

**SPECIALE
ABBONAMENTO
DIGITALE**

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

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



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

WWW.EPOCAUTO.IT

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

epocaAUTO

€ 3,50

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

PORTUGALLO CONT. € 7,95
GERMANIA € 9,95
BELGIO € 8,95
SVIZZERA CT. 8,00 CHF SPAGNA € 7,95

TWINGO

L'ANTICONFORMISTA



TOYOTA CELICA
1600 GT, LA CAPOSTIPITE

AUTOBIANCHI Y10
DESIGN E SVILUPPO

ATS 2500 GT
LA LEGGENDA DEL DRAGO



Il moschettiere
JEAN BEHRA

75 anni al Museo
PORSCHE

"Piccola Rolls Royce"
TRIUMPH MAYFLOWER

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

41° edizione

AUTOMOTORETRO®

FIERE
DI PARMA
1/2/3 MARZO
2024

IN CONTEMPORANEA CON



✉ info@automotoretro.it

☎ +39 011 350 936

f automotoretro.automotoracing

@ automoto_r

WWW.AUTOMOTORETRO.IT



Mensile fondato da:
Maurizio Tabucchi e Enzo Cimatti

Direttore responsabile:
Fiodor Benini

Impaginazione e grafica:
Mara Cimatti, Susi Ravaoli

Pubblicità: Fiodor Benini
pubblicita@epocaauto.it

Amministrazione - Pubblicità
Abbonamenti:

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

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

Abbonamenti: Raffaella Mingazzini
abbonamenti@epocaauto.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
epocaAuto è distribuita nei seguenti
Paesi: Belgio - Germania - Portogallo
Spagna - Svizzera - Francia

Registr. al tribunale:

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

Stampa: Poligrafici Il Borgo - Bologna

Questo periodico è aperto a quanti desiderino collaborarvi ai sensi dell'art. 21 della Costituzione della Repubblica Italiana. La pubblicazione degli scritti nelle rubriche "Antepreme/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 epocaauto
Attualità - Notizie - Dai Club **2**

LA MISTERIOSA

Anna Maria Peduzzi **4**

di Giuseppe Valerio
illustrazioni di Gabriele Guidetti

TECNICA

Fari alogeni **6**

di Maurizio Schifano

ADRENALINE24H

Automobile Club Lugano Classic **7**

ATS 2500 BERLINETTA

La breve stagione del drago **8**

di Elvio Deganello

TOYOTA CELICA 1600 GT

Seduzioni dal Sol Levante **14**

di Dario Mella

RENAULT TWINGO 1993

La principessa ranocchia **18**

di Marco Chiari

LANCIA APPIA CAMIONCINO

Elegante in abito da lavoro **23**

di Vittorio Falzoni Gallerani

AUTOBIANCHI Y10

Design e sviluppo **26**

di Salvatore Loiacono

TRIUMPH MAYFLOWER

Non è uscita da un fumetto **30**

di Matteo Giacon

75 ANNI DI PORSCHE

Museo di Stoccarda **34**

di Aldo Zana

MOTOCICLETTE OLLEARO

Qualità ed eleganza **38**

di Mauro Preti

JEAN BEHRA

Il moschettiere volante **41**

di Renzo De Zottis

AUTO E MOTO D'EPOCA

Come prima, più di prima! **44**

di Matteo Giacon

Cronache ed eventi **46**

Biblioteca **53**

Annunci di compravendita **54**

epocaauto@epocaauto.it
www.epocaauto.it

Per la pubblicità su epocaAuto contattare
la redazione al numero 0546.22112
pubblicita@epocaauto.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 GENNAIO**

IL FOTOQUIZ DI epocaAuto

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



1. L'AUTO

Risale al 1962 la "concept" sportiva con il motore posteriore V4 poi adottato dalla Ford Taunus 12M. Qual è il nome della vettura?

A. Mustang Roadster B. GT 70 C. Cougar



2. IL CARROZIERE

È una giardiniera realizzata nel 1956 su base Alfa Romeo Giulietta che il carrozziere ha chiamato Weekendina pensando all'impiego nel tempo libero. Chi è il carrozziere?

A. Colli B. Boneschi C. Moretti



3. IL CERCHIO

Il Cavallino e la scritta sulle pinze del freno rivelano che il cerchio raffigurato appartiene inequivocabilmente a una Ferrari. Di quale modello?

A. Testarossa B. 512 TR C. F512 M

Risposte:
1. La GT 70 è una coupé da rally costruita in 6 esemplari nel 1970. La Cougar è una coupé di serie costruita in 230.000 esemplari dal 1962 al 2002. La "concept" del 1962 si chiama Mustang Roadster. La risposta giusta è A.
2. La Giulietta familiare di Colli si chiama Promiscua. Moretti ha realizzato la station wagon Folk sulla base dell'Alfa Romeo nuova Giulietta degli anni '70. Boneschi ha costruito una ventina di Weekendina. La risposta giusta è B.
3. Sia la Testarossa, sia l'evoluzione 512 TR hanno i cerchi "pentarotte" con la stella a punte dritte. La successiva evoluzione F512 M ha i cerchi componibili con la stella avvolta a elica. La risposta giusta è C.

ATTUALITÀ & NOTIZIE



The W Collection: da Stoccolma a Monaco

L'asta si terrà il 9 Maggio 2024 a Monaco

Artcurial Motorcars presenta The W Collection: From Stockholm to Monaco, una delle più importanti collezioni private di auto in Europa andrà all'asta in occasione del Grand Prix Historique di Monaco. Stimata attorno ai 35 milioni di euro, questa eccezionale collezione di 55 rarissime auto classiche racconta la passione di un collezionista e conoscitore dell'arte guidato nei suoi acquisti da un profondo interesse per le auto e la bellezza in generale. L'intera collezione andrà all'asta senza

Ferrari 250 GT SWB - 1962
Stimata : €8,500,000 - €12,000,000



(foto) Francesco Reggiani

riserva di prezzo. Le due stelle dell'asta, la Ferrari 250 GT LWB California del 1958 (€7,000,000 - €10,000,000) e la Ferrari 250 GT SWB del 1962 (€8,500,000 - €12,000,000), saranno presentate a Parigi durante la fiera Rétromobile, dal 31 gennaio al 4 febbraio, che sarà l'occasione ufficiale per scoprire le vetture della Collezione.

www.artcurial.com

Il Museo Nicolis trionfa al "Concorso d'Eleganza Varignana 1705" con la Fiat 1100E "Vistotal"

Il Museo Nicolis vince il Primo Premio di Categoria "Gioielli Italiani" alla prima edizione del Concorso d'Eleganza Varignana 1705 (13-15 ottobre, Bologna), riservato ad auto classiche costruite entro il 1973, con la rarissima Fiat 1100E "Vistotal" Carrozzeria Castagna del 1950 per il prestigio della sua carrozzeria che rappresenta una delle massime espressioni della nostra tradizione creativa, emblema del design che ha caratterizzato l'Italia nel mondo. Si tratta di una vettura molto ricercata che deve il suo nome al particolare parabrezza senza montanti, che permette una visibilità totale della strada attraverso l'impiego di vetro temperato di largo spessore che è parte integrante della struttura. Sperimentato dal carrozziere parigino Jean Henri-Labourdette nel 1935, fu denominato "Vutotal" quale sincretasi di "vue totale". Dopo la parentesi bellica il sistema venne impiegato per alcune show car della Carrozzeria Castagna con la denominazione commerciale "Vistotal". La "Vistotal" ha sfilato nell'esclusiva cornice di Palazzo di Varignana, guidata e presentata personalmente da Silvia Nicolis. Sei le categorie in gara: "Eleganza Anteguerra", "Corse Eroiche", "Gioielli Italiani", "Gran Classe Sportiva", "Grinta & Stile" e "Icône dalla Germania".



Silvia Nicolis premiata dal Presidente di giuria Stefano Pasini.
A destra con la Fiat 1100E "Vistotal".

Errata corrige

Fiat 124 Special T pubblicata su epocaauto di ottobre a pagina 10

Nella didascalia a pagina 11 è scritto che "rispetto alla 124 normale, la 124 Special T ha quattro freni a disco", l'affermazione non è corretta: anche la Fiat 124 normale ha i freni a disco posteriori, è diverso l'intero ponte che deriva dalla 124 Sport. L'attento lettore inoltre ci scrive "la descrizione del "curvano" (mai sentito nominare, confesso la mia ignoranza) mi lascia molto perplesso, non capisco dove sarebbero queste griglie... io le vedo sul cofano quindi cosa c'entra il curvano?" Nel linguaggio dell'automobile il curvano è l'elemento trasversale che unisce le due fiancate. La griglia della presa d'aria è sopra il curvano, ma effettivamente è applicata sul cofano.

La ringraziamo per la segnalazione delle sviste.

Il TAR apre ai veicoli storici a Roma

Il ricorso promosso dall'Automotoclub Storico Italiano, unitamente ai Registri Storici Alfa Romeo, Fiat, Lancia e supportato dalla Federazione Motociclista Italiana e dal Club romano "La Tartaruga", ha trovato accoglimento da parte del TAR del Lazio con la sentenza n. 15408/2023 del 18 ottobre. Questa sentenza, immediatamente esecutiva, annulla tutti gli atti della Regione Lazio e della Giunta capitolina che limitavano la circolazione dei veicoli storici. Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio ribadisce l'indubbia specificità che già la legge riconosce ai veicoli storici all'interno della più ampia categoria degli autoveicoli, unitamente alla natura e al ruolo insostituibile degli Enti certificatori e alla esclusività del Certificato di Rilevanza Storica. Non vi è evidenza, aveva ribadito il Consiglio di Stato, che le restrizioni alla circolazione dei veicoli storici impattino concretamente sull'obiettivo della riduzione delle componenti inquinanti.

Alberto Scuro, presidente ASI si dichiara contento e soddisfatto della sentenza, in quanto rappresenta un ulteriore passo avanti verso la diffusa consapevolezza che il motorismo storico è un'eccellenza italiana.

Per la Citroën DS fari a corde... di pianoforte

Tra i tanti progettisti che lavorarono alla DS, va ricordato Paul Magès, inventore -tra l'altro- del sofisticato impianto idropneumatico a cui erano asservite sospensioni, sterzo, freni, cambio e frizione automatica. Magès realizzò il suo compito, andando anche molto oltre, scoprendo le infinite possibilità dell'idraulica ad alta pressione che utilizzerà diffusamente sulla DS. È meno conosciuto un episodio che lo riguarda e che coinvolge una nota marca francese di fari, da sempre fornitrice di Citroën. Nel dicembre del 1963 lo stilista Flaminio Bertoni nel breve volgere di una mattinata ridisegnò il frontale della DS, creando quel muso così caratteristico, dotato di fari carenati, che avrebbe visto la luce nel settembre del '67. Fu così che nel 1965 i tecnici di Citroën, tra cui Paul Magès, furono invitati dalla celebre marca di proiettori che gli presentò un complesso dispositivo elettronico che permetteva di ruotare i fari più interni sul loro asse verticale in funzione della posizione del volante, consentendo al fascio luminoso di seguire l'andamento della strada illuminando la parte interna delle curve.

Magès osservò ammirato l'elaboratore e commentò "ma datemi un paio di giorni..."

I tecnici dei fari capirono solo due giorni dopo, quando Magès gli mostrò un frontale completo della DS su cui aveva montato un sistema che permetteva ai fari principali della DS di oscillare in funzione della posizione delle sospensioni, compensando così il beccheggio della vettura in accelerazione e frenata, lasciando costante la portata dei fari. L'aveva fatto con due fili d'acciaio armonico, sul tipo delle normali corde da pianoforte, ancorati alle due barre antirollio anteriore e posteriore della DS. Con il movimento della scocca le corde tiravano o lasciavano, permettendo ai fari di puntare in avanti con angolazione costante rispetto al suolo. Già questo aveva stupito i tecnici dei fari, ma immaginate come restarono quando Magès ruotò il volante ed i fari interni si mossero come quelli che aveva visto due giorni prima, ma molto più rapidamente, senza esitazioni e con una precisione millimetrica...



