 metri quadrati al coperto e 8.000 metri quadrati all'aperto. Quest'anno il venerdì sarà giornata di pre-apertura al pubblico nella fase di allestimento degli stand espositivi. Il mondo dell'ASI sarà rappresentato dai vari Club Federati che con l'esposizione sempre ricca e scrupolosamente selezionata dei loro mezzi, rendono lustro alla manifestazione ma soprattutto all'Ente di cui sono rappresentanti. Si svolgerà anche un raduno con mostra tematica di Maggiolini e derivati che vedrà i marchi Volkswagen e Porsche protagonisti: due giorni no stop di raduno con le Volkswagen in esposizione all'ingresso della fiera a mostrare il legame perfetto in fatto di design tra i Maggiolini e suoi derivati come Porsche 356, Porsche 911, Volkswagen T1 e T2... Per le due ruote l'esposizione tematica sarà dedicata ai 120 anni degli scooter italiani e stranieri: presente anche l'Ambrosini Freccia Azzurra costruito nel 1953 a Passignano sul Trasimeno dalla S.A.I. Ambrosini, utilizzato come testimonial pubblicitario della Mostra Scambio Auto e Moto d'epoca Bastia Umbra perché è l'unico scooter costruito nella Regione in cui si svolge la manifestazione.

Ingresso anteprima venerdì euro 20,00 Ingresso sabato e domenica euro 10,00

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

## IL RAID DELL'ETNA FESTEGGIA IL QUARTO DI SECOLO

SICILIA, 24-30 SETTEMBRE

Inserita a calendario Acisport 2023 come Superclassica di regolarità auto storiche, la venticinquesima edizione del "Raid dell'Etna" ha già quasi esaurito tutti i posti disponibili. A festeggiare l'ambito traguardo si registra una massiccia partecipazione straniera, con equipaggi provenienti da varie nazioni di tutto il mondo. Anche quest'anno si conferma l'abbinamento con il "Porsche Tribute", cui potranno prendere parte le auto del brand tedesco di qualunque epoca.

Il programma predisposto dagli organizzatori si articolerà su un'intera settimana lungo uno splendido itinerario appositamente ideato e toccherà i siti turistici più interessanti della Sicilia.

Si inizierà domenica 24 settembre con la concentrazione dei partecipanti in viale della Libertà a Palermo dove, come ormai tradizione, si terrà la cena di benvenuto nei saloni dell'ottocentesco Palazzo Francavilla. Nella giornata successiva, dopo aver percorso un tratto del circuito delle Madonie, teatro della storica Targa Florio, gli equipaggi si trasferiranno sulla costa orientale dell'isola, soggiornando sul mare di Taormina che, insieme a Forza d'Agro, offrirà ai partecipanti le sue naturali bellezze ed i suoi monumenti.

Sarà quindi la volta della classica cronoscalata all'Etna con una serie di prove cronometrate molto tecniche. Raggiunto Piano Provenzana, i partecipanti avranno la possibilità di recarsi sulle sommità del vulcano fino a quota 2000 metri con gli speciali mezzi fuori strada della Funivia dell'Etna e le sue guide.

Nella giornata di giovedì 28 settembre gli agrumeti della Piana di Catania accompagneranno i partecipanti ad Aidone alla scoperta dei più importanti reperti archeologici della zona come la famosa Venere di Morgantina. Si raggiungerà quindi l'autodromo di Pergusa per una sequenza di adrenaliniche prove cronometrate. La giornata si concluderà con la visita del centro storico di Acireale.

Sarà quindi la volta di Catania: in programma la visita del seicentesco Monastero dei Benedettini e della affascinante biblioteca Ursino Recupero, con esclusivo pranzo nel chiostro di levante dello storico complesso. Nel pomeriggio è prevista una esclusiva visita della Base Elicotteri della Marina Militare. Dopo lo svolgimento all'interno della base delle ultime prove cronometrate (complessivamente sono in programma 64 prove cronometrate) i partecipanti avranno la possibilità di ammirare da vicino i velivoli della Base. La cena di gala presso lo storico Palazzo Biscari, location di diversi film, concluderà la serata.

L'ultima giornata del Raid sarà dedicata al centro storico di Catania dove, in piazza dell'Università, si svolgerà la consueta Coppa delle Dame, dedicata esclusivamente alle signore partecipanti al Raid.

Il pranzo di commiato e le premiazioni si svolgeranno al Palazzo Manganelli dei principi Borghese, con consegna a tutti gli equipaggi partecipanti di una esclusiva ceramica di Caltagirone a ricordo di questa venticinquesima edizione.

Main sponsor del Raid dell'Etna 2023 saranno la Eberhard & Co. (che premierà i vincitori della gara di regolarità e della Coppa delle Dame con i suoi esclusivi orologi), il Centro Porsche Catania RS Motorsport, la Michelin e la Sparco (con specifici omaggi ai partecipanti) e la Grandi Navi Veloci, che riserverà ai partecipanti un particolare sconto del 20% sul costo del biglietto per raggiungere Palermo con le navi della sua flotta.

[segreteria@raidetna.it](mailto:segreteria@raidetna.it) – [www.raidetna.it](http://www.raidetna.it)



## LA XXVI COPPA BORZACCHINI È PRONTA A STUPIRE

TERNI, 10-11 GIUGNO

Sulle ali dei successi maturati nelle passate edizioni sono già numerose le iscrizioni pervenute agli organizzatori che hanno fissato a 50 il tetto massimo degli equipaggi partecipanti. Il parco macchine si presenta di valore assoluto. Tra le auto al via da Sangemini si potranno ammirare ad esempio una "barchetta" Cisitalia Gilco Ermini Fiat della collezione Begliomini di Terni e una Lancia Aurelia B24, una Flaminia 2500 GT Touring Superleggera, una Fiat 2300 S coupé, una rara Singer roadster del 1947 ed una MG PA del 1937...

Inserita a calendario Asi e valida per il Trofeo Marco Polo, la manifestazione motoristica partirà sabato con le storiche dirette a Montefalco per la visita guidata al museo Francese con gli affreschi di Benozzo Gozzoli.

Nel pomeriggio la carovana arriverà a Bevagna dove i partecipanti visiteranno le botteghe dei mestieri (Gaite) compresa la seteria che custodisce il telaio circolare funzionante più antico al mondo. Quindi conclusione di giornata a Spoleto con la cena all'Hotel Duchi di Spoleto. La manifestazione, che sapientemente anche quest'anno offrirà momenti ludici ad altri di visite e scoperta di storia e tradizioni locali, nella giornata di domenica condurrà i partecipanti a Trevi per visitare la cinquecentesca Villa Fabri ed il suo giardino terrazzato a sbalzo sulla tipica campagna umbra. La conclusione della XXVI Coppa Borzacchini sarà al Madrigale, lungo la SS Flaminia tra Spoleto e Terni, con il pranzo e la premiazione. [www.borzacchinihistoric.it](http://www.borzacchinihistoric.it). [info@borzacchinihistoric.it](mailto:info@borzacchinihistoric.it)



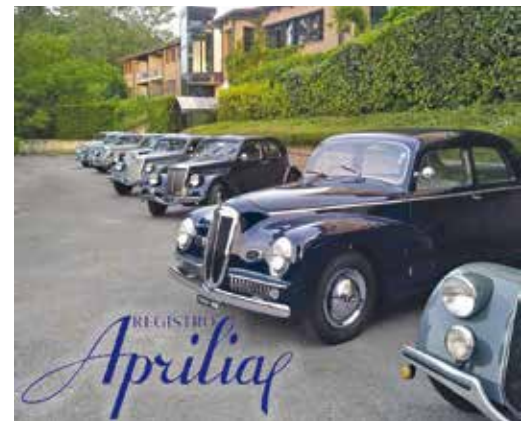
In una immagine di una edizione degli anni passati Jaguar XK150 DHC a Ferentillo.

## XXVIII RADUNO INTERNAZIONALE REGISTRO APRILIA

SANSEPOLCRO, 24 – 28 MAGGIO 2023

"Con l'Aprilia nell'alta valle del Tevere" è il titolo del raduno che si svolgerà l'ultimo fine settimana di maggio con ritrovo il 24 maggio presso il Palace Hotel di Sansepolcro con la cena di benvenuto. L'organizzazione del raduno prevede che la quota comprenda l'ospitalità completa degli equipaggi dal pomeriggio del 24 alla colazione del 28. Al raduno sono ammessi Soci e Non Soci del registro; anche per le auto l'ammissione, oltre alle Aprilia, prevede Augusta, Ardea, Aurelia B 10, 21 e 22.