Specialist Motorsport Academy

Nasce la Specialist Motorsport Academy, scuola di formazione di alto profilo - gestita e diretta da ACI Sport - rivolta agli operatori del settore, con l'intento di accrescerne il livello professionale. Tre, per ora, i corsi proposti: formazione sportiva (ordinamento sportivo, gestione personale e risorse, gestione criticità e interventi, documentazione pre e post evento; rapporti con le Autorità, ispezioni, allestimenti, omologhe e responsabilità), formazione tecnica (ordinamento sportivo, gestione personale e risorse, gestione verifiche tecniche, strumenti e analisi, omologazione vetture e componenti) e formazione medica e di primo soccorso (ordinamento sportivo, gestione personale e risorse, gestione criticità e interventi, aspetti medici, tecniche e modalità di estricazione, corsi BLS e BLS-D per l'uso dei defibrillatori). La maggior parte dei corsi si terrà, in presenza, presso l'impianto ACI Vallelunga, che comprende il Circuito, il Centro Congressi, il Centro di Guida Sicura, aule e laboratori dedicati.

L'obiettivo iniziale dell'Accademia è formare operatori che collaborino con ACI sui campi di gara tra Commissari Tecnici, Commissari Sportivi, Commissari di Percorso, Medici Sportivi e Assistenti alla Sicurezza.



Ruote d'Epoca Riviera dei Fiori, FIEUI di Caruggi, Lions Club Albenga Valle del Lerrone Garlanda continuano nel loro percorso di collaborazione con le realtà sociali del territorio: hanno recentemente consegnato all'istituto Trincheri di Albenga un concentratore di ossigeno. I club vogliono ringraziare tutti quanto collaborano alla raccolta, perché è grazie a loro che si raggiungono questi importanti obiettivi. Per Natale è prevista anche la donazione di ausili alla Residenza Protetta a Ceriale. L'unione fa la forza! Grazie a Tutti di Cuore.

L'Abarth 2000 Sport del 1970 è "Best of paddock" ad ASI in pista

È l'Abarth 2000 Sport Prototipo del 1970 ad essersi aggiudicata il premio "Best of Paddock" alla terza edizione di "ASI in Pista", lo speciale track day dell'Automotoclub Storico Italiano riservato alle auto storiche sportive e da competizione che si è svolto sabato



11 novembre all'Autodromo di Varano de' Melegari con la partecipazione di quasi duecento vetture. Il pubblico ha votato la più bella ed emozionante auto da corsa protagonista dei campionati internazionali della montagna negli anni '60 e '70. La giuria tecnica dell'ASI ha poi assegnato il premio particolare "Targa Oro Special" alla Maserati 6C del 1934. Il "Tributo Tricolore" è andato alla De Tomaso Pantera Gruppo 4 che si impose con Mario Casoni nella prima edizione del Giro Automobilistico d'Italia disputato nel 1973. Come "Regina dei Grand Prix" è stata eletta la Bugatti 37/44 monoposto del 1927 portata da Stefano Rosina, il "Premio Silhouette" è andato all'Alfa Romeo Giulia GTA Gruppo 5 del 1965 di Attilio Fantini allestita all'epoca dall'Autodelta, la Renault 5 Turbo del 1981 di Osvaldo Faustini è stata la migliore tra le "Nate per correre", la TVR Tuscan del 2001 di Maurizio Cesari ha vinto il Trofeo Youngtimer e la Opel Kadett SR Gruppo 2 vincitrice del Campionato Italiano Rally Femminile 1981 con Micky Martinelli e Patrizia Zanetti, oggi di Giovanni Tombolato, si è guadagnata il trofeo "Rally per tutti".



LA MAROCCHINA MISTERIOSA

A VENT'ANNI ERA STATA LA PRIMA DONNA A SIGLARE UN CONTRATTO CON LA SCUDERIA FERRARI. DOPO AVVENTURE E PERIPEZIE DEGNE DI UNA SPY STORY, ANNA MARIA PEDUZZI DIVENTA UNO DEI PILOTI PIÙ APPREZZATI DEGLI ANNI '50

Lo dico davvero. Su Anna Maria Peduzzi qualcuno dovrebbe farci un film. Perché nonostante la ritrosia della protagonista verso la fama e le luci della ribalta, la sua vita ha seguito un percorso simile a una irresistibile sceneggiatura. Nata in Lombardia nel 1912 a Olgiate Comasco da una benestante famiglia di imprenditori edili, Anna Maria era una bella ragazza dal fisico snello, carnagione bruna, lunghi capelli neri e occhi anch'essi scuri e profondi. Dietro a uno sguardo apparentemente timido, modi gentili e sincera riservatezza, nascondeva però una grande determinazione. Di lei, della sua giovinezza agiata ma normale non si sapeva nulla finché ventenne, nel 1932, sposò Franco Comotti, gentiluomo bresciano, imprenditore di successo nonché noto pilota automobilistico.

La storia d'amore di Franco e Anna Maria divenne di dominio pubblico quando anche la giovane sposa del pilota lombardo iniziò a scendere in pista al fianco del marito firmando, nello stesso 1932, un contratto di collaborazione con la Scuderia Ferrari per cui

già guidava Franco. Da quel momento, i due furono pressoché inseparabili e nei box di qualsiasi gara era impossibile non notare quella ragazza esile e bella, dai lunghi capelli corvini spesso nascosti sotto la cuffia da pilota. In breve, per il colorito del suo incarnato, Anna Maria divenne per tutti "la Marocchina" e tracce di questo soprannome, non si sa quanto a lei gradito, si trovano negli elenchi ufficiali dei partenti di alcune gare. Anna Maria e Franco correvano quasi sempre assieme nelle gare più lunghe, iscrivendosi però anche singolarmente in quelle più brevi. Nel 1934 conclusero al tredicesimo posto assoluto la Mille Miglia, alla guida di un'Alfa Romeo 6C 1500 della Scuderia Ferrari, aggiudicandosi la vittoria nella classe Sport 1.500. Dopo quel prestigioso successo, di Anna Maria si persero le tracce. Probabilmente si ammalò gravemente, si pensa di poliomielite, e a fatica riuscì a guarire; ma la vita privata dei signori Comotti, nonostante la pressione dei media, restava lontana dai riflettori. Franco, in



particolare, era un personaggio piuttosto misterioso: commerciava petrolio e prodotti petroliferi, aveva interessi nelle colonie italiane del Nordafrica ma era un fervente antifascista, invisibile al regime sebbene in qualche modo tollerato. Prima dello scoppio della guerra, tra il 1936 e il 1937, aveva trovato riparo in Francia, non si sa se assieme alla moglie ancora convalescente. Franco divenne certamente un agente segreto al servizio degli Alleati ma fu smascherato dai nazisti e condannato a morte. Miracolosamente riuscì a salvarsi, a ricongiungersi alla sua amata sposa e, al termine della guerra, a ritornare ai suoi affari. Entrambi ripresero a gareggiare. Franco fino al 1952, Anna Maria per qualche anno ancora. Ed è proprio negli anni '50 che "la Marocchina" si fece notare per la sua abilità di guida. Al volante di biposto Sport, principalmente Stanguellini e Ferrari, partecipò a numerosissime gare, quasi tutte all'interno dei confini italiani, ottenendo risultati consistenti. Partecipò alla Targa Florio, alla Mille Miglia e tantissime altre gare importanti; non c'era più Franco accanto a lei nell'abitacolo ma il marito si faceva notare spesso, al traguardo o sotto al podio, nascosto dietro enormi mazzi di fiori. Franco Comotti morì nel maggio del 1963 a soli 56 anni, quando Anna Maria non correva già più da un paio di anni e si era ritirata a vita privata, concedendo al più qualche rarissima intervista fino alla morte, nell'agosto del 1979, a 67 anni. Anche se schiva e ritrosa, Anna Maria Peduzzi ha vissuto una vita da film. Era "la Marocchina" ma "Casablanca" lo hanno già girato, che ne dite se il film dedicato alla sua vita lo intitolassimo, chissà, "La ragazza di Tangeri"? ▀



Piatto del pneumatico? **MAI PIÙ!**



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

ALTAIREGO®

since 2009 tire cushion sets

www.altairego.it

100% MADE IN ITALY

info@altairego.it

Il pneumatico, quando parcheggiato nel cuscino **ALTAIREGO**, evidenzia un'impronta realmente maggiorata del **+400%** rispetto a terra, evitando così il piatto del pneumatico.
17 modelli specifici per veicoli del peso a vuoto tra 800 Kg e 4000 kg.

Brands here eventually represented are property of their respective owners.

IL GAS CHE DÀ PIÙ LUCE



ALFA ROMEO SEMPRE ALL'AVANGUARDIA
L'Alfa Romeo è fra le prime Case italiane a montare fari principali alogeni di serie. Nella foto l'Alfetta prima serie del 1972 dotata di anabbaglianti e abbaglianti con lampade H1 a un filamento, che si accendono alternativamente.

Il primo impiego noto di fari "allo iodio" (allora non si parla ancora di "alogeni") si registra sulla Ferrari 330 TRI/LM di Olivier Gendebien e Phil Hill, che, grazie anche alla loro efficacia, vince la 24 Ore di Le Mans del 1962. Nota poi è la squalifica che annulla il trionfo al Rally di Montecarlo del 1966 delle Mini Cooper S ufficiali, i cui fari montano lampade allo iodio da 100 W monofilamento abbaglianti al posto delle normali a doppio filamento anabbagliante/abbagliante di serie. Le lampade allo iodio sono un tipo speciale di quelle "a incandescenza", perciò per capirne il funzionamento occorre prima parlare di queste ultime.

Le premesse

La lampada elettrica a incandescenza è frutto delle sperimentazioni condotte fra il 1878 e il 1879 dall'inglese Wilson Swan e dallo statunitense Thomas Edison. È costituita da un bulbo di vetro contenente un filamento sotto vuoto che diventa incandescente al passaggio della corrente, "consumandosi" però col tempo. Per aumentarne la durata, nel 1906 lo statunitense William David Coolidge, al posto dell'originario filamento di carbonio, introduce quello di tungsteno, un metallo che fonde a circa 3400 °C. In seguito, per ridurre la "sublimazione" del tungsteno incandescente, per cui le sue particelle vanno progressivamente a depositarsi all'interno del bulbo fino a causare la fine della vita della lampada, si introdurrà nel bulbo un gas nobile (argon o kripton) a bassa pressione. Le lampade così realizzate, il cui primo impiego noto nei fari delle automobili di serie si registra sulle Cadillac del 1912, hanno un rendimento basso (l'8-10% dell'energia elettrica fornita si trasforma in luce dello spettro visibile) e producono una luce giallognola, con temperatura di colore di circa 2700 K (gradi Kelvin), non sempre sufficiente a garantire una buona visibilità.