Il raduno entrerà nel vivo il giovedì mattina con la visita alla pinacoteca e al centro storico di Sansepolcro a seguire pranzo al Castello di Sorci e visita al Museo della battaglia e centro storico di Anghiari. Il venerdì partenza per Gubbio e trasferimento al Santuario di sant'Ubaldo (sede dei famosi ceri della corsa). Il sabato si terrà la gita turistica sul Monte Fumaiolo (sorgenti del Tevere); a seguire pranzo, rientro in Hotel e Cena di gala degli arrivederci. [www.registroaprilias.it](http://www.registroaprilias.it)



## 15 EVENTI PER UN AFFASCINANTE VIAGGIO SULLE STRADE D'ITALIA

Si sono già svolte le prime tappe che compongono il calendario 2023 di ASI Circuito Tricolore, terza edizione di un format ormai collaudato che promuove la conoscenza e la valorizzazione dei territori a bordo di auto e moto storiche. A maggio sarà la volta del "Giro di Sicilia - La Sicilia dei Florio" 10-14 maggio e della "Coppa della Perugina" 11-14 maggio, seguite a stretto giro dalla "Coppa Gentlemen Sardi" (19-21 maggio). Il mese di giugno propone, poi, un trittico imperdibile iniziando "Sulle strade della pugliesità doc" (1-4 giugno), tornando in Emilia-Romagna per la "Vernasca Silver Flag" (9-11 giugno) e inseguendo sulle Dolomiti le sportive più blasonate che danno lustro alla "Leggenda di Bassano" (22-25 giugno). Ancora montagne, questa volta in Piemonte e in sella alle due ruote storiche, con "In moto sulle Alpi" l'1 e 2 luglio; il fine settimana successivo gli appassionati non mancheranno al doppio appuntamento con "Abruzzo Gran Tour - Circuito di Avezzano", occasione unica proposta dall'Abruzzo Drivers Club per rinverdire i fasti della "Settimana Marsicana" che negli anni '50 portò nella regione la passione per i motori. A metà luglio auto e moto storiche condivideranno lo stesso evento: il "Concorso d'Eleganza di San Pellegrino Terme", un vero "unicum" nel panorama nazionale che esalta l'evoluzione dello stile a due e quattro ruote.

ASI Circuito Tricolore non si ferma neppure ad agosto, quando le "storiche" viaggeranno in lungo e in largo sulle strade delle Marche: auto anteguerra protagoniste di "Sibillini e Dintorni" (23-26 agosto) e moto costruite fino al 1960 alla "Rievocazione Storica del Circuito Chienti e Potenza" (25-27 agosto). Infine, la stagione si concluderà in autunno con il "Gran Tour dell'Elba" (29 settembre-1° ottobre) e con il "Giro Motociclistico di Sicilia" (5-9 ottobre). [www.asifed.it](http://www.asifed.it)



## CAVALLINO CLASSIC

MODENA 12-14 MAGGIO 2023

Un "Concorso d'Eleganza" unico nel suo genere, aperto a 25 opere d'arte accuratamente selezionate. L'evento avrà luogo a Casa Maria Luigia, per l'occasione aperta ai soli partecipanti del Concorso con un numero molto limitato di ospiti e sarà caratterizzato da Ferrari eccezionali, collezionisti ed appassionati, cibo e vini pregiati. Le auto saranno giudicate secondo le linee guida dall'International Advisory Council for Preservation of the Ferrari Automobile (IAC/PFA). Nella giornata di sabato si terrà l'atteso Concorso d'Eleganza. Nel pomeriggio le vetture partecipanti raggiungeranno in convoglio il centro storico di Modena per una parata memorabile. Nello stesso weekend, la città di Modena ospiterà il Motor Valley Fest, una grande celebrazione dedicata a tutti i marchi delle case automobilistiche della zona.

<https://cavallino.com>

(Credits: Courtesy of Canossa Events)



## ROAD BOOK 2023 - RADUNO DINAMICO

INVORIO (NO), 21 MAGGIO

La manifestazione, giunta alla sua seconda edizione, si propone come un raduno dove il navigatore diventa fondamentale in quanto il percorso rimarrà segreto fino alla partenza ed alla consegna del Road Book. Come in un rally stanno presenti Controlli Timbro, Controlli Orario e prove di abilità per gli equipaggi senza sfociare nella velocità e nella classifica. Il percorso segreto si svilupperà nel Vergante in strade e percorsi che hanno visto il succedersi di importanti gare quali il 999' Minuti degli anni 70 ed altre manifestazioni tutt'ora in essere. Non sarà e non vorrà essere una gara ma una simulazione attiva di un percorso rallystico.

[info@gioko.it](mailto:info@gioko.it) - tel. 392.9593029



## OPEL STORICHE A POLICORO

MATERA, 3 GIUGNO

Opel Fans Italy (Opel Partner) e Opel Manta Fans Italy il tradizionale evento biennale rientrante negli "Opel Pranzo" a cui possono partecipare tutte le Opel Storiche sia trazione anteriore che posteriore.

Policoro, città moderna ma con origini che risalgono a circa 2600 anni fa, il cui nome deriva dal greco antico Polychoron, sorge a poca distanza dalle rovine dell'antica città di Heraclea, importante centro della Magna Grecia sorto nel VI secolo a.C.

Questo territorio dalle caratteristiche leggendarie e mitologiche farà da sfondo al raduno Opel. Per coloro che si iscriveranno alla manifestazione verrà garantito il posto auto in piazza Heraclea e le visite guidate in forma gratuita; coloro che aderiranno all'Opel-pranzo dovranno aggiungere la quota che il ristorante richiederà con prezzo in convenzione (da versare durante il pranzo). Per ottimizzare le fasi organizzative si richiede cortesemente all'atto dell'iscrizione di confermare se si desidera partecipare anche all'Opel-pranzo.

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



Sopra in primo piano una Opel Ascona A 1900 SR e sotto una Opel GT 1900.





# ABBONAMENTO CARTACEO 1 ANNO € 35,00

SPEZIONE CELERE

Con i nostri  
abbonamenti  
risparmi fino al  
**60%**



# DIGITALE 1 ANNO € 20,00

FORMATO PDF ARCHIVIABILE

## PER ACQUISTI

### ABBONAMENTI CARTACEI

[www.epocaauto.it/abbonamenti](http://www.epocaauto.it/abbonamenti)

Per info

tel. 0546.22112

[epocaauto@epocaauto.it](mailto:epocaauto@epocaauto.it)

### ABBONAMENTI DIGITALI

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

### PAGAMENTI DIRETTI:

- Bollettino postale (conto 12099487 intestato Edizioni C&C)
  - Bonifico - IBAN: IT43 U076 0113 1000 0001 2099 487
- indicando nella causale il tipo di abbonamento scelto e i dati anagrafici



Importante: non scrivere nella zona sottostante

# LEGGI **epocAuto** ANCHE IN FORMATO DIGITALE ACQUISTA LE ANNATE ARRETRATE

DISPONIBILI GLI ANNI DAL 2008 AL 2022  
EURO 16,50 CAD. (EURO 13,00 PER GLI ABBONATI)



## RICEVI LE TUE ANNATE:



SU SUPPORTO USB

+ EURO 2,50 PER  
LA SPEDIZIONE



SU CD ROM

+ EURO 2,50 PER  
LA SPEDIZIONE



SU LINK DI DOWNLOAD

ZERO SPESE DI SPEDIZIONE

### AVVERTENZE

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

- 1** SCEGLI L'ANNATA ARRETRATA CHE VUOI LEGGERE
- 2** SCEGLI COME VUOI RICEVERLA: SU USB / CD / LINK DI DOWNLOAD
- 3** FAI IL TUO ORDINE SUL NOSTRO SITO [WWW.EPOCAUTO.IT/SHOP/ARRETRATI](http://WWW.EPOCAUTO.IT/SHOP/ARRETRATI) O CON IL BOLLETTINO QUI A FIANCO

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

## AUTO



**ALFA ROMEO 1750 GT Veloce**, 1970 II serie, perfettamente restaurata. Blu Francia interni Texalfa cinghiale. Prezzo leggermente trattabile. 55000 euro. No resi o scambi. Tel. 335.6144803

**ALFA ROMEO 1900 berlina** prima serie, 1952, completamente restaurata di carrozzeria e motore. Tel. 349.3219189 – mail: mario.pianaro@gmail.com – Somma Lombardo



**ALFA ROMEO 75**, 1.8 carburatori, 1987, perfette condizioni, CRS, targhe originali. 9500 euro. Tel. 333.6858797



**ALFA ROMEO Alfa Sud**, 1983, in perfette condizioni, cilindrata 1186, targhe e libretto originali, river-

niata a nuovo. CRS ASI, chilometri 140000. Sempre stata in garage. Tel.389.2460749 - Mantova - guidopelladoni@gmail.com



**ALFA ROMEO Alfasud Sprint 1.3**, 1977. Targhe originali del gennaio 1977, cerchi in lega. 8800 euro. tagliandata – Tel. 3388961550

**ALFA ROMEO Alfetta 2000**, aria condizionata + cerchi in lega di serie, colore blu pervinca 349 originale, circolante anche giornalmente, revisionata. 18.000 euro Tel. 0775.271513 – 339.2589096 – Frosinone



**ALFA ROMEO Alfetta GTV 2000**, 1979, rosso, ASI, 160000 km, qualche lavoro da fare o godibile così, astenersi rivenditori. 5000 euro. Tel. 333.3538217

### COLLEZIONISTA VENDE:

**MGA 1600 MK II**, 1962

**Bianchina trasformabile**, 1961

**Gamine Fiat Vignale**, 1968, ASI oro

**Mehari Citroen**, 1984

**Porsche, 944/S**, 16 valv. ASI oro, 1987

Tel. 335/5604632

**CE L'HO IO**  
L'APP PER CERCARE  
E VENDERE  
**RICAMBI**  
[WWW.CELHOIO.IT](http://WWW.CELHOIO.IT)

**VENDITORI**   **COMPRATORI**



**ALFA ROMEO Duetto**, 1985. Aerodinamico 2.0, km 105769. In buone condizioni generali pronta all'uso, iscritta ASI. Tel. 337.607350. 19500 euro.



**ALFA ROMEO Giulia Sprint GT**, 1964, restauro completo a carrozzeria ed interni. Targa nera. Prima serie. Motore 1570cc da 107cv. Appena fatto il collaudo. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it



**ALFA ROMEO Giulia 2000GT**, 1971, conservata. Perfettamente sana, non ha mai vitò interventi di restauro. Targa nera, appena effettuato il collaudo. Iscritta ASI. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it



**ALFA ROMEO Giulietta Sprint**, 1960, motore originale, interni originali e nuovi, carrozzeria conservata e bella. Documenti Europei. 42.000 euro - Tel. +39 3273361889 - garagistoriche@gmail.com

**ALFA ROMEO GTV V65 Turbo**, 1994, colore nero, 70.000 km, con tagliandi, pelle nera, aria condizionata, no lavori da fare, gommata, conservata da collezionista. 10.000 euro non trattabili - Tel. 349.2249392 solo contatto whatsapp – Cento FE



**ALFA ROMEO Montreal**, 1972, unica proprietà con carta di circolazione, chiavi e targhe originali, sempre rimessata, ottime condizioni originali di conservazione, mai restaurata, verniciatura argento metallizzato 60.000 €. Tel. 347.8521962 – 348.3146102

**ALFA ROMEO Spider 2000 STS**, 2004, nero, interni e capote in buono stato, 200.000 km, motore ok, con tagliando completo, gomme estive + invernali. 9.500 euro - Tel. 349.2249392 solo contatto whatsapp – Cento FE

**AUSTIN HEALEY 3000 J7**, 1964, colore verde e crema, perfetta. 70.000 euro Tel. 06.3213942 – francesco.zadotti@studiozadottieassociati.it – Roma

**AUTOBIANCHI A112 Junior** 1983, con quinta marcia, da restaurare, volturabile, ASI. Tel. 339.1987696 – Torino

## Pneumatici piatti? MAI PIÙ!

+400% di maggiore superficie d'appoggio del pneumatico da questo cuscinetto appositamente progettato per evitare il piatto del pneumatico

# +400%

di maggiore superficie d'appoggio

**ALCAIREGO**  
since 2009 tyre cushion sets

[www.alcairego.it](http://www.alcairego.it)   100% MADE IN ITALY   [info@alcairego.it](mailto:info@alcairego.it)

Nel cuscinetto ALCAIREGO il pneumatico evidenzia un'impronta realmente maggiorata del +400% rispetto a terra, evitando così il piatto del pneumatico.  
17 modelli specifici per peso a vuoto dell'auto da 800 Kg fino a 4000 kg.

**AUTOBIANCHI** A112 Junior, 1983.  
Tel. 339.2707275 – Rieti



**AUTOBIANCHI** Bianchina trasformabile, 1961,  
pari a nuova, accessoriata, da collezione. Visibile a  
Genova. 20.000 euro. Tel. 335.5604632



**BMW** 2002Tii, 1972, prima serie. Unico proprietario,  
restauro professionale eseguito secondo la Scheda di  
Produzione. Color Verde Tundra, molto rara. Interni  
conservati con sedili in pelle color cuoio e stoffa beige,  
cruscotto e volante perfetti. Omologata ASI con Targa  
Oro. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it



**BMW** 700 LS Luxus, 1962. Targhe e libretto origina-  
li – ASI. 12.000 euro. Tel. 338.8961550



**CADILLAC** Fastback 1941, 2 porte, coupé, restau-  
ro totale effettuato da specialista di vetture America-  
ne. 44000 euro - garagestoriche@gmail.com,  
Tel. +39 327.3361889

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



**CITROËN** 2 cv, 1978, cil. 435, 1978, targa e libretto  
originali, meccanica carrozzeria interni tutti nuovi.  
Ultimi 20 anni rimasta in mostra in vetrina presso of-  
ficina. 9.500 euro. Tel. 339.1369410 - Udine



**DODGE** M43B1, ambulanza, 1959, Asi Oro. Dodge  
3900 sei cil. In linea restaurata anni fa ma mantenuta  
perfetta nel tempo. Patente C. Appena tagliandata  
due batterie nuove cambiato olio rettificato piano tes-  
ta con guarnizione nuova e sedi valvole pulizia carbu-  
ratore. Revisionata e pronta. 24500 euro.  
Tel. 349/5842859

**FERRARI** 456 GT 1993, in perfetto ordine, gomme  
nuove, colore grigio antracite, interni cartier. 80.000  
euro Tel. 06.3213942 – francesco.zadotti@studioza-  
dottiassociati.it – Roma

**FERRARI** 512 BB carburatori 1981, Rosso/Nera,  
certificazione Ferrari Classiche. Prezzo dopo richiesta,  
Tel. +39 327.3361889 garagestoriche@gmail.com

**FIAT** 1100 H Lusso, 1959, eccellenti condizioni di  
carrozzeria (restauro 2015) interni originali ottima-  
mente conservati Bordeaux/panna, gomme a fascia  
alta e cromature brillanti Mar 2022 motore rettificato  
Vero affare: 9500 euro. bellogiardulli@gmail.com  
Tel. 3355336542 - 3917040023

**FIAT** 1100 Special H, 1962, scocca nuda ma sana,  
sedili anteriori e posteriori, documenti originali radi-  
ti. Tel. 349.1509458 – Cesena



**FIAT** 1100B, 1949 buono stato di conservazione,  
motore in ottime condizioni targata con tutti i docu-  
menti. Colore verde, prezzo dopo visione, visibile a  
Bologna Tel. 347.0844062

**FIAT** 124 Spider America, 1982, 2000cc, colore rosso,  
interni beige, nuova di carrozzeria, motore con 2.000  
km dal restauro, veicolo proveniente dalla Florida,  
eccelsa. Trattative riservate. Tel. 333.3633979 – Trento

**FIAT** 124 spider CS1, 1974. Auto perfettamente a  
posto costantemente mantenuta, colore e abbinamenti  
rispondenti all'originale, targhe e motore origina-  
li. 27000 euro. Tel. 338.6425289

**Liguria Classic**  
**6° Mercato Retro**  
9/10/11 Giugno 2023

PIATTAFORMA **SKY** cn. 813 / 839  
**tivù sot** cn. 813  
**www.mercatoretro.it**  
**HbbTV** cn. 250 **BLU**  
**CANALE Italia** ITALIA0121

# EUROTELI - LIVORNO

Tel. 0586.887456 - [www.euroteli.it](http://www.euroteli.it)

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

SPEDIZIONI IN TUTTA EUROPA



[www.galvanicapartenopea.com](http://www.galvanicapartenopea.com)  
[info@galvanicapartenopea.com](mailto:info@galvanicapartenopea.com)

Via Agrigento 4 - 80025 Casandrino (NA)  
Tel. Fax: 081.7372325

**GALVANICA**  
PARTENOPEA

Metodo  
Tradizionale  
Altissima  
Professionalità

RESTAURO CROMATURE  
DI AUTO E MOTO D'EPOCA CON  
RIPORTO DI RAME A SPESSORE



**FIAT 124 spider, 1970.** Colore blu Lancia, 1.4. ottima meccanica e carrozzeria. 24500 euro. Tel. 388/9059911 - a.dezozzi@alice.it