Brevetto americano

La riduzione drastica della sublimazione del tungsteno e l'aumento della luminosità si ottengono utilizzando una lampada "alogenata", brevettata nel 1959 da un gruppo di ricercatori della General Electric. Nelle sperimentazioni preliminari iniziate intorno al 1950 si prova a innalzare la temperatura di funzionamento, utilizzando di conseguenza bulbi in vetro di quarzo; ciò però porta a una sublimazione più rapida del filamento di tungsteno. La soluzione si trova riempiendo il bulbo con gas alogeno a 7-8 Atm, in genere gas di iodio, da cui anche l'appellativo di lampade "allo iodio". Coi vapori emessi dal tungsteno incandescente, che nel funzionamento è portato quasi alla temperatura di fusione, il gas di iodio forma ioduro di tungsteno, il quale nella zona più calda presso il filamento si scompone, per cui le particelle di tungsteno ritornano sul filamento con un processo a ciclo chiuso. A parità di potenza richiesta e di rendimento (comunque

molto basso) rispetto a una normale lampada a incandescenza, quella alogena produce una luce d'intensità quasi doppia, con una temperatura di colore di 3500 K (giallognolo tendente al bianco) per i tipi standard, fino a 4500 K (bianco naturale) per tipi speciali omologati in tempi più recenti. La sua resistenza alle temperature estreme, alle forti vibrazioni e all'umidità è maggiore. Inoltre il fascio luminoso emesso è più intenso, ampio e uniforme.

La diffusione dagli anni Settanta

Sulle auto di serie i fari alogeni con lampade a un filamento iniziano a essere montati dalla metà degli anni 60, come supplementari di profondità o fendinebbia. Poi si diffonderanno anche come anabbaglianti e abbaglianti principali. La prima lampada alogena a due filamenti, uno per l'anabbagliante da 55 W l'altro per l'abbagliante da 60 W, nata per sostituire la precedente "bilux" brevettata nel 1924 dalla tedesca Bosch, è la H4, introdotta nel 1971 sulla Mercedes-Benz 350 SL e poi divenuta standard anche sulle vetture medie e utilitarie fino alla fine degli anni 80. Il filamento per l'anabbagliante è dotato di uno schermo che definisce il limite di luce/buio del fascio luminoso. La durata media di una lampada H4 standard è di 400 ore. Un'evoluzione della lampada H4 è la H7, introdotta negli anni 90 e dotata di un solo filamento da 55 W che emette luce con temperatura di colore di 3200 K (giallognolo). Montando due H7 in un faro con due riflettori realizzati appositamente con differenti conformazioni è possibile proiettare due fasci di luce, uno anabbagliante e uno abbagliante. Il grande vantaggio dei fari con lampade H7 è che sono concepiti in modo che, accendendo le abbaglianti, rimangano accese pure le anabbaglianti, perciò anche l'area direttamente davanti al veicolo è ben illuminata. Essi quindi hanno un'efficienza luminosa più alta ma, avendo bisogno di quattro lampade invece di due, che dovrebbero sempre essere sostituite contemporaneamente su entrambi i lati, a lungo andare sono più costosi. La durata di una H7 standard, pari a circa 500 ore, è comunque maggiore di quella di una H4. ▴

LAMPADA H4

Per favorire la scomposizione dello ioduro di tungsteno e il ritorno delle particelle di tungsteno sul filamento, il bulbo di una lampada alogena deve essere più aderente possibile al filamento. Si noti poi il "cappuccio" superiore, che copre la calotta riflettente ricavata all'interno della sommità del bulbo per mantenere il calore, ma anche per indirizzare la luce sulla parabola del faro. Nella foto una lampada H4 a due filamenti.

LAMPADA H7

La lampada alogena H7 a un filamento, introdotta negli anni 90, è dotata di contatti specifici non compatibili con quelli delle altre alogene a un filamento e neanche di quelli delle H4. Essa è concepita per il montaggio in fanali "gemellati" nei quali le luci abbaglianti si accendono senza spegnere le luci anabbaglianti.



Nasce Automobile Club Lugano Classic ed è già un'iniziativa di successo

a cura di **Adrenaline** 



A Lugano, in una Villa Ciani gremita di circa 130 ospiti, si è tenuto lo scorso 15 novembre l'incontro di presentazione di Automobile Club Lugano Classic.

Automobile Club Lugano Classic (www.automobileclublugano.ch) è il nome del nuovo sodalizio dedicato al mondo dell'automobilismo storico presentato lo scorso 15 novembre nella prestigiosa cornice di Villa Ciani a Lugano, alla presenza di tantissimi ospiti del panorama elvetico del motorismo, del turismo, del territorio e non solo.

Il Club, di cui Victorious è media partner internazionale, nasce con la volontà di unire la **passione per il motorismo ad azioni e finalità benefiche e solidali** e l'organizzazione di eventi, legati al **turismo sostenibile** e alla promozione del territorio.

L'associazione, nata da un'idea di Marco Poltera, Ermanno De Angelis e Nunzia Del Gaudio, vuole coinvolgere in questo percorso tutti gli stakeholder, le associazioni, gli enti e le istituzioni che, uniti, possano rappresentare un polo culturale e imprenditoriale e sviluppare attività inclusive per l'automotive in ogni ambito, promuovendo, favorendo, aggregando appassionati, gentlemen drivers, piloti, che vogliano partecipare ad eventi motoristici in ambito turistico e sportivo, quali eventi di regolarità, velocità.

Durante l'evento sono stati rivelati i progetti e le finalità dell'associazione, e sono stati nominati sia i presidenti delle singole commissioni che il calendario eventi per la stagione 2024, con un focus chiaro sui programmi di comunicazione e le partnership internazionali.

Già fitto poi l'elenco degli eventi per la prima stagione, a partire dal prossimo appuntamento fieristico con **Milano Autoclassica**.

Automobile Club Lugano Classic ha patrocinato sia l'avventura del **Team Desert Endurance Motorsport**, in partenza per la Dakar Classic 2024, presente in fiera con tre dei mezzi in gara e protagonista di un talk dedicato nello spazio di ACI Storico, che l'unveel della prestigiosa supercar elvetica **Picasso 660 LMS**. A seguire, con l'anno nuovo, l'appuntamento l'evento "Donne e Motori" organizzato insieme a Antoniette Petrucci, dal 15 al 17 marzo; il Convegno "Il Motorismo dal 1927 ad oggi" Socialità, Turismo, Sviluppo Economia, in programma ad aprile, e poi l'1 e 2 maggio "Motor Valley Incontra Lugano", a cura di Davide Zaccarelli, mentre il 24 maggio è in programma l'evento Passion Assets Annuario Centauri curato da Gianvirgilio Cugini. A fine mese si passa poi a qualcosa di più gustoso: dal 31 maggio al 2 giugno sarà la volta di "Tour Della Svizzera Gourmet" Tappa Zero, evento organizzato con il supporto di Saperi Ticino di Dany Stauffacher, dopodiché in ottobre appuntamento con Lugano Classic organizzato da

ACCT e il 23 novembre coi "Ticino Motor Awards", premi per il motorismo, mentre nuovi appuntamenti continuano ad aggiungersi in queste ore.

Discorso a parte per le gare e gli eventi ove la presenza di Automobile Club Lugano Classic è istituzionale come quella alla **Dakar Classic** con Desert Endurance Motorsport.

Ci saranno poi corsi targati ACLC, come la Academy Driving School con Alex Fontana, ai Corsi di Regolarità a cura di Zero Time con Roberto Rossoni, mentre per le iniziative solidali sono già in cantiere il Natale Solidale con ACLC (13 - 15 Dicembre 2023), "Qualcuno con cui leggere", progetto per bambini e giovani a cura di Melania Gastaldi, e la partnership con l'associazione "New Ability" di Giada Besomi per aiutare le persone a esprimersi al meglio.

Ultime, ma non certo per importanza, **le partnership e le convenzioni**: tra i partner tecnici, le borse del Club arrivano da "Solento" di Markus Witte, giacche e abbigliamento di Club sono curate da Paolo Pontiggia mentre l'abbigliamento tecnico di Club è fornito da Sparco. Tra le convenzioni si segnala quella col Museo Mille Miglia di Brescia, col Grand Prix Bordino del 7-9 giugno 2024, col Giro di Sicilia del 13-19 maggio 2024, col Gran Premio Nuvolari a settembre 2024 e, addirittura, col Giro dell'Isola di Okinawa, in programma in Giappone dall'8 al 10 Marzo 2024.

All'incontro di presentazione sono intervenuti molti **personaggi di spicco** della politica, cultura, industria e dell'associazionismo Luganese e del Cantone, tra i quali segnaliamo, il Vice Sindaco Roberto Badaracco, il Municipale Tiziano Galeazzi, il consigliere di Stato Claudio Zali, il Comandante della Polizia della Città Roberto Torrente, Claudio Chiapparino Direttore Divisione Eventi Città di Lugano, Andrea Gheri Presidente Camera di Commercio Ticinese, Angelo Trotta Direttore Ticino Turismo Filippo Tadini Direttore Touring Club Svizzero Ticino, Marco Doninelli Direttore UPSA, Dany Stauffacher di Saperi Ticino, Giovanni Zavaritt Segretario Generale Università Svizzera Italiana.

Insomma, **un programma fittissimo** per questo nuovo grande progetto, da tenere d'occhio anche al di qua delle Alpi, data la vicinanza geografica e l'alto livello dell'offerta turistica svizzera, senza dimenticare la qualità delle iniziative e gli incredibili paesaggi, davvero a portata di mano. A breve, **i nostri resoconti sul sito web www.adrenaline24h.com e in TV con Gentleman Driver!**

NEWS, EVENTI, PERSONAGGI E CURIOSITÀ SU

TUTTI I GIORNI IN TV SU SKY, DIGITALE E WEB

Adrenaline



Gentleman Driver ^{TV}



WWW.ADRENALINE24H.COM

sky sport
CANALE 229

MS PLUS

tivù
SOT
ASIMOTIVY

IN REPLICA
TUTTI I GIORNI

ATS 2500 BERLINETTA



LA BREVE STAGIONE DEL DRAGO

di Elvio Deganello

Nel 1963 la ATS 2500 GT suscita entusiasmo per l'innovativo autotelaio con il motore centrale studiato da Carlo Chiti e per la bella linea disegnata da Franco Scaglione. Purtroppo i due più importanti finanziatori dell'impresa si ritirano e l'avventura finisce

Nel collezionismo la rarità è un pregio, specialmente per i modelli firmati dai grandi nomi dell'auto. Sotto quest'aspetto alle ATS 2500 non manca nulla: gli esemplari finiti in fabbrica sono 8 o 12 contando gli incompleti; il progetto è dell'ingegnere Carlo Chiti, il disegno è di Franco Scaglione e la carrozzeria è di Serafino Allemano. Di conseguenza le quotazioni sono molto elevate ed è elevato il costo delle riparazioni perché bisogna rifare i ricambi da zero. Possederne una significa avere accesso alle manifestazioni più importanti del mondo, come il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, dove lo scorso 22 maggio la 2500 GTS presentata da Donald Osborne ha riacceso l'attenzione



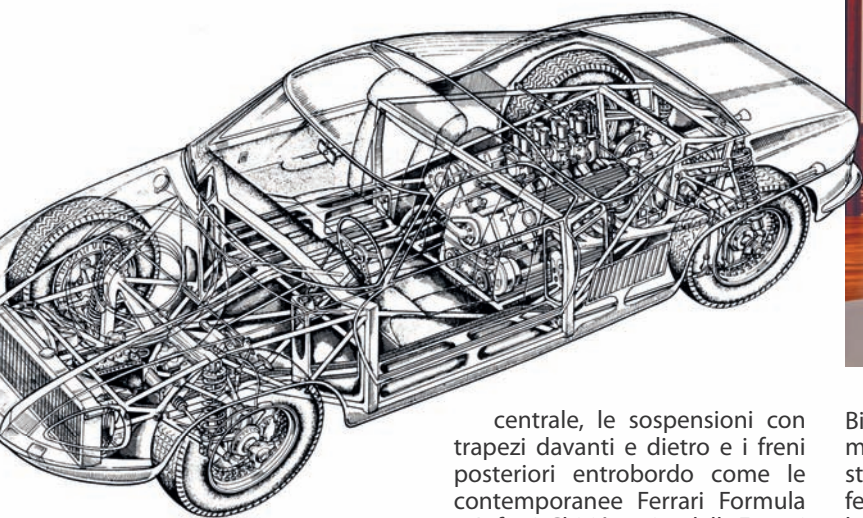
La ATS 2500 GTS telaio # 2008 ha partecipato lo scorso 22 maggio al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este riaccendendo l'interesse per il marchio.