**FIAT 124 spider, 1972, 1608cc, rossa,** in ottime condizioni, motore con 46000 km, ASI targa oro, appena eseguito tagliando completo e collaudo, pubblicato servizio su rivista del Registro Fiat. 26000 euro. Tel. 333.1859139

**FIAT 124 Sport coupé seconda serie, 1971, 1600cc,** 2 carburatori, 95.000 km, riverniciata solo esterno, tappezzeria nuova, compreso cruscotto, invio foto a richiesta. 12.000 euro - Tel. 339.8174395 - Rieti



**FIAT 500 C Giardiniera (Topolino in legno) 1950.** Targa originale e libretto a pagine. Sono il quarto proprietario, mia dal 1992. Percorsi 1.200 km dal restauro di carrozzeria, legni, motore, freni ed impianto elettrico. Restaurata con attenzione e rispetto dell'originalità anche nei particolari. 29.500 euro. Tel. 330.301470. [posta.umberto@gmail.com](mailto:posta.umberto@gmail.com)



**FIAT 500 F, 1968, colore bianco,** in fase di restauro conservativo, interni nuovi. Tel. 338.2000005 - Bologna

**FIAT 500 F, 1970, vettura modificata con motore 500,** come nuova. Tel. 339.2707275 - Rieti

**FIAT 500 L Giannini TV 1972, vettura nuova,** tutta revisionata, iscritta ASI. Tel. 339.2707275 - Rieti



**FIAT 500 L, 1969, colore blu, restauro totale,** doppie chiavi, documentazione completa, splendide condizioni, euro 7.500. Tel. 346.3045499 - Parma



**FIAT 500 Sporting Abarth. 1996, originale pochi esemplari,** iscritta registro Fiat, con assetto, barra duomi, autoradio. Volante Sparco, splendide condizioni, 7.000 euro. Tel. 346.3045499

**FIAT 500D, 1964, colore bianco 233, tappezzeria rossa e bianca rifatta originale,** come originale 500 D interno perfetto. 8.000 euro. Tel. 0775.271513 - 339.2589096



**FIAT 500D, 1964. 10.000 euro.** Tel. 335.5272605

**FIAT 520 Torpedo, 1927, monta un motore da sei cilindri,** ideale per raduni, linea elegante, è restaurata di carrozzeria e meccanica. Da ultimare il restauro. Cell. 335.6475383



**FIAT 520 Torpedo, 1928, targa oro ASI, interni originali,** registro Fiat, perfettamente restaurata e funzionante. 65000 euro. Tel. 335.5251608



**FIAT 850 coupé, 1968, Il serie, restaurata, revisionata,** iscritta CRS. 6500 euro. Tel. 335.5315434 - Mantova



**FIAT 850 Super, 1965, targhe e libretto d'epoca,** ha fatto un film. 6500 euro. Tel. 338.8961550



**FIAT Barchetta, 1995, targa oro ASI, con hard-top frangivento** in dotazione, aria condizionata, meccanica e carrozzeria perfette, gomme nuove, km 139000, euro 10.000. Tel. 346.3045499 - Parma



**FIAT Barchetta, 1996, 1.8 16V ASI, cc 1747, km 84691.** In buono stato generale, 8500 euro. Tel. 337.607350



**FIAT GAMINE, 1968, motore 500, 1968, da collezione,** super accessoriata, ASI targa oro, no perditempo. 31000 euro. Tel. 335.5604632 - Genova

**FIAT Topolino C da restaurare, volturabile. 3.000 euro.** Tel. 339.1987696 - Torino

**FIAT Topolino, 1958. Auto tenuta molto bene di famiglia** nessun difetto. Modello C cilindrata 1000. Da visionare. 10000 euro. Tel. 350.0481457

**FIAT 126 - 594, 1977, perfetto, nessun lavoro da fare.** 2600 euro. Tel. 348.5113854

**FIAT 127 Moretti 1976, colore verde, interni nocciola,** conservata, con hard top, capote beige, ottimo stato. 10.800 euro - Tel. 338.1500611 - Ravenna

**FIAT 131 Super Mirafiori 1983, blu, in ottime condizioni,** stereo set, antenna automatica, gpl omologata. 3.600 euro Tel. 333.3374965 - Napoli

**FIAT 131 volumetrico Abarth 1983, due porte, molto rara** perché sono stati costruiti solo 30/40 esemplari, buone condizioni, iscritta ASI. Tel. 347.5914977 - Trento

**FIAT 1500 cabriolet OSCA, 1960, uniproprietario dal 1985,** mai restaurata, bianca, ottimo stato di conservazione, prima targa Milano, libretto a pagine, sempre in box. Trattative riservate. Tel. 334.3014058 - Milano



**FIAT 2300 S coupé seconda serie, 1966, registrata RFI** - motore di origine con km.49000 - carrozzeria perfetta - disponibili foto restauro. Interni conservati come nuovi, meccanica ok, visibile a Milano. euro 42.000 - [walter.mr@alice.it](mailto:walter.mr@alice.it)

**FIAT 30CL Panda, 1984, colore bianco, raffreddata aria,** revisionata, usata tutti i giorni, carrozzeria da rivedere. 2.600 euro. Tel. 338.1500621 - Ravenna

**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](mailto:info@epocacar.com)



## 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.speedwerft.de](http://www.speedwerft.de) - Tel. 0049 1703015714 Si parla tedesco e inglese.



**LANCIA** Beta Montecarlo, 1978. Autovettura tenuta sempre in box con pochi km (34.431). Colore Bianca con fascioni neri. Interni in pelle blu. Tutta originale compreso il cofano e mai incidentata. Iscritta al Registro Auto d'Epoca e al Registro Lancia Beta Montecarlo. € 40.000 Cell. 333.3995375. Astenersi se non veramente interessati

**LANCIA** Delta 1300 prima serie 1982, grigio scuro, solo 39.000 km, interni meccanica e carrozzeria perfetti, targhe originali, revisione 2024, batteria gomme e altro nuove. 4.500 euro Tel. 320.1169319 - Benevento

**LANCIA** Delta 2008, stupenda sempre in box, alimentazione a gas, non subisce blocchi, perfetta di carrozzeria meccanica tetto panoramico, interni pelle. 5.500 euro Tel. 337.204208 - claudio.cantigiani@gmail.com - Torino



**LANCIA** Delta HF, 1989, ASI CRS, Turbo I.E., vettura in perfetta condizioni, 95000 km con cronologia tagliandi, tetto apribile, A.C., Recaro, 140 cv, distribuzione fatta, auto di non fumatore, impeccabile. Visibile a Torino. 16800 euro. Tel. 339.6438511

**LANCIA** Fulvia 13 S coupé rossa, 1972, originale, conservata, 113.000 km battistrada gomme, marmitta nuove. 15.000 euro Tel. 366.4415560 - Pavia leoneguardamagna@gmail.com



**LANCIA** Fulvia Zagato, 1967. Prima serie a 4 marce (Leva lunga). Targa nera, Libretto Verde a pagine. Vernice color Rosso Palermo ravnivata diversi anni fa e interni conservati con volante e cruscotto in legno e sedili in pelle scai neri. Cerchi in lega Cromodora. Utilizzata regolarmente per mantenere la piena efficienza. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it

**MASERATI** 3500GT Touring Superleggera 1960. Restauro totale, di circa 10 anni, condizioni perfette. Tutta originale ad eccezione colore carrozzeria. Prezzo interessante. Tel. +39 3273361889 garagestoriche@gmail.com

**MAZDA** 1991 WX3W6 funzionante + a parte cerchi e motore la macchina va in moto, benzina. 3.700 euro trattabili Tel. 371.1840772



**MAZDA** MX5 spider 1600, 1998. Ottime condizioni con raro tettuccio rigido originale, verde Inghilterra, pochi km, nessun lavoro da fare. 6000 euro. Tel. 380.2674029 - Torino - castellanfabrizio@gmail.com

**MERCEDES** 190SL, 1960, bianco avorio/pelle rossa. Fine restauro conservativo. Prezzo interessante. Tel. +39 3273361889 - garagestoriche@gmail.com



**MERCEDES** 250 CE Coupé, 1969, 2 porte, 2500 cc. 6 cilindri 150 cv. Targhe e documenti originali, colore bianco, iniezione Bosch D-Jetronic, sospensioni indip., 4 freni a disco Ate. Freni e scarico originali nuovi. 16.000 euro. Tel. 335 8300451



**MERCEDES** 320/4MATIC, 1997, SW 7 posti, 1997. W210 classe E benzina/GPL, 4 ruote motrici avantgard full optional, pelle, 385000 km. 6500 euro. Tel. 339.6438511 - Torino

**MERCEDES** Benz 280SL Pagoda, 1968, verde/beige, Condizioni perfette. Prezzo interessante. +39 3273361889 garagestoriche@gmail.com



**Altraepoca**  
di Enrico Alltopiedi

**Ricambi d'epoca**

Meccanica - Carrozzeria - Parti elettriche  
Guarnizioni - Tappeti in gomma

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




**MERCEDES** 450 SL, 1973, condizioni perfette. Argento metallizzato, interni in pelle e capote blu nuovi. Meccanica revisionata. Tagliando cambio automatico. Diverse fatture Mercedes di lavori eseguiti. Prezzo: €35000. Tel. +39 3273361889 garagestoriche@gmail.com



**MERCEDES** Benz C180 benzina, 1995, in ottime condizioni, iscritta ASI con CRS + targa oro, km 155.000. Clima autom., cambio manuale. 5800 euro. Tel. 338.9186514 - Pisa



**MERCEDES** CL 500 V8 Coupé, 1993, 32 valvole automatica allestimento estetico AMG originale uscito dalla casa madre. Presenti tutti gli accessori disponibili nel 1993. Poggiatesta anteriori e posteriori elettrici, sedili elettrici con memoria, volante, maniglie e sportelli elettrici, doppio clima, tendine elettriche, telefono, doppi vetri... 23900 euro. Tel. 329.2161140

**MERCEDES** CLK cabrio 2004, seconda serie, 1800 cc, 163 CV, 138.000 km, unico proprietario, color argento, interni in pelle. 9.900 euro Tel. 347.6302136 - francescog@alice.it - Ancona



**MG A**, 1962, 1600 MK II, accessoriata, cruscotto radica, air top rigido + 4 ruote raggi neve, autoradio, no perditempo. 36000 euro trattabili. Tel. 335.5604632



**MG TF** 1.600 cc imm. 2003 - km 114.000 - hard top - clima - Euro 6.500 - Tel. 348.0045729



**PEUGEOT** 205 cabrio, 1991, ASI CRS tettino tappezzeria vernice nuovi € 5500 tel.338.5689136 -Terni

**RENAULT** 4 gtl, 1985, motore ok, carrozzeria da rivedere. 1000 euro. Tel. 3716132956

**RENAULT** 4CV, 1957, interamente restaurata. 100% ricambi -Originali performante al 100% iscritta ASI tutti i documenti in regola. 12000 euro. daniele.pizzo@tutamail.com

**RENAULT** Alpine 1976, con motore e cambio di scorta, molti ricambi, regalo tuta Formula 1. 8.000 euro Tel. 349.3021073 - Ore serali - Lanciano (CH)



**RENAULT** Clio 1400 RT, 1990 ASI targa oro unico esemplare con apertura totale tettino € 4000 Tel.338.5689136 - Terni



dal 1944  
**f.lli rossi**  
**PNEUMATICI**  
...la sicurezza di una scelta

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

fllirossityre  
fllirossipneumaticisrl

**Pneumatici per auto da collezione**



**PRESENTE AL C.A.M.E.R.  
PADIGLIONE 1**

**Selezione di autoradio d'epoca** originali di varie marche e modelli funzionanti con frequenza in FM per la ricezione di tutti i programmi. Giradischi per auto con dispositivo antivibrante e mangiadischi portatili. Antenne elettriche di vario tipo. A RICHIESTA spedisco cataloghi e relativi prezzi a GONZAGA (MN). Tel. 0376.528166.

**RENAULT R 5**, 1988, limited, da reimmatricolare, marrone metal, interno beige, conservata in ottimo stato, carrozzeria sana con piccole imperfezioni, interno perfetto, motore e meccanica ok con 51000 km originali, cerchi in lega, fendinebbia, 1400cc, 66cv, 5 marce, 5 posti. 2000 euro. Tel. 349.8689674

**ROLLS ROYCE Silver Cloud**, 1960, Targa Oro Asi, venduto per inutilizzo e posto auto, prezzo affare. Tel. 338.9369456 - Milano

**ROVER 420 16V cat GTI**, 1992, berlina tre volumi, tettuccio elettrico, al. Benzina, 1.994 cc, 140 CV, vel. Max 202 km/h, km percorsi 126.208, come nuova. A.S.I. 10.000 euro trattabili. Cell. 347.4082484 - 0982.41951 - danteperri@libero.it

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



**SAAB 96 v4 Deluxe**, 1969. Restaurata, ASI. Tel. 338.8961550. 18500 euro

**TRIUMPH Spitfire 1500**, 1975, colore bianco, condizioni favolose da concorso, capote, moquette, cromature, gomme ed altri particolari nuovi, ASI targa oro, targa quadrata di prima immatricolazione, vendo Da definire. Tel. 347.0433255

**TRIUMPH TR3 A** 1960, azzurra, ruota raggi, perfetta. 28.000 euro Tel. 388.1523290 - Modena

**VOLKSWAGEN Maggiolino** del 1983, funzionante, da restauro, due porte, a benzina, sedili in stoffa. 1.500 euro Tel. 371.1850772 - Asti



**VOLVO 1800E B20** iniezione meccanica, 1971, ASI (A3), 2000cc iniezione meccanica 4M+overdrive, 152000 km, rifatti cambio, frizione e impianto di scarico, interni in pelle perfetti, motore affidabilissimo. Nessun problema reperire ricambi. Targa VA €36.000 seioredicolverde@gmail.com

**ZASTAVA 750** (come 600 Fiat) - Immatricolata 1981. Prezzo da concordare. Tel. 338.1986036

## ACCESSORI AUTO



**Carburatori** nuovi inscatolati, 2 Solex 40ADDHE 4 per Alfetta, 2 Solex 35PPE-3 per Fulvia, 2 Weber 40 DCOE. Tel. 328.0516097 - sannitonicola@gmail.com



In stock circa 100 **paraurti** originali Fiat crom d'ora. Tel. 3889892593

**Per Abarth 850 1000** carburatore Weber 36DCD7, buonissime condizioni. 500 euro Tel. 346.3045499 - Parma



**Per Alfa Romeo 1900**, cerchi Borrani 16x41/2. Tel. 340/2290496

**Per Alfa Romeo 75**, 1989, fari e fanalini posteriori, modanature in gomma per porte posteriore pezzi 9, modanature sotto porte destra e sinistra. Tel. 333.3374965 - Napoli

**Per Alfa Romeo Giulia GT** berlina spider sprint, ricambi vari e minuteria varia, carburatori, avantreni, ponti + motori. Tel. 338.9369456 - Milano

CON IL PATROCINIO del  
COMUNE di GAMBETTOLA

# COMITATO MOSTRA SCAMBIO GAMBETTOLA

Auto-Moto d'Epoca e Cose del Passato

Tel. 0547.53912 - Fax 0547.58618 - [www.mostrascambio.org](http://www.mostrascambio.org) - [info@mostrascambio.org](mailto:info@mostrascambio.org)

68<sup>a</sup> Edizione **SABATO 6**  
**DOMENICA 7**

## MAGGIO 2023

Gambettola: Capitale Europea del Riciclo

Gambettola gemellata con Montichiari

**Prossima edizione:**  
**SABATO 2 e DOMENICA 3**  
**SETTEMBRE 2023**

# 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](http://www.agugginisas.it) TEL.02.96320107



**Per Alfa Romeo CT II** serie, tetto in vinile adatto anche per III e IV serie, originale Alfa nuovo mai usato. Tel. 347.4312190 - [alegug74@gmail.com](mailto:alegug74@gmail.com)

**Per Alfa Romeo** vari motori 1956/80, AR1315, AR00106, AR00102, AR00112, AR00121, AR00514, AR00548, AR00530, AR530, AR526A, AR512., AR530N0949, AR01678 + meccaniche. Tel. 338.9369456 - Milano



Per auto anni trenta, **fanale** Bosch in ottone cromato, diametro 220 mm per auto anni trenta. Tel. 337.607308



**Per Barchetta**, volante. Tel. 340/2290496



**Per Fiat 1100 A-B-E**- Musone, freni posteriori, portaceppi, tamburi e mozzi, già sabbiati e puliti, anche singoli pezzi. Tel. 337.607308



**Per Fiat 1100 B - E**, puntine platinatè originali Marelli. Tel. 347.3684439

**Per Fiat 128**, terza serie confort, 1973, porte cofano anteriore posteriore, lunotto parabrezza, contaghiometri, motorino avviamento, dinamo. Tel. 333.3374965 - Napoli



**Per Fiat 2300S**, motore e cambio. Tel. 340/2290496

**Per Fiat 500 1980**, n. 2 cerchi Borrani raggi. Per Topolino e Fiat anni 50-60, n. 4 cerchi. Per Fiat 500 F, 1970, n. 4 cerchi. 700 euro. Tel. 335.5425847 - Bologna