Due viste della ATS 2500 GTs telaio # 2008, qui esposta nell'Audrain Automobile Museum di Newport a Rhode Island (USA).

L'auto apparteneva all'ing. Nick Begovich che la ha acquistata con il motore di scorta # 1001 che si vede sullo sfondo.

Sotto il disegno in trasparenza della 2500 GT. Si notano la disposizione posteriore-centrale del gruppo motopropulsore e il telaio a traliccio spaziale di tubi tondi e quadri.



sul marchio. La vicenda della ATS si esaurisce in poco più di un anno con le monoposto Tipo 100 che cercano gloria nella Formula 1 e le berlinette 2500 GT che cercano un posto fra le "supercar". Entrambe hanno il telaio a reticolo di tubi, il motore

centrale, le sospensioni con trapezi davanti e dietro e i freni posteriori entrobordo come le contemporanee Ferrari Formula 1. Infatti, Chiti è uscito dalla Ferrari il 25 ottobre 1961, licenziato per la solidarietà data a un collega contro le ingerenze della moglie del "Drake". Dopo il fattaccio, trova subito lavoro perché il conte Giovanni Volpi di Misurata, proprietario della Scuderia Serenissima, l'imprenditore fiorentino Giorgio



Billi e il magnate dello stagno Jaime Ortiz Patino decidono di costruire automobili. Allo scopo, l'11 febbraio 1962 fondano a Bologna la Serenissima Automobili Turismo Sport, ma la posa della prima pietra dello stabilimento a Pontecchiano Marconi (BO) avviene solo il 15 luglio 1962. Perciò Chiti avvia il progetto su un tavolo da disegno nel salotto di un appartamento in via Guglielmo Marconi 47 a Bologna. In novembre il conte Vol-

pi, presto seguito da Ortiz Patino, lascia la società, che a questo punto perde il nome Serenissima e diventa ATS. La Tipo 100 Formula 1 è pronta nel dicembre 1962. Ha il motore 1.500 V8 bialbero, il cambio Colotti a sei marce e la carrozzeria molto bassa, sulla quale spicca un gran cupolino trasparente. I piloti sono gli ex ferraristi Phil Hill e Giancarlo Baghetti, che si ritirano in tutti i Gran Premi del 1963 ai quali partecipano, tranne il G.P. d'Italia, dove Hill è undicesimo e Baghetti quindicesimo.

PICCOLO CENSIMENTO

In teoria i telai con il numero 1 iniziale dovevano distinguere le berlinette stradali GT, mentre l'iniziale 2 doveva distinguere le berlinette "corsa" GTS. Nella realtà la regola non è stata rispettata. Il conteggio è approssimativo perché la casa potrebbe avere utilizzato la stessa vettura in configurazioni diverse per presentarla in circostanze diverse. Il conteggio non comprende gli esemplari incompleti o semi-completi venduti come tali alla cessazione dell'attività e completati in epoche successive, come la 15/63 ricostruita da Giordanengo e venduta all'Asta Coys del 23 marzo 2012 a Essen

Telaio	Primo proprietario	Note
1001	Francesco Nicola Cima	Salone di Ginevra 1963 - Concorso d'Eleganza Pebble Beach 1990
2001	ATS	Targa Florio 1964 Zeccoli-Gardi?
2002	-	Targa Florio 1964 Frescobaldi-Baghetti?
2003	-	Salone di Torino 1963 - Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2008
2004	Giovanni Volpi, Alf Francis	Motore 3 litri, carrozzeria modificata - Asta RM Auctions 2010
2005	Bill Mitchell (designer GM)	Concorso d'Eleganza Quail Motorsports Gathering 2022
2006	Tom Meade	Concorso d'Eleganza Pebble Beach 1990- Concorso Italiano 2004
2007	-	Color Vaniglia? Scomparsa.
2008	Francesco Nicola Cima	GTS Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2023

Debutto a Ginevra

A Giorgio Billi più delle auto interessa lo stabilimento per le microfusioni. La 2500 GT diventa quindi un prodotto di prestigio da esibire nei Saloni dell'Automobile per richiamare l'attenzione sull'azienda. La 2500 GT debutta a Ginevra il 14 marzo 1963, ha la struttura dell'autotelaio simile alla Tipo 100 Formula 1, della quale in un certo senso rappresenta la versione biposto. Anche l'architettura del motore V8 di 2.467 cc da 220 CV SAE con due alberi a camme per bancata è quella della ATS Formula 1 con il carter secco, davvero



La prima 2500 GT costruita è qui ritratta nel cortile della fabbrica. La compatta carrozzeria disegnata da Franco Scaglione ed eseguita nell'atelier di Serafino Allemano veste in modo elegante e moderno l'inedita meccanica. L'accesso al motore avviene sollevando l'ampio lunotto. Subito dietro c'è il cofano del bagagliaio che è piuttosto ampio considerando la tipologia della vettura e la posizione del motore.



poco comune nelle auto stradali. Le snelle proporzioni della meccanica da corsa facilitano il lavoro di Franco Scaglione che disegna la carrozzeria con linee svelte, eleganti e personali. La gradevole berlinetta carrozzata da Allemano stupisce perché rompe con coraggio il consolidato schema delle

"supercar" con il motore anteriore e perché porge la novità senza stravolgimenti, anzi adattando le linee delle belle GT "all'italiana" all'inedita meccanica. Il classico padiglione spiovente, per esempio, è interpretato come una "bolla" trasparente che nello stesso tempo alleggerisce il volume del-



La coda del primo esemplare ricostruito differisce da quella di tutte le altre per la fanaleria rettangolare disposta in orizzontale secondo un partito stilistico poco convincente.



La prima 2500 GT esposta al Salone di Ginevra il 14 marzo 1963 mostra la novità del paraurti anteriore integrato nella linea della carrozzeria. Si nota che il profilo dei piccoli rostri risale sul cofano descrivendo due segni grafici verticali che bilanciano visivamente l'orizzontalità della massa cromata del paraurti.



La 2500 GT esposta al Salone di Parigi il 4 ottobre 1963. Il colore azzurro è più chiaro della 2500 GT esposta a Ginevra, l'interno color cuoio è più scuro, il paraurti anteriore ha le crestine, la fanaleria posteriore ha invece tre elementi disposti a triangolo e i carburatori hanno l'aspirazione con "cornetti" senza il filtro dell'aria.



La 2500 GT esposta al Salone di Torino nello stand della carrozzeria Allemano è grigio scuro, ha l'interno crema, non ha le crestine sul paraurti, ha la fanaleria posteriore con tre elementi come quella di Parigi, i lampeggiatori laterali arretrati vicino allo stemma del carrozziere e le griglie laterali con un disegno a maglie.

DATI TECNICI ATS 2500

Motore

Posteriore centrale - Blocco in alluminio - 8 cilindri a V di 90° - Alesaggio x corsa 76 mm x 78 mm - Cilindrata totale 2467 cc - Due alberi a camme in testa per bancata - Rapporto di compressione 9,2:1 - Quattro carburatori Weber 42 DCN (iniezione indiretta Lucas a richiesta) - Accensione con bobina e spinterogeno - Lubrificazione forzata con carter secco e radiatore dell'olio - Raffreddamento ad acqua - Impianto elettrico 12 volt con batteria 82 Ah e alternatore 450 Watt - Potenza 220 CVSAE a 7000 giri/minuto (GTS 260 CV SAE) - Coppia massima 21 kgm a 5800 giri/min. - (GTS 23 kgm a 6000 giri/minuti)

TRASMISSIONE

Frizione monodisco a secco - Cambio di velocità ZF a 5 marce sincronizzate + Rm (GTS cambio Colotti) - Trazione posteriore - Coppia conica 8/37 - Coppia cilindrica fra cambio e differenziale rapporto 1:1,6 (GTS rapporti a richiesta da 1:0,95 a 1:1,06) - Rapporto finale 4,53 (GTS secondo il rapporto della coppia cilindrica) - Differenziale autobloccante a richiesta

CORPO VETTURA

Telaio a reticolo spaziale di tubi d'acciaio disezione tonda e rettangolare - Sospensioni anteriori a quadrilateri deformabili, molle a elica, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici - Sospensioni posteriori quadrilateri deformabili, molle a elica, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici - Sterzo a cremagliera - Freni a disco sulle quattro ruote con servofreno - Cerchi a raggi Borrani (a richiesta in lega leggera) con pneumatici 185 x 15 (GTS pneumatici Racing 5.50 x 15 anteriori e 7.00 x 15 posteriori) - Carrozzeria coupé due posti (GTS in alluminio)

DIMENSIONI E PESO

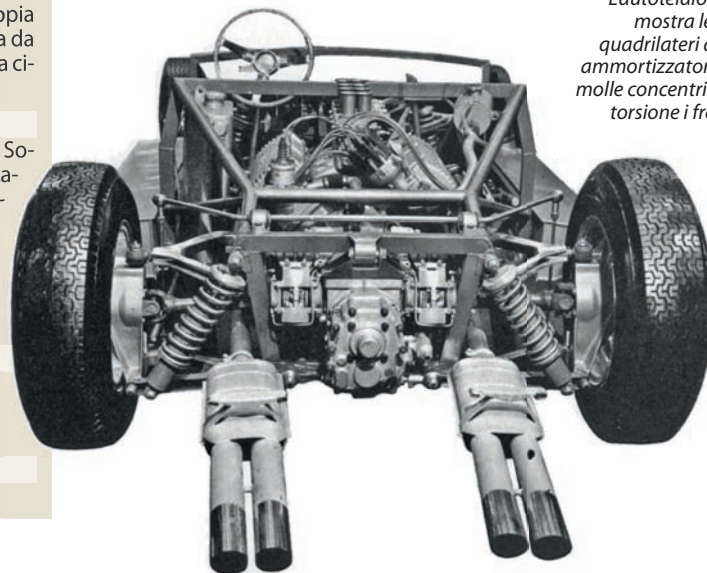
Passo 2500 mm - Carreggiata anteriore 1390 mm - Carreggiata posteriore 1360 mm - Lunghezza 4330 mm - Larghezza 1610 mm - Altezza 1185 mm (GTS 1140 mm) - Peso 810 kg (GTS 750 kg)

PRESTAZIONI

Velocità 245 km/h (GTS 255 km/h) - Consumo 12 litri x 100 km

la coda e gli dà importanza, evidenziando che è lì la potenza. Nel muso, che è basso e affusolato come non potrebbe essere con il motore anteriore, c'è la novità del paraurti integrato nella linea della carrozzeria, soluzione inedita che probabilmente sorprende lo stesso designer Franco Scaglione, il quale cerca di diminuirne l'impatto con due crestine che dal pa-

raurti salgono sul cofano descrivendo due segni grafici che aumentano lo slancio del muso e bilanciano il "peso" visivo della massa lucida del paraurti. L'insieme stupisce per la naturalezza con la quale la morbidezza delle superfici del modellato assimila la vivacità del decorato degli elementi funzionali come le prese d'aria e le maniglie delle porte.



L'autotelaio visto da dietro mostra le sospensioni a quadrilateri deformabili, gli ammortizzatori obliqui con le molle concentriche, la barra di torsione i freni entrobordo secondo lo schema tipico delle Formula 1 degli anni Sessanta.