**Per Fiat 500 C**, radiatore restaurato nuovo, 4 ruote con gomme Michelin e altro. Tel. 339.1987696 - Torino

**Per Fiat 500 R** - 126 594cc tipo 126A5000 vendo motore restaurato pronto al montaggio. 700 euro Tel. 346.3045499 - Parma

**Per Fiat 500**, 1966, motore cambio differenziale, lunotto parabrezza, vetri apribile, per porte destro sinistro. Tel. 333.3374965 - Napoli

**Per Fiat 522/25** teste silvani nuove, Per Volkswagen Kubel Wagen ruote freni. [alberto@procvio.com](mailto:alberto@procvio.com) - Milano

**Per Fiat 682 N2** vendo 2 cristalli anteriori per cabina e tachigrafo Kienzle a carica manuale fine anni 60 montato sulla Giaur 230. Tel. 371.1398469 - Venezia



**Per Fiat Topolino C**, testata usata in ottime condizioni, molto alta (68,2) già sabbiata, introvabile in queste condizioni. Tel. 337.607308

## Bonta Classic garage

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

Viterbo, Via dell'Industria, 77 - Tel: 0761 352269 - 01100  
[www.bontaclassic.it](http://www.bontaclassic.it) - [Info@bontaclassic.it](mailto:Info@bontaclassic.it)

PARTNER RESTAURO ASSISTENZA 3000M4GLA



**Per Fiat Topolino A 508C**, volante originale in ottime condizioni, completo di bottone claxon. Tel. 337.607308 - Gambettola



**Per Fiat 600 Abarth**, cerchi 12" x 4 1/2. Tel. 340.2290496



**Per Fiat 1500** berlina 1ª serie, ruote. Tel. 340.2290496

**Per Lancia Appia 3** vendo tutte le sue parti usate da auto demolita. Tel. 339.1987696 - Torino

**Per Lancia Appia** terza serie, 1959-63: paraurti anteriore restaurato con 2 rostri nuovi acciaio inox AISI316L, 2 cerchi acciaio 41/2J x 14 pollici. 350 euro Tel. 338.6022343 - [robertorafanelli@gmail.com](mailto:robertorafanelli@gmail.com) - Pistoia

**Per Lancia Aurelia B21**, 1950/51, vendo faro anteriore, un crick restaurato, giunti di trasmissione, una serie ferodi B10, un posacenere posteriore, un manometro olio pulsante accensione, un interruttore frecce. Prezzi da concordare. Tel. 349.7121451 - Grosseto [bobmaz@libero.it](mailto:bobmaz@libero.it)

**Per Lancia Delta**, motore 1600 i.e. HF Turbo pieno 831B3000. 500 euro Tel. 346.3045499 - Parma

**Per Lancia Flavia 1800**, 1968, telaio anteriore completo di motore, cambio giunti e ruote. 200euro Tel 0534.62140 - Bologna

**Per Lancia Flavia berlina e coupé 0964**, vendo ricambi di ogni genere, anche cataloghi ricambi per Flaminia completo e come nuovo. Tel. 335.6181971 - [lucionardi@tiscali.it](mailto:lucionardi@tiscali.it) - Milano

**Per Lancia Fulvia coupé** ricambi teste monoblocco per 1300 coppe olio, ponte posteriore 82021, scatole filtro aria. Tel. 346.3045499 - Parma



**Per Mini Minor 850** prima serie, quattro copricerchi usati molto belli in acciaio. 150 euro. Tel. 337.607308

**Per NSU Prinz III IV**, 1960-70, ricambi di carrozzeria e meccanica, fanaleria NSU Prinz III IV + pneumatici nuovi 155/12. Prezzo a richiesta Tel. 335.8009188 - Bergamo

**Per NSU Prinz III IV**, 1962, ricambi di carrozzeria e parti meccaniche. Tel. 335.8009188 prezzo a richiesta - Bergamo

**Per Porsche 911**, 1980, cofano anteriore ottime condizioni, solo 3 Venezie ed Emilia Romagna Lombardia spedizione mio carico. 800 euro. Cofano posteriore turbo-look colore grigio metallizzato (zink metallic) originale, adatto per tutte le 911 anni '80, occasione. 950 euro Tel. 347.6015790 - [pasqualini49@libero.it](mailto:pasqualini49@libero.it) - Udine

Restauri professionali e preparazione alla vendita  
[www.cassiaoldcars.it](http://www.cassiaoldcars.it)

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](mailto:info@saurosquerzanti.it) [www.saurosquerzanti.it](http://www.saurosquerzanti.it)


**Agenzia Autosprint**  
pratiche auto


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

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



**Per Ford T, motore.** Tel. 340/2290496


**Per Porsche 911,** conta km usato, in ottime condizioni, testato, funzionante del 1967. 190 euro. Tel. 337.607308

**Per Volkswagen Golf 2 A, 5 porte, 1987,** seggiolini anteriori e posteriori in buono stato. 100 euro. Tel. 339. 5243343 – Bologna



**Per Volkswagen,** anni '60, varie misure. Tel. 340/2290496



**Serbatoio** nuovo fondo di magazzino per FIAT 850t 900t 900e (credo anche 600t) prezzo inclusa spedizione 250 euro.

Tel. 334.6368756



**Stemmi Jaguar XK140,** come nuovi, 1956. euro 50  
info@ggjsrl.com

Vendo **4 ruote** con raggi da neve 165 SR 15 86 e 4 ruote con raggi chiodate. Tel. 335.5604632 Genova



**Per Barchetta,** volante. Tel. 340/2290496



**Volante** Fulvia 1200 originale Nardi in legno e nuovo Abarth 70 cv in pelle. Disponibile anche altro. 150-160 euro. Tel. 339.1987696



**Per Balilla,** volante. Tel. 340/2290496

**Per Volkswagen 111** Maggiolino, pianali nuovi, completi di testina. Laterali sx e dx con frontale. 380 euro. Tel. 348.5113854

mostra scambio

# AUTO MOTO CICLO d'epoca

## Fano






**3-4 giugno 2023**

**PARCO CODMA**  
PRESSO  
MERCATO  
ORTOFRUTTICOLO  
vicinissimo uscita A14 - Fano

INFO  
MATTEO | PINO | ANDREA  
347 1844267 | 338 5944590 | 333 1001072

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

ORGANIZZATA DA  CON IL PATROCINIO DI 

## MOTO



**AEROMERA** 75 Capriolo T.V., 1958, tutta originale, funzionante, conservata, con documenti in regola, unico proprietario. 2500 euro. Tel. 334.1832929



**BENELLI** Leoncino, 2, 1960, restaurata, solo targa. 1600 euro. Tel. 339.3312313

**BMW** R850R, 2002, 85.000km tenuta garage, gomme nuove, revisione 07/2024, tagliandi BMW. Borse laterali e para cilindri. Euro 3.800 trattabili. Tel. 335.283022 Genova - Carlolodovicofava@gmail.com



**CECCATO** 100 cc Sport, 1956, originale conservato, funzionante, targa e libretto, solo due proprietari, introvabile in queste condizioni. 1750 euro. Visibile a Gambettola. Tel. 337.607308

**DUCATI** 250 Mark 3 1969, funzionante con pistone nuovo, modifiche corsaiole anni 70 + ricambi originali, targa e visura. Tel. 334.1364324 - Ragusa



**DUCATI** 250 Mark 3 Desio, 1970, perfettissima targa oro ASI, libretto e targa di prima immatricolazione. 9000 euro. Tel. 335.6468789 Tel. 335.6468789 - ferrari.enry@virgilio.it

**DUCATI** 851 Superbike. Immatricolata il 5/3/1990, km 32311 con diversa componentistica a corredo. Collaudata 2023. Certificato ASI. 13.500 euro trattabili. Tel. 348.4135641



**GILERA** Saturno. Moto in ottime condizioni. Numero telaio motore corrispondente (Matching number) Modello tipo Sport Intermedio, anno 1951, ASI. Documenti pronti per passaggio Targa sigla Brescia Disponibile a spedizione/trasporto valuto permuta auto epoca da restaurare. 13.500 euro trattabili. Tel. 335.5885424



**HONDA** Gold Wing SE 1500, 1990, Anniversary color oro, km 61000. 11000 euro trattabili. Tel. 348.3131206 - nicolaroccaservice@gmail.com



**ITOM** Tourist 48 a rullo, 1940-50, motore ausiliario non bloccato da riavviare su bicicletta Legnano con freni a bacchetta, il posteriore interno al telaio. Tel. 347.4286328