La 2500 GT telaio # 2003 esposta al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este il 26 aprile 2008. Probabilmente si tratta dell'esemplare grigio a suo tempo esposto al Salone di Torino nell'ottobre 1963, che è giunto ai nostri giorni in un apprezzabile stato di conservazione. L'interno conservato mostra i comandi degli alzacristalli elettrici, una rarità per l'epoca. Rispetto all'esemplare esposto a Torino mancano il rivestimento della plancia di pelle in tinta con i sedili e la consolle centrale anch'essa rivestita di pelle chiara.



GT e GTS

A Ginevra la ATS comunica i prezzi: la GT costa 4.700.000 Lire e la GT S, annunciata ma non esposta, costa 5.200.000 lire con la carrozzeria d'alluminio e il motore potenziato a 260 CV SAE. Gli optional sono i cerchi di lega leggera e l'alimentazione a iniezione, ma agli interessati la Casa non sa dare informazioni su quando inizierà la produzione. La 2500 GT esposta a

Ginevra è azzurro scuro con l'interno chiaro, quella esposta a Parigi è chiara con l'interno scuro, ha le crestine sul paraurti anteriore come quella di Ginevra ma ha la fanaleria posteriore con tre corpi luminosi separati e ha l'aspirazione con i "cornetti" senza filtro dell'aria. A Torino la ATS è presente nello stand di Allemanno con un esemplare grigio scuro con l'interno chiaro, che ha il paraurti anteriore liscio, i lampeggiatori vicino

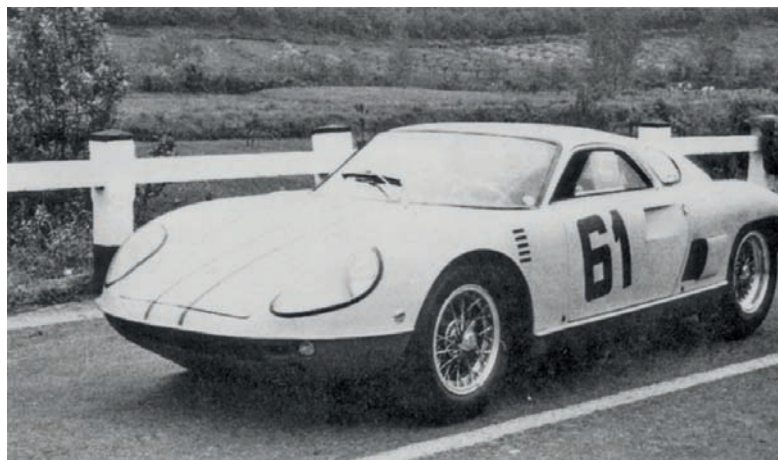
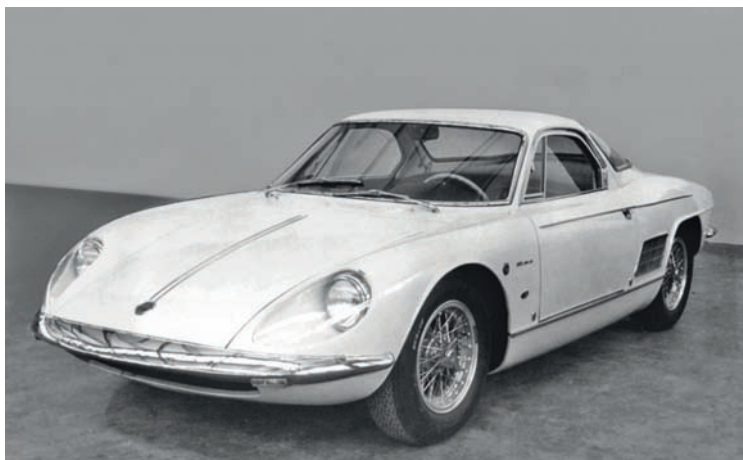
allo stemma del carrozziere e la fanaleria posteriore con tre corpi luminosi come a Parigi. I quattro esemplari citati, più un altro che appare color vaniglia nelle foto scattate all'interno dello stabilimento all'inizio del 1964, sono probabilmente i soli allestiti nella configurazione "stradale", la più completa e la più lussuosa che brilla per le finiture impeccabili e l'arredamento interno eseguito con gran cura e materiali di quali-

tà. Nel settembre 1963 la rivista Auto Italiana rivela le foto della 2500 GTS in lavorazione a Pontecchiano Marconi con la carrozzeria d'alluminio, il cofano posteriore con l'apertura integrale e le finiture semplificate. In ottobre una 2500 GTS è a disposizione dei giornalisti all'esterno del Salone dell'Automobile di Torino per un giro di prova accanto al collaudatore Teodoro Zeccoli. Il giornalista e ingegnere Flaviano Moscarini riferisce le sue impressioni nel numero 96 dicembre 1961 del mensile Quattroruote e chiude l'articolo scrivendo: "Ci auguriamo che sia consentito all'ing. Chiti di proseguire nei suoi lavori sia per la Gran Turismo, che per la Formula 1". Questa frase fa temere che le nubi addensate nel cielo della ATS dai deludenti risultati della Formula 1 possano scatenare un temporale.

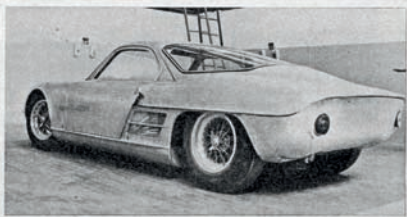
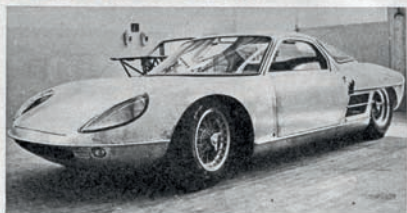
LE CORSE

Data	Evento	N°	Pilota/Piloti	Esito
19/04/1964	Prove Le Mans *	25	-	Iscritto ma non presente (dogana)
26/04/1964	Targa Florio **	202	Teodoro Zeccoli-Paolo Gardi	Ritirata al giro 1 (accensione)
26/04/1964	Targa Florio **	204	Piero Frescobaldi-Giancarlo Baghetti	Ritirata al giro 3 (accensione)
22/06/1964	24 Ore di Le Mans *	28	Teodoro Zeccoli	Non partita per ritardo alle verifiche
07/07/1964	12 Ore di Reims ***	22	Mario Cabral-Teodoro Zeccoli	Incidente prima della gara

* Iscritta da Automobili Turismo Sport ** Iscritta da Scuderia Centro Sud *** Iscritta da A.T.S. Alf Francis



IL COUPE' « SPINTO » DELL'ATS



La misteriosa 2500 GT color vaniglia con l'interno scuro che è stata fotografata all'inizio del 1964 all'interno dello stabilimento di Pontecchio Marconi ed è poi scomparsa senza lasciare tracce.

La ATS-Scoti 2000 in corsa nel Circuito del Mugello il 6 giugno 1965 con "Giasco" (Giancarlo Scotti)-Franco Zaniratti che sono giunti alla fine della corsa al 31° posto nella classifica assoluta e al terzo posto nella classifica di Classe

AUTODELTA

Il 3 marzo 1964 l'ing. Carlo Chiti e l'ing. Lodovico Chizzola fondano a Tavagnacco di Udine una società per costruire ed elaborare automobili e la chiamano Auto-Delta ispirandosi al triangolo descritto unendo i punti geografici di Bologna (sede operativa di Chiti), Milano (sede dell'Alfa Romeo) e Tavagnacco (sede della nuova società). Il 14 marzo 1964 al Salone dell'automobile di Ginevra lo spazio espositivo della ATS è spoglio e disadorno con una GT scura, forse quella di Torino, e una GTS che ha il musetto più appuntito, i lampeggiatori laterali arretrati e il co-

fano motore con l'apertura convenzionale. Il 26 aprile 1964 due 2500 GTS partecipano alla Targa Florio iscritte dalla Scuderia Centro-Sud, una azzurro chiaro metallizzata per Piero Frescobaldi-Giancarlo Baghetti che si ferma al terzo giro, l'altra rossa per Teodoro Zeccoli-Paolo Gardi, che si ferma al primo giro. L'ennesima disfatta non aiuta il rilancio della ATS che si trova a corto di quattrini. In luglio la stampa annuncia una ATS con il motore di tre litri, nello stesso tempo l'Alfa Romeo, su istigazione dell'ing. Carlo Chiti, propone di rilevare la ATS per trasformarla in un reparto corse da affidare alla Auto-Delta. Giorgio Billi

si oppone e Carlo Chiti lascia l'azienda per dedicarsi alle attività sportive della Casa del Biscione. La storia delle ATS 2500 GT finisce qui, ma ha una breve appendice con l'esemplare iscritto da Alf Francis il 5 luglio 1964 alla 12 ore di Reims, alla quale però non partecipa a causa di un incidente prima della gara. Un altro esemplare, trasformato nel motore e nella carrozzeria in ATS-Scoti 2000 da Giancarlo Scotti di Firenze, il 6 giugno 1965 conclude il Gran Premio del Mugello al 31° posto con "Giasco" (Giancarlo Scotti) e Franco Zaniratti, lo stesso "Giasco" partecipa poi a qualche cronoscalata italiana. ▴

Il ritaglio della rivista Auto Italiana n° 38 che mostra il prototipo GT Spinto, poi presentato come ATS 2500 GTS. La carrozzeria d'alluminio ha il cofano posteriore ad apertura integrale con il bordo d'attacco che esclude il "baffo" sui parafranghi presente sugli altri esemplari.

FOTOGRAFIA E PITTURA CELEBRANO L'AUTOMOTIVE A BOLOGNA

Barbara Bertoncelli e **Gabriele Guidetti** hanno portato ad Auto e Moto d'epoca le loro opere: attraverso fotografia e dipinti hanno mostrato la passione per il mondo dell'Automotive e dei personaggi che da sempre lo animano.

Barbara racconta "Le auto, le moto, i motori, il rumore dei motori accesi, la velocità, la bellezza dei particolari delle automobili e delle motociclette mi sono sempre piaciuti. Anche tutti i mezzi agricoli con motore a dire il vero, come le loro forme imponenti e robuste.... Arriva quindi il 2019 e la partecipazione a un concorso fotografico sulla Ferrari, premio Art-e a Veroli, che vinsi con il ritratto della GTO 417. Pochissime settimane dopo ci fu l'occasione inaspettata di una mostra collettiva presso il club la Meridiana a Formigine di Modena sulle auto, in cui proposi i miei primi ritratti di auto storiche. Fu proprio in quel frangente che conobbi Gabriele Guidetti, che esponeva i suoi acquerelli con quei soggetti a motore storici e i piloti così caratterizzati e caratterizzanti. Da quel primo incontro ho avuto la fortuna che mi prendesse in simpatia. Mi ha sostenuto nel mio modo di ritrarre le auto, a pezzi, a particolari, a riflessi di carrozzeria, ed essendo Guidetti, un grande esperto di quei soggetti, gli ho creduto. Le

auto sono diventate uno dei miei soggetti nelle mostre d'arte successive. Sono molto riconoscente e grata a Gabriele per la nostra bella amicizia, che ci ha portato insieme fino in fiera a Bologna ad Auto Moto d'Epoca."

Gabriele racconta "Avevo cinque anni e sotto casa mia a Bologna c'era l'officina Lancia di Otello Ferretti. Era per me come la Grotta dei Quaranta Ladroni, ricolma di ogni genere di ricchezza, perché il figlio di

Otello, Alessandro custodiva e curava lì le sue auto da corsa: Appia Zagato, Flaminia coupé, Flavia coupé, Abarth 1000 bialbero. Quelle macchine per me erano come oggetti del desiderio e ne ero attratto irresistibilmente, senza una spiegazione razionale. Da allora ho iniziato ad amare le auto, specie quelle veloci, cercando di immortalare sulla carta con i miei acquerelli. In realtà loro sono dentro di me.

Due artisti e due amici che condividono la grande passione per il mondo delle auto storiche.

www.barbarabertoncelli.com
www.gabrieleguidetti.com



CLASSIC & PRESTIGE SALON

AUF DER



Das PS Festival

55th Sales Fair for Classic & Prestige Automobiles, Super Sports Cars,
Young & Future Classics, Historic Motorsport, Spare Parts, Model Cars,
Accessoires – Club Forum –

02.12.–10.12.2023
PREVIEWDAY: 01.12.2023



Veranstalter / Organiser
Classic & Prestige Salon

MESSE
ESSEN

www.siha.de

SIHA
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
VERANSTALTER / ORGANISER

TOYOTA CELICA 1600 GT

Un coupé granturismo, ma anche da gara. Così fu interpretata la Toyota Celica 1600 GT in Europa. Nella foto vediamo l'esemplare, conservato, che disputò il RAC Rally del 1973 in gruppo 2.

SEDUZIONI DAL SOL LEVANTE



Progenitrice di una serie di coupé Toyota che portano questo nome, la Celica 1600 GT si inserisce in un filone di sportive che in quel momento gode di grande successo. Le doti stradali, la finitura da granturismo e la carriera agonistica, ne fanno una vettura brillante, piacevole da guidare e interessante da collezionare

di Dario Mella

All'inizio degli anni Settanta da noi i Giapponesi erano conosciuti come fabbricanti di radioline portatili e di apparecchi elettronici. Eppure già negli anni Trenta si era parlato del cosiddetto "pericolo giallo", ma questo problema negli anni del boom economico interessava unicamente una ristretta cerchia di economisti e industriali che sapevano, per dare un'idea, che nel 1962 la sola Toyota, senza il contributo degli altri costruttori giapponesi, aveva raggiunto il milione di autovetture prodotte, un traguardo che l'industria automobilistica italiana nel suo complesso raggiunse un anno più tardi. In quegli anni in Italia (ma non solo) girare al volante di un'auto giapponese significava attirare su di sé gli sguardi incuriositi dei pas-

santi, perché erano davvero rare in circolazione a causa del contingimento sull'importazione allora vigente. E poi anche perché non le si conosceva.

Presentata al Salone di Tokyo nell'ottobre del 1970, la Celica è un coupé ispirato agli stilemi allora in voga presso la scuola americana. Il disegno è del Centro Stile Toyota e presenta spunti interessanti, visibili nel rialzo posteriore della linea di cintura, nella risoluzione del frontale con doppi fari, nelle generose dimensioni del paraurti in acciaio e nel taglio delle luci laterali, dove il finestrino anteriore è privo di intelaiatura e discende interamente nella portiera. Notevole è anche la risoluzione di quello posteriore perché il montante che separa le luci laterali non è fisso, ma rientra nella

fiancata assieme al vetro quando si abbassa il finestrino. Lo scopo è creare un'apertura di ampie dimensioni per garantire da un lato un adeguato passaggio d'aria, da un altro per dare un tocco di originalità.

La Celica è una Toyota, eppure nel frontale manca l'emblema oggi conosciuto formato da tre ellissi concatenate che simboleggia, in forma di "T", il connubio tra Tecnologia, Natura e Uomo. La ragione è che questo stemma ancora non c'era perché fu introdotto nel 1989. Al suo posto figura un drago stilizzato fissato accanto alla scritta GT in posizione decentrata nella calandra.

Con la 1600 GT la Casa giapponese inizia un percorso commerciale di rilievo, in grado di mettere in difficoltà nei mercati esteri persi-



no i coupé di casa nostra che allora andavano per la maggiore. I punti forti? La finitura dell'abitacolo curata, da vera granturismo, con volante sportivo a tre razze dalla corona rivestita in pelle e strumentazione completa con plancia rivolta verso chi guida. Sedili anteriori avvolgenti e abitacolo con posti dietro sufficientemente comodi anche per due persone adulte completano l'allestimento che, tra l'altro, comprende di serie accessori di solito proposti con sovrapprezzo, come l'antenna radio con fuoriuscita comandata dall'abitacolo, le cinture di sicurezza, gli appoggiatesta e i vetri bruniti.

Meccanica raffinata e prestazioni di vertice

Le prestazioni fornite dal motore di 1588 cm³ sono di alto livello. Il suo quattro cilindri in linea è chiaramente (e volutamente) ispirato al quattro cilindri Alfa Romeo di pari cilindrata,



La Celica 1600 GT alla presentazione nel 1970, con livrea gialla e profilo laterale rosso. Il profilo era di colore abbinato alla tinta carrozzeria, come si vede (foto in basso) in quella color azzurro metallizzato. Lo stile, pur ispirato ai coupé americani, in particolare alla Ford Mustang, è di chiara scuola giapponese, visibile nel disegno del frontale. I retrovisori esterni sui parafanghi erano una consuetudine dell'epoca.





Le Celica GT 1600 in un'ambientazione tipica.

del quale riprende la forma emisferica delle camere di combustione con valvole a V e candela al centro, la distribuzione bialbero a camme in testa e lo schema con due carburatori a doppio corpo orizzontali e collettore di scarico dalla parte opposta del motore rispetto all'alimentazione. E di cui pareggia la potenza che è di 124 CV-SAE contro 125 SAE del pari frazionamento milanese. La differenza, basamento in ghisa a parte, è che l'unità Toyota eroga potenza e coppia a un regime di giri superiore, per cui il motore della Celica è meno elastico dell'Alfa Romeo e, per dare le notevoli prestazioni di cui è capace, deve essere tenuto

alto di giri. Analogo è anche il layout meccanico con motore anteriore longitudinale, trazione posteriore e cambio a cinque marce. Il valido comportamento stradale e la sincerità nelle reazioni, rendono piacevole la guida sportiva (la 1600 GT nella dichiarazione della Casa raggiunge i 190 orari e accelera da 0 a 100 in 10"9) e ne fanno un'ottima base per una vettura da competizione. Difatti il mondo dello sport automobilistico europeo si confronta ben presto con il valore delle sportive giapponesi, nei rally come in pista, dove la Toyota Celica 1600 GT ha modo di dimostrare le proprie doti. Pilotata dallo svedese Ove Andersson, la Celica 1600 GTV (variante con assetto più sportivo della GT e con qualche variante di allestimento) esordisce in Gran Bretagna al RAC Rally 1972 ottenendo un incoraggiante nono posto assoluto. Le stagioni successive vedono Andersson cogliere buoni risultati nel Campionato Internazionale Rally, anche se le qualità di questo coupé emergono meglio in pista dove riscontriamo un paio di vittorie di classe nell'Europeo Turismo gruppo 2 (notevole la tripletta a Spa-Francorchamps nel '76), accanto a ottimi piazzamenti assoluti come il secondo posto al Nürburgring nel '73, e ciò malgrado la preparazione delle vetture fosse affidata unicamente a scuderie e preparatori privati. Il motore della Celica trova impiego nella Formula Tre in cui, dopo l'innalzamento della cilindrata da 1000 a 1600 cm³, diviene l'antagonista principale del bialbero Alfa Romeo. Sui circuiti la competizione tra le monoposto motorizzate Alfa Romeo e Toyota si fa serrata, a beneficio dello spettacolo.



La Celica 1600 GTV del 1971, con livrea, assetto stradale e ruote specifiche.



Il posto di guida della Celica versione USA 1971. Gli inserti in legno donano eleganza alla sportività.



L'allestimento esterno della Celica ST è più semplice rispetto alla GT: mancano il profilo laterale, i retrovisori esterni e le ruote hanno un diverso disegno.

Nella brochure per gli USA le figure con i volti e le situazioni delle persone fanno passare il messaggio che la Celica (qui una ST del 1971) è una sportiva adatta a tutti, qualunque sia la loro attività.

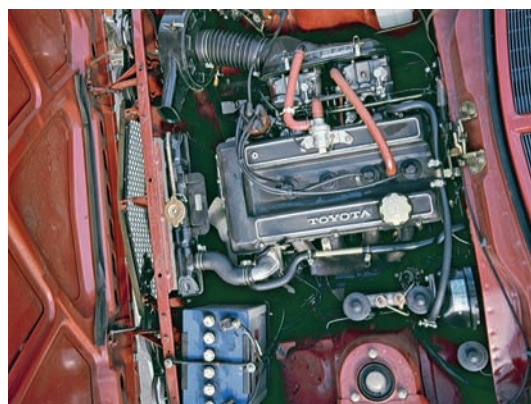


Obiettivo America

Con il progetto del coupé Celica, siglato TA22, la Toyota ha l'obiettivo di creare una sportiva adatta al mercato interno ma pensata anche per l'estero, soprattutto per il mercato americano dove mira a coloro che desiderano un'auto con la quale distinguersi, ma più economica, maneggevole e facile da gestire nei confronti delle classiche sportive d'oltreoceano caratterizzate da poderosi V8 di elevata cilindrata. Lo si intuisce da un

dettaglio puramente estetico: le otto uscite d'aria longitudinali, quattro per parte, collocate ai bordi del cofano, la cui funzione è simulare visivamente un V8 che sotto il cofano non c'è.

Le diverse aree di esportazione e la necessità di creare una gamma, rendono necessario declinare la Celica in varianti chiamate ET, LT, ST, GT e GTV, per le quali, a partire dal modello base ET, cambia l'allestimento e la motorizzazione. In Italia la sola venduta è la 1600 GT, più in linea per prestazioni a con-



frontarsi con le dirette concorrenti di pari cilindrata Alfa Romeo Giulia Gt, Fiat 124 Sport coupé e Lancia Fulvia HF. Nel Nord America la commercializzazione inizia già nel 1971 con la ST motorizzata dal quattro cilindri tipo 8R da 1,9 litri, seguito nel '75 dal tipo 20R di 2,2 litri. L'esigenza di rientrare nelle restrittive norme americane relativamente alle emissioni è la ragione dell'innalzamento della cilindrata, che ha lo scopo di mantenere il livello di potenza della versione originale per fornire le prestazioni attese. Il corpo vettura della versione U.S.A. è adattato alle normative americane e presenta luci laterali, paraurti rinforzati e strumentazione in miglia.

Nel 1973 il coupé è affiancato, per il mercato giapponese, dalla variante con portellone che diventa disponibile per l'estero a partire dalla fine del 1975.

Questa prima Toyota Celica è prodotta fino al 1977: l'anno seguente debutta la seconda serie, ma è un'altra storia. ▲

Una Celica 1600 GT del 1975 in azione su di uno sterrato. La normativa ha imposto una diversa collocazione dei retrovisori esterni, ora a lato del finestrino. La vista del vano motore evidenzia la similitudine con l'Alfa Romeo. A sinistra, la panoramica dei posti anteriori mostra l'elevato grado di finitura e comfort di questo coupé gaturismo.