**MAS** 175, 1932, conservate, funzionanti con documenti, una targa 2 numeri. Tel. 334.1364324 Ragusa



**MORINI** 175, GT Settebello, 1960, 3000 euro. Tel. 339.3312313

**MOTO GILERA** 98 argento met. con restauro ad allestimento 124 5V strada, Km 35937, moto è in buone condizioni. Gomme nuove, se interessati all'acquisto inviatemi numero di cell per poter inviare foto. Richiesta 3.000 euro - enricocastagna10@gmail.com



**MOTO GUZZI** Cardellino 65. Anno '56, targa e libretto originali, conservato, cambio a mano originale, posso spedire, 750 euro. Tel. 348.6043561



**MOTO GUZZI** Guzzino A, 1947 modificato corsa con pezzi originali dell'epoca restauro professionale provincia di Torino. Valuto permuta con Guzzino conservato. 3500 euro trattabili. Tel. 348.6043561



**MOTO GUZZI** Guzzino. Targa originale, cambio a mano completo, motore libero, posso spedire. 650 euro. Tel. 348.6043561



**MOTO GUZZI** Nuovo Falcone conservato originale, km 1150 da immatricolare civile, dispongo di dispaccio militare. Prov. di Torino. 3000 euro. Tel. 348.6043561

**MV** 350 Ipotesi 1970, bella con documenti, perfettamente funzionante. 4.000 euro Tel. 388.1523290 Modena

*i tuoi annunci anche su [www.epocaauto.it](http://www.epocaauto.it)*

## 33<sup>a</sup> Mostra Scambio Auto e Moto d'epoca Bastia Umbra



120 anni di scooter



Raduno Volkswagen  
Maggiolini e derivati

20-21 Maggio 2023

**Umbriafiere - Bastia Umbra (Pg)**

orario: sabato 8.00-19.00 / domenica 8.00-18.00  
Italservice tel. 0742.320642 - cell. 337.645125 - fax 0742.318464

**promotor**  
Classic

Vendita, restauro e  
manutenzione vetture italiane,  
inglesi e anteguerra

www.gruppupromotor.com  
Tel. 0532 770305 - Mob. +39 335 7080614

La Proposta del Mese



Porsche 996 Carrera 4S  
Anno 2003, Km 53.000, Service Book

**GO Rapid Lux**  
FODERE E ACCESSORI PER AUTO

**Copriauto**  
da interno ed esterno

**Fodere e tappeti**  
su misura

**Copricapotta**  
magnetico

tel: 0323-889616  
info@rapidlux.it



Megafine Gas-Fuel  
FIDUCIARIO

**Io Viaggio Sempre**

**PIACENZA Gas-Auto**  
ELETTO  
di Farioli & Anna

**IMPIANTI A METANO E GPL NON INVASIVI**  
Eliminiamo i problemi di carburazione  
Doppia alimentazione  
Via Bresolani 19 - 29122 Piacenza - Tel./Fax 0523/603926 - piacentagasauto@libero.it

**35 Anni di esperienza**

**In Impianti Metano - GPL**  
su Auto d'Epoca



**PIAGGIO** Vespa 200 PX, 1984, targa Milano/regolare Vespa 50 con libretto + Ape 50 cross, perfette condizioni + Piaggio Ciao. Tel. 338.9369456 - Milano

**Piaggio** Vespa 50 PX 1980, perfetta con documenti. 1.200 euro Tel. 388.1523290 - Modena



**PIAGGIO** Vespa Grand Sport 5T, 1962. 9.000 euro. Tel. 338.7218898 roberto.luppi1051@gmail.com

**MV AGUSTA** 125 TR, 1956, da restauro con solo targa, motore gira con buona compressione, completo di tutto, raro modello America. 550 euro. Tel. 337.607308

**Norton** Manx 350 1954, perfetta, cambio a 4 e 5 marce. 40.000 euro Tel. 06.3213942 - francesco.zadotti@studiozadottieassociati.it - Roma

**PIAGGIO** 3 marce 125, 1962, completamente restaurata, CSR. Tel. 331.7574560



**TANDEM** a motore Deryn, 1948, con rimorchietto appendice, 98 CC. cambio a 2 marce, omologato A.S.I. con giudizio "restauro ottimo" e carta identità F.I.V.A.; con libretto uso e manutenzione. Tel. 051.471871

### ACCESSORI MOTO



**Cambio** moto anni '30, marca ultima' france, completo in ottime condizioni, parti interne riviste, funzionante per moto 350/500. 250 euro, compreso spedizione. Tel. 338.3391744



**Carburatore** Amal per moto anni '40/50 diametro 30, a tamburo usato in buone condizioni completo. 170 euro compreso spedizione. Tel. 338.3391744

**Carburatore** moto Amac uk corsa per moto anni 10-20 diametro 22, nuovo fondo di magazzino. 400 compreso spedizione. Tel. 338.3391744 - cesare.morio@gmail.com



**Carburatore** Zenith per moto anni 10m diametro 24 in bronzo a pistone buone condizioni 200 euro. Tel. 338.3391744

Per moto anni '30 tromba Marelli, 6 volt, funzionante ben conservata. 240 euro. Tel. 338.3391744

# AUTO MOTO CICLI D'EPOCA

## MOSTRE SCAMBIO ESTIVE



17-18  
GIUGNO

15-16  
LUGLIO

19-20  
AGOSTO

**RIMINI 2023**  
(presso Museo del Motociclo)

### ESPOSITORI

**SPAZIO 5X5 > 20 EURO**  
compresa visita al museo

**POSSIBILITÀ DI TRATTENERSI**  
PER LA NOTTE

È possibile stazionare con i propri mezzi (camper o tenda) nell'area esterna del Museo. Il mezzo può rimanere nella piazzola.

### VISITATORI

**INGRESSO**  
ALLA MOSTRA SCAMBIO  
LIBERO AL PUBBLICO

**INGRESSO AL MUSEO**  
5 euro

PER INFO E PRENOTAZIONI

MATTEO 347 1844267

PINO 338 5944590

ANDREA 333 1001072



**Museo del Motociclo**  
Via Casalecchio, 58/N. Rimini  
www.museomotociclo.it



**Faro** a carburo per bici d'epoca, completo conservato in buone condizioni con vetri verde e rosso. 120 euro. Tel. 338.3391744



Ricambi vari per Honda 125 nsr anni 1990/91, triangolo forcella, fanale post., maniglia passeggero, gambali e molle forcella, rubinetto benzina con filtro, cavo kontakm (senza filo interno) con presa movimento sulla ruota ant. - in blocco euro 70. Tel. 051.47187



**Cartellonistica** pubblicitaria varia, telonate, lattina olio realizzati da IP in occasione dei Mondiali di calcio del 1990. Tel.328.0516097 - sannitonicola@gmail.com

Ferrari, 500 Millemiglia. Visibile con appuntamento. Tel. 335.5425847 Bologna – solongecandini@libero.it



Libro "Classic motorcycle racer tests", autore Alan Cathcart, edito nel 1984 da Osprey publishing ltd. in inglese, pagine 192, in ottime condizioni - misure cm. 19,5 x 22,0 - prove su strada di 20 motociclette, dal Norton

Manx del 1965 alla Ducati 60. 30 euro. Tel. 051.471871



**Per Guzzi** Cardellino, cambio. 30 euro. Tel. 328.1811753



**Per Iso** Scooter, modello Diva, carburatore da 19. 40 euro. Tel. 328.1811753

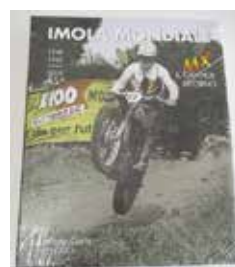
## VARIE

Collezione **Autosprint** dal 1966 al 2018 in perfette condizioni, pochi numeri mancanti, da ritirare a Verona al terzo piano senza ascensore, euro 1000 trattabili, tel. 345.3316452.

Collezione manifesti raduno auto d'epoca F1, giornali anni 70-90, Autosprint rilegati nuovi, giornali vari e libri auto d'epoca anni 70-2000. 1200 euro. Tel. 335.5425847 – Bologna



In blocco n°5 targhe rally francesi originali in plastica. euro 230. Tel. 346.3045499 Parma.