DATI TECNICI Toyota Celica 1600 GT

Motore

2-T-G, anteriore a quattro cilindri in linea - Cilindrata 1588 cc - Alesaggio x Corsa 85x70 mm - Rapporto di compressione: 9,8 : 1 - Potenza massima 124 CV-SAE - 6400 giri/min - Coppia massima 15,6 kgm-SAE - 5200 giri/min - Distribuzione due alberi a camme in testa - valvole a V - Alimentazione due carburatori Solex Japan a doppio corpo orizzontali - Accensione a bobina e spinterogeno - Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi, capacità circuito 3,8 litri - Raffreddamento ad acqua forzata con pompa centrifuga, radiatore, ventilatore, termostato, capacità circuito 7,4 litri - Impianto elettrico a 12 volt, alternatore da 480 W, batteria da 60 Ah

Trasmissione

Trazione posteriore - Frizione monodisco a secco, comando idraulico - Cambio a 5 velocità sincronizzate + RM, cambio automatico a tre rapporti a richiesta - Differenziale e rapporto finale coppia conica ipoidale - Cerchi 4"1/2 J x 13" - Pneumatici 165 HR 13

Corpo vettura

Tipo telaio a scocca portante in acciaio a struttura differenziata - Coupé a due porte, quattro posti - Sospensione anteriore a ruote indipendenti Mc Pherson, bracci oscillanti inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice - Sospensione posteriore ad assale rigido con doppi bracci oscillanti e barra Panhard trasversale, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici a gas a doppio effetto - Freni: ant, a disco, post. a tamburo, doppio circuito frenante, servofreno, regolatore di frenata al retrotreno, freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a circolazione di sfere, piantone sterzo ad assorbimento d'urto

Dimensioni e peso

Passo 2.420 mm - Carreggiata ant. e post.: 1.290 - Lunghezza 4.160 mm - Larghezza 1.600 mm - Altezza 1.300 mm - Peso 1000 kg a vuoto - Capacità serbatoio carburante 50 litri



Rally del Portogallo 1973: la Celica 1600 GT è nelle mani di Ove Andersson con navigatore Jean Todt il quale, smessa la tuta da gara, sarà direttore sportivo della Peugeot nel Mondiale Rally, poi direttore sportivo della Ferrari in Formula Uno e in seguito presidente FIA. Sotto la Celica impiegata nelle corse automobilistiche americane nel ruolo di Pace-Car. Qui quella utilizzata sul circuito di Riverside.



RENAULT TWINGO PRIMA SERIE, 1993



LA PRINCIPESSA RANOCCHIA

di Marco Chiari



L'utilitaria Renault, giunta al trentesimo compleanno, recupera il patrimonio genetico delle auto francesi improntate alla massima praticità e caratterizzate da soluzioni originali ma riviste in chiave moderna. Rimane a listino per quattordici anni poi prosegue la sua carriera in America Latina

Per decenni le auto francesi hanno proposto soluzioni particolari, diventando spesso l'incubo di molti meccanici locali. Poi negli anni Novanta arriva una razionalizzazione che da un lato è un allineamento alla concorrenza, dall'altro un tradimento delle aspettative di quei clienti che certe caratteristiche in una francese se le aspettano e che ora non trovano più. Con la Twingo Renault dimostra coraggio rivestendo qualcosa di tradizionale con un abito di aspetto rivoluzionario, mentre si galoppa verso la metà degli anni Novanta, propone un'auto molto innovativa ma sulla quale pulsa un cuore ad aste e bilancieri. Oggi, anche se non li dimostra affatto, la Twingo compie trent'anni ed entra a pieno titolo nel mondo delle auto storiche.

Innovazione e tradizione

Che dire quindi di questa utilitaria con un simpatico muso da ranocchia e un cofano perfettamente in linea col parabrezza? Che a Renault va dato il merito di avere applicato a un'utilitaria, quindi in un segmento a bassa marginalità di guadagno, la formula monovolume: quantomeno in Europa la Casa della losanga è stata la prima a crederci veramente ed è riuscita a lanciare un nuovo standard, spesso rincorso da molti concorrenti con risultati non altrettanto buoni. La realizzazione di un'auto così fuori dagli schemi richiese investimenti colossali per il pianale, costringendo a risparmiare sul resto (motore e interni) suscitando l'opposizione di parte del management, soprattutto del marketing, che sul momento non comprese appieno il progetto: non va infatti dimenticato che la Régie è un'a-

zienda statale e poco incline a lanciarsi in progetti arditissimi, il cui esito può essere tanto positivo (con la Twingo e la Scenic) quanto disastroso (vedasi il flop dell'Avantime). Il risultato è una vettura interessante e all'apparenza contraddittoria, tra filosofie tramontate e spirito innovativo: in un momento in cui la concorrenza punta su motori plurivalvole e iniezione multi point, abitacoli ben rifiniti, colori sobri e metallizzati per dare un tono elegante anche alle citycar, la Twingo offre una meccanica datata, una limitata dotazione di serie, interni con lamiere a vista: per 14 milioni di Lire ci si porta a casa un'auto che sotto al cofano ha un 1239 cc ad aste e bilancieri da 53 cavalli, derivato da quello della Renault 4 anni Sessanta. Anche salendo a bordo non sono poche le mancanze rispetto alla concorrenza: dalla chiusura centralizzata all'intermittenza dei tergicristallo,



Non è stata facile la gestazione della Twingo; gli investimenti necessari per la sua progettazione e soprattutto per la sua industrializzazione erano molto elevati per una utilitaria: questo comportò più di una frattura nel management, diviso tra favorevoli e contrari. Alla fine prevalsero i primi, che sicuramente avevano compreso le potenzialità di un'auto così diversa dalle altre.

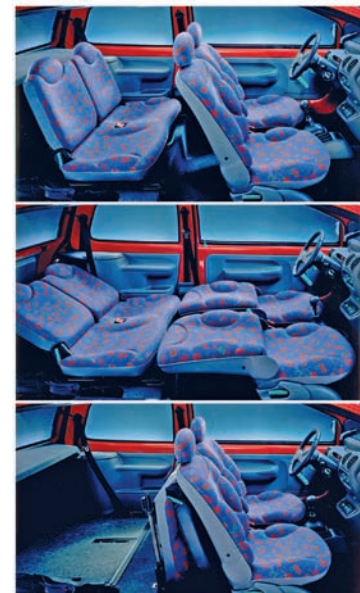
La linea è opera del centro stile della Casa diretto da Patrick Le Quément: al di là dell'aspetto estetico, da sempre soggettivo, va rimarcata la genialità del progetto che sfrutta in modo ottimale lo spazio a disposizione dei passeggeri; molto comoda la soluzione del divano posteriore scorrevole che consente di scegliere, con un semplice movimento, se destinare più spazio alle persone o ai bagagli.

Per definire l'aspetto della Twingo la Régie aveva consultato anche Marcello Gandini, già autore della Supercinque, ma alla fine prevalse la proposta interna.

tagiri al termometro acqua fino all'assenza del ricircolo dell'aria. Di servosterzo o ABS nemmeno se ne parla e anche l'insonorizzazione è ridotta ai minimi termini. Chi vuole arricchire la sua piccola Renault ha a disposizione una lista di optional che include cappelliera, profili laterali, fendinebbia, condizionatore, tetto apribile e ruote in lega. Altro aspetto stridente: una carrozzeria dalla forma innovativa

ma contornata da paraurti non verniciati ormai fuori moda, anche se di indiscussa praticità. Tutto questo però è abilmente controbilanciato da una linea che non trova riscontro nei listini dei competitor, una volumetria eccellente in rapporto agli ingombri esterni (il muso corto e la larghezza di 1.63 m giocano a suo favore), un abitacolo modulabile (si pensi solo al divano posteriore scorre-

vole, una vera chicca), un'immagine simpatica e sbarazzina e una serie di sgarzianti tinte pastello. La meccanica, in quanto ipercolaudata, è robusta e affidabile, i lamierati sono ben protetti dalla ruggine e la collocazione delle ruote ai quattro angoli, oltre a consentire uno sfruttamento degli spazi ottimale, in combinazione con le sospensioni efficaci la incolla all'asfalto. Non mancano al-





Se l'aspetto esterno è simpatico e sbarazzino, gli interni non sono certo da meno: la componentistica di colore verde vivacizza non poco un abitacolo già molto luminoso grazie all'ampia superficie vetrata. Anche il nome, nato dall'associazione tra Twist, Swing e Tango, è perfettamente in tema. A questo proposito ricordiamo che la Panda seconda serie avrebbe dovuto chiamarsi Gingo ma la forte presa di posizione dei francesi, seccati dall'assonanza, fece desistere la Fiat che non cambiò il nome della propria bestseller.



cune estrosità proprie del concetto Twingo: l'inconfondibile frontale, la strumentazione, davvero minimal ma comunque totalmente digitale, collocata in modo inconsueto e le leve per la regolazione dei retrovisori esterni che sembrano maniglie per finestre. Alla fine di tutte queste valutazioni, calandosi nei panni di un osservatore del mercato di quegli anni, si giunge alla conclusione che acquistando una Twingo ci si porta a casa un'idea: è risaputo che le

LE VERSIONI SPECIALI E L'ASPETTO COLLEZIONISTICO



1996 Renault Twingo "United Colors of Benetton"



2003 Renault Twingo "Oasis"



2003 Renault Twing "Diabolika"



2004 Renault Twingo "Kenzo"

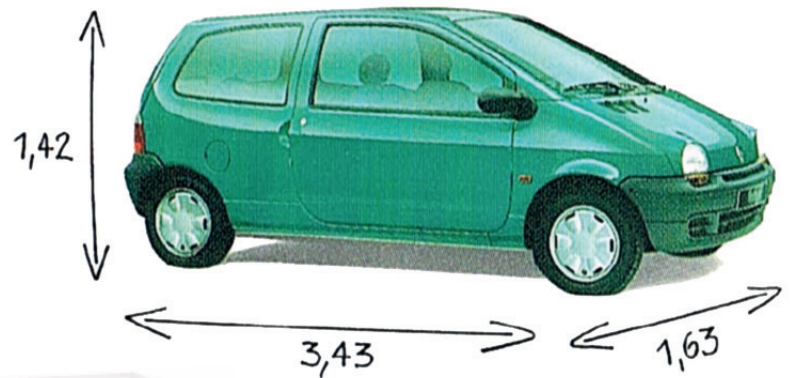
La Twingo nel corso degli anni è stata proposta in molte serie speciali, alcune di queste con semplici nomi di fantasia, altre abbinata a qualche griffe che potesse esaltarne l'aspetto fashion. Tra le prime possiamo citare gli allestimenti Spring, Summer, Elite, Velvet e Ice, tutte con equipaggiamenti particolari e finiture specifiche o colori dedicati. Tra le seconde ricordiamo la Kenzo e la United Colors of Benetton. Una versione molto particolare, riservata al solo mercato italiano, è la Diabolika, ispirata al celebre fumetto e proposta dal 2003 al 2005 con un allestimento full optional (ABS, doppio airbag, clima, specchietti elettrici, ruote in lega) e interni speciali. In un'ottica collezionistica le limited edition sono sempre le più desiderate ma il rischio "croce e delizia" è sempre in agguato: i particolari specifici, come tessuti speciali o decalcomanie, spesso sono introvabili quindi è importante che gli esemplari siano completi. Diversamente una prima versione, come

quella immortalata in queste pagine, è quella che incarna meglio di tutte lo spirito minimalista con cui la Twingo è stata concepita; e certe manchevolezze, che potevano avere un certo peso nell'uso quotidiano, passano in secondo piano anche se, ad esempio, un esemplare dotato di condizionatore può renderne l'uso più piacevole. Data la somiglianza tra le varie versioni, solo un occhio attento riesce a trovare le differenze e questo rende tutti i modelli interessanti sul piano collezionistico. Il rovescio della medaglia è l'aspetto ancora moderno che caratterizza questa vettura che quindi fatica a essere considerata una storica a tutti gli effetti, stante anche il fatto che gli ultimi esemplari hanno lasciato la catena di montaggio soltanto sedici anni fa. In sostanza nei raduni generici non sempre sarà accolta favorevolmente ma esiste un sodalizio a lei dedicato per chi ne coltiva la passione