Imola mondiale, libro di Luciano Costa ediz. Minerva 2022, dedicato alle rievocazioni del motocross ad Imola del 2010-2012-2014/2016 e 2018 - pagine 386 in gran parte dedicate ai grandi campioni del passato con tantissime fotografie. 36 euro. Tel. 051.471871



Libro "Lancia, 7 storie straordinarie" Ed. Artioli, Autore Daniele Buzzonetti: pagine 320, dettagliate informazioni su tutti i modelli, tantissime fotografie e notizie sulla gestione dell'azienda ed anche parte agonistica. Perfettamente nuovo. 30 euro. Tel. 051471871

**Elevatore** monocolonna come nuovo, 380 euro. Alberto@procvio.com

Vendo **libri** Auto nuovi a metà prezzo: Belli e Danati 1° e 2° volume, Chris Amon biografia, Gloria Ribelle, James Hunt, Le core della dolce vita. Tel. 31.5967958 – delsantoennio@gmail.com – Torino

**Volumi** Fiat e Lancia. Tel. 334.8216800 autmartinelli@gmail.com – Bergamo

# 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



La metà del mondo vista da un'automobile, rara ristampa anastatica anno 1998 della 1ª edizione con illustrazioni, tavole colorate e carta itineraria; condizioni perfette, euro 60. Tel. 051.471871



Libri, brochure e depliant varie marche e modelli anni '80. Prezzi a partire da 10 euro, contattare per lista, Tel. 335.5430333

## CERCO

**Cerco 4 gomme** per Aurelia, 4 gomme 525 x 16 corsa. alberto@procvio.com

**FIAT 128 Sport 1300 coupé, 1973**, paraurti anteriore completo di banane, stemma che va sul cofano anteriore, meccanismo del tergicristallo. Tel. 339.5392158 - Pistoia

**Cerco modellini** di auto scala 1:18 e 1:45. Tel. 334.8216800 automartinelli@gmail.com - Bergamo

**Cerco Quattroruotine** prezzi modici. Tel. 334.8216800 automartinelli@gmail.com - Bergamo

**Cerco fregi** di auto italiane e straniere. Tel. 334.8216800 automartinelli@gmail.com - Bergamo

## AUTO E MOTO CON MENO DI 20 ANNI



**MERCEDES** Classe A 150, benzina, 135000km. Anno 2007 fatto tagliando completo di tutto compreso i due ammortizzatori anteriori, più treno di gomme nuove. Vis. In Romagna. 6500 euro. Tel. 349.5842859



**ARKOS** acqua scooter, 2014, nuovo ancora imballato nella scatola. Accessoriato. 350 euro. Tel. 335.6468789 - ferrari.enry@virgilio.it



**APRILIA 50 SR** serie limit, 2007, conservato perfetto, sempre garage, km 18000, revisionato 2023. 900 euro. Tel. 335.5315434 - Mantova



**NIKO** bicicletta pieghevole, originale e conservata. 90 euro. Tel. 335.5315434 - Mantova

**FIAT** campagnola AR59. Motore completamente rifatto, telo sostituito nuovo 3 anni fa, differenziali

revisionati, cuscinetti ruote sostituiti. Per maggiori informazioni e foto contattatemi. 5500,00 trattabili paolovettorato@msn.com - Cell. 3467526828



**VOLKSWAGEN** Beetle 1900TDI, 2007, perfetta, tagliandata, motore 105 hp. 6500 euro. Tel. 348.5113854

PER LA TUA PUBBLICITÀ SU  
**epocAuto**  
**0546/22112**  
pubblicita@epocauto.it

PER OGNI ANNUNCIO DUE PASSAGGI CONSECUTIVI SUL GIORNALE E 60 GIORNI SUL SITO WWW.EPOCAUTO.IT

**CONDIZIONI PER L'INSERZIONE DEGLI ANNUNCI** Tutti gli annunci, ad esclusione di quelli di solo testo in bianco e nero, sono soggetti a tariffe differenziate a seconda dei tipi di annuncio prescelto. Particolari condizioni sono riservate agli abbonati. Consultare la tabella e indicare l'opzione scelta. Servirsi esclusivamente della cedola (anche in fotocopia) che va restituita intera, compilata in ogni sua parte e firmata, oppure inserire l'annuncio direttamente sul sito www.epocauto.it. Per ogni uscita verranno pubblicate tutte le inserzioni pervenute 20 giorni prima della data di copertina. Massimo 200 battute, spazi compresi - È obbligatoria la compilazione dei dati anagrafici, che non compariranno nell'annuncio. Originali e foto non verranno restituiti. L'editore si riserva la facoltà di non pubblicare annunci incompleti o non conformi.

ATTENZIONE! Questa rubrica è dedicata ESCLUSIVAMENTE a scambi e vendite tra privati. Annunci con offerte multiple o di materiali riproducibili sono soggetti alle tariffe previste per gli operatori commerciali.

Compilare interamente la cedola, in modo chiaro e leggibile - Spedire a: Edizioni C&C Srl - Via Naviglio 37/2 - 48018 Faenza RA - fax 0546/662046 - epocauto@epocauto.it - Tel. 0546/22112

COGNOME ..... NOME .....  
VIA ..... CAP ..... CITTA' ..... ( )  
TEL. .... E-MAIL ..... Firma .....

### Scrivere in STAMPATELLO (massimo 200 battute)

- VENDO**       **AUTO**       **ACCESSORI/RICAMBI AUTO**  
 **COMPRO**     **MOTO**       **ACCESSORI/RICAMBI MOTO**  
 **SCAMBIO**     **ALTRO**

MARCA: ..... MODELLO: ..... ANNO: .....

TEL. ....  **PREZZO €** .....

E-MAIL: ..... PROVINCIA: .....

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

### Abbonati

Indicare il proprio numero di abbonamento che figura sulla targhetta di spedizione

\_\_\_\_\_

### TARIFE ANNUNCI per PRIVATI

#### GRATIS PER GLI ABBONATI

Annuncio solo testo (60 gg sul sito + 2 uscite sul giornale)  **GRATIS PER TUTTI**

Annuncio testo + foto (60 gg sul sito + 2 uscite sul giornale)  **ABBONATI GRATIS** (Max 2 per numero)  **non ABBONATI € 25,00** 2 passaggi consecutivi

Annuncio riquadrato su due colonne (60 gg sul sito + 2 uscite sul giornale)  **ABBONATI € 40,00**  **non ABBONATI € 50,00**

### TARIFE PER OPERATORI COMMERCIALI

annunci evidenziati su www.epocauto.it e sul giornale

Annuncio con solo testo  € 15,00

Annuncio testo + foto (2 passaggi sul giornale)  € 35,00

Annuncio riquadrato (2 passaggi sul giornale)  € 60,00

### VEICOLI CON MENO DI 20 ANNI

Annuncio testo + foto  € 25,00

### Modalità di pagamento:

- GRATIS PER GLI ABBONATI**  
 Ho versato l'importo sul CCP 12099487 intestato EdizioniC&C srl, **allego copia della ricevuta**  
 Ho effettuato un bonifico alle coordinate IBAN - IT 43 U 07601 13100 0000 12099487

epocAuto non è responsabile della veridicità degli annunci di compra-vendita né sull'affidabilità di venditori e compratori, né tantomeno sulle caratteristiche e prezzi del veicolo pubblicato. Ogni inserzionista è tenuto a risponderne in proprio: chiunque produca annunci falsi commette un reato punibile ai sensi di legge. epocAuto non riceve compensi o provvigioni sulle contrattazioni e non effettua attività commerciali. La Casa Editrice si riserva, a proprio insindacabile giudizio, la facoltà di rifiutare annunci se non in linea con il contenuto del giornale. Foto, manoscritti, anche se non pubblicati non verranno restituiti.

Pubblicazione riservata a veicoli datati di almeno vent'anni

DA UTILIZZARE ENTRO IL 30/07/2023

Parte che non comparirà nell'annuncio

RESTITUIRE LA CEDOLA INTERA Le schede non conformi verranno cestinate



COMUNE DI  
SANGEMINI



COMUNE DI  
BEVAGNA



COMUNE DI  
MONTEFALCO



COMUNE DI  
SPOLETO



COMUNE DI  
TREVI

**TROFEO MARCO POLO**

# XXVI COPPA BORZACCHINI



**TERNI 10-11 GIUGNO 2023**

MANIFESTAZIONE NAZIONALE TURISTICA PER AUTO D'EPOCA

*Umbria, cuore verde d'Italia*



[www.borzacchinihistoric.it](http://www.borzacchinihistoric.it) - [info@borzacchinihistoric.it](mailto:info@borzacchinihistoric.it)



RAGGRUPPAMENTO  
AUTO STORICHE



SUMMER MARATHON PRESTIGIOSO PARTNER DELLA TUA PASSIONE



MANCHES ABILITÀ  
PRECISIONE  
CRONOMETRICA



Concorso d'Eleganza  
SUMMER MARATHON

**(8)-9-10-11 June 2023**

+39 0364 900300 | +39 345 6611049 | [info@summermarathon.it](mailto:info@summermarathon.it) | [www.summermarathon.it](http://www.summermarathon.it)

**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**