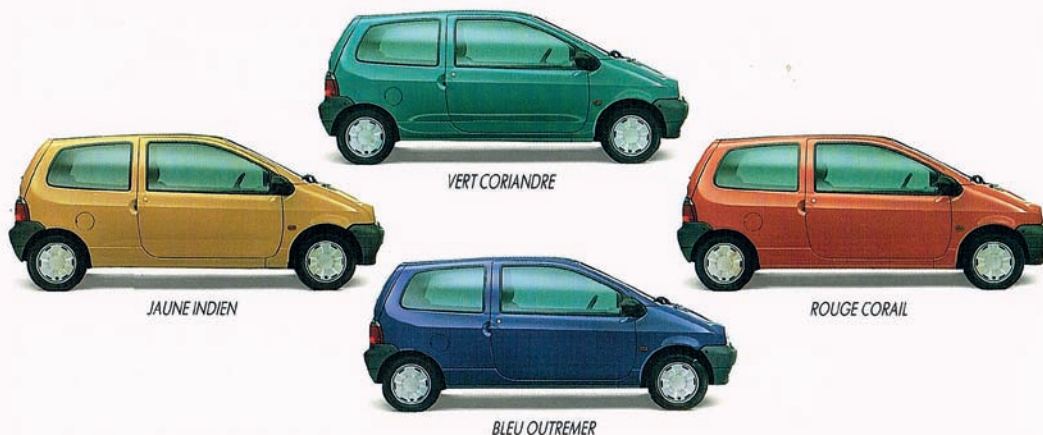


macchine si comprano anche perché suscitano emozioni e da questo punto di vista la Twingo è apprezzatissima, specialmente dal pubblico femminile che la elegge a propria beniamina. E il fatto che il management di Renault abbia visto giusto è confermato dalla longevità del modello: in un momento in cui la vita media di una serie è sempre più breve, la Twingo riesce a reggere il mercato dal 1993 al 2007 con modifiche tutto sommato marginali. Nel frattem-

po viene avviata la produzione in Sud America (dal 1995 in Colombia e quattro anni dopo anche in Uruguay), conferendo alla francesina i galloni di world car. Tra le peculiarità del primo quinquennio vanno segnalati nel 1994 il debutto della versione Easy con frizione automatica e nel 1996 l'adozione di un 1149 cc da 60 CV finalmente con albero a camme in testa. Con l'occasione viene apportata qualche miglioria agli interni e in coda compare la terza luce di stop.



Le dimensioni non trovano riscontro nelle proposte della concorrenza: in particolare la larghezza è notevole in confronto alla lunghezza e questo regala alla piccola Renault un'abitabilità a prima vista insospettabile. La pianta larga inoltre, unitamente alle efficaci sospensioni che all'anteriore seguono lo schema MacPherson a ruote indipendenti mentre al retrotreno sono a ruote interconnesse, conferisce grande stabilità alla vettura.



1998, tempo di aggiornamenti

Il fatto di presidiare il mercato per cinque anni senza aggiornamenti estetici sostanziali la dice lunga sull'apprezzamento che il mercato ha riservato alla piccola rana parigina. Di conseguenza i cambiamenti si limitano allo stretto indispensabile per non intaccare un'immagine ancora attuale: qualche dettaglio di carrozzeria viene rinfrescato senza stravolgere i fondamentali: ora gli indicatori di direzione anteriori sono bianchi e anche i gruppi ottici posteriori subiscono qualche lieve modifica. In alcuni allestimenti i paraurti so-



Renault Twingo 1.2 16 valvole "Quickshift" del 2000.

no in tinta carrozzeria e quello anteriore è modificato per accogliere i fendinebbia. Gli interni beneficiano di qualche intervento di dettaglio e il cruscotto cambia forma per potere ospitare l'airbag per il passeggero. Nel 1999 arriva la versione lussuosa "Initiale", con interni in pelle e cerchi in lega, che rende la piccola Twingo sempre più distante dalle sue origini spartane; l'anno successivo vengono riviste le sospensioni (si aggiunge una barra antirollio all'avantreno mentre quella già esistente al retrotreno viene maggiorata) e l'impianto frenante che ora può essere arricchito con l'ABS. Il peso degli anni e il debutto di concorrenti

sempre più agguerrite si fanno sentire e nel 2001 Renault decide di mettere sul piatto anche un motore bialbero sedici valvole che porta la potenza a 75 CV con un incremento di ben 22 cavalli rispetto alla versione del debutto; l'occasione viene sfruttata per ulteriori modifiche alla forma dei paraurti e per offrire in opzione il cambio sequenziale Quickshift. Con queste ulteriori modifiche la vera Twingo (i puristi non hanno mai amato le versioni successive) prosegue la sua carriera europea fino al 2007 mentre la produzione in Sudamerica continua fino al 2012 totalizzando circa 2.400.000 esemplari. ▴

ANCHE I "GIAPPO" CI AVEVANO PROVATO...

Abbiamo detto che Renault ha avuto il merito di proporre il monovolume in chiave moderna, partendo da una taglia grande come la Espace per poi traslare la stessa filosofia in tutti i segmenti di mercato. Questo però vale soltanto se circoscritto al vecchio continente: spostandoci verso Oriente infatti scopriamo che già nei primi anni Ottanta la Honda aveva realizzato utilitarie con una filosofia molto simile; nel 1981 debutta infatti la City, in verità più piccola della Twingo e con un muso appena più accennato; assai più vicina alla francese è invece la Today del 1985; le dimensioni sono diverse (la nipponica si ferma a 3,20 metri, la Twingo si spinge a 3,43) ma l'interasse è praticamente identico (2,33 metri contro 2,34); meccanicamente le due auto non sono paragonabili (la giapponese ha una cilindrata che varia da 550 a 650 cc) ma ciò non toglie che il concetto di piccola monovolume sia stato sviluppato anche dalla Casa del Sol Levante; si può disquisire a lungo sul fatto che l'aspetto della francesina sia molto più aggraziato ma non è da escludere che la Honda Today possa in qualche modo avere rivestito un ruolo da musa ispiratrice.



Honda Today

1993, Renault Twingo prima serie.



LANCIA APPIA CAMIONCINO 1954



ELEGANTE ANCHE IN ABITO DA LAVORO



di Vittorio Falzoni Gallerani

Vedere una Lancia in abito da lavoro fa lo stesso effetto di vedere la Duchessa di York lavorare in un auto-lavaggio; sarà l'aura che circonda il Marchio, ma è difficile associare una Lancia a un mezzo da lavoro o a un furgoncino commerciale. È appena il caso di ricordare che l'Appia era un'automobile di alto rango, pur rimanendo nella classe di cilindrata appena superiore al litro e che la berlina conferiva al proprietario un grado di distinzione oggi difficilmente immaginabile. Impeccabilmente costruita e rifinita con materiali di altissima qualità (leggendaro è divenuto il panno che ne ricopriva gli interni), rappresentava un invidiato bozzolo per viaggi all'insegna del silenzio e del comfort. Per non parlare poi delle versioni derivate: dalla Coupé di Pininfarina alla Sport di Zagato fino alle Lusso e Cabriolet di Vignale, era una gara tesa alla maggiore raffinatezza possibile,

caratteristica che accomunava le vetture ai loro acquirenti. Questa sorta di pregiudizio che vuole le Lancia Appia come auto prettamente signorili non ha una vera ragion d'essere dato che è noto come, nel secondo dopoguerra, la Lancia aveva predisposto le versioni commerciali già per l'Ardea, intendendo porsi in concorrenza con la Fiat in ogni nicchia di mercato per disputarsi la potenziale clientela con prodotti magari un poco più cari, ma di riconosciuta qualità.

Dalla teoria alla pratica

Era questa la filosofia di Gianni Lancia e fu così quindi che, nella primavera del 1954, un furgone e

Le inquadrature di questa pagina evidenziano efficacemente quanto espresso nel testo a proposito della "simpatia" del veicolo ed anche della sua permanenza in servizio attivo come si evince dal rivestimento del cassone vissuto come si conviene ad un lavoratore.





Si possono vedere gli "scassi" dietro la ruota posteriore di forma rettangolare tipici della versione con cassone lungo, verniciati in gradazione. Da notare anche l'indispensabile griglia di protezione del lunotto oggi, tra l'altro, introvabile.



un'ambulanza derivate dalla Lancia Appia, nata l'anno prima, fecero la loro comparsa al Salone di Torino contemporaneamente. Nel materiale illustrativo distribuito in quell'occasione si anticipava l'imminente debutto di un Camioncino. Esso divenne disponibile solo dal 1955 e presentava, rispetto alla berlina, una serie di modifiche strutturali che lo rendevano idoneo a trasportare fino a 940 kg di merci: nel timore che il brillante motorino dell'Appia fosse sfruttato oltre misura da tanto peso si provvide, innanzitutto, ad abbassare la potenza da 38 CV a 4.800 giri a 33 CV a 4.500 giri con un contestuale abbassamento del regime di coppia massima per aumentare la capacità di spunto. Visto però che il provvidenziale abbassamento del regime della coppia massima riduceva anche il suo valore da 7,2 kgm a 3.000 giri/minuto a 6,4 kgm a 2600 giri/minuto, si adottò il cambio a cinque marce delle ultime Lancia Ardea, in mo-

do da tenere il motore a regime utile nei quattro rapporti inferiori e da utilizzare la quinta surmoltiplicata solo alla velocità di crociera che poteva essere di poco inferiore a quella massima di 90 km orari; meglio se scarichi. Alle sospensioni irrobustite con l'adozione di componenti della Lancia Aurelia, si accompagnavano importanti ritocchi alla geometria dell'autotelaio con il passo allungato di 8 cm, la carreggiata anteriore più larga di 10 centimetri e la posteriore allargata addirittura a 17 cm. Questo ridimensionamento, necessario per sfruttare interamente la portata concessa dalla omologazione, ha una conseguenza particolarmente curiosa nella parte anteriore del veicolo che, volendo conservare le sembianze della Lancia Appia e la caratteristica calandra, presenta i volumi dei parafranghi che sembrano il risultato di qualche anno di sedute di cultura fisica e mostrano una "muscolosi-

tà" che sembra a stento contenuta dalle lamiere. Il risultato è piacevole: l'espressione del camioncino Appia è quella di un piccolo gigante (ci si perdoni l'ossimoro) buono e dall'espressione divertita anche quando è costretto ai lavori pesanti; insomma: simpatia ai massimi livelli. Dopo questo tributo alla sensazione che il veicolo ispira, ecco le caratteristiche tecniche che lo differenziano dalla berlina, che sono molteplici e testimoniano ancora una volta la cura con cui la Lancia progettava i suoi veicoli.

Occhio alla tecnica

Oltre a quanto riportato in ordine alle sospensioni e alle misure principali, segnaliamo l'adozione di un rapporto al ponte accorciato e di ruote maggiorate da 16" anziché da 15" come sulla berlina. Interessante è anche la semplificazione dell'allestimento per dimi-

nuire i costi e aumentare la praticità: si aboliscono la plafoniera interna e i deflettori alle porte mentre si riduce la gamma delle tinte, pur mantenendo la finizione bicolore: grigio medio con inserti grigio chiaro e verde scuro con inserti avorio.

I cerchi ruota, invece, mantengono il classico avorio "Chantilly" della Lancia con il canale in tinta carrozzeria.

Ambiente ed equipaggiamento in stile Lancia anche nell'abitacolo: riscaldamento con sbrinamento del parabrezza, tergicristalli ad azzeramento automatico, comando del clacson con alette cromate sul volante.

Nel 1956 esce la seconda serie della Lancia Appia e le versioni derivate, Camioncino compreso, restano in produzione. Così, dopo 314 Camioncino prima serie tipo C83 (o C83S se con guida a sinistra), dalla primavera del 1956 si passa al Camioncino Lancia Appia

seconda serie che mantiene gli stessi codice di fabbrica C83 e C83S, ma mostra molti miglioramenti: potenza portata a 36,5 CV a 4.500 giri e, soprattutto, coppia motrice elevata a 7,7 kgm al ridottissimo regime di 2.000 giri. Impianto elettrico potenziato sia a livello della dinamo che della batteria nonché del motorino di avviamento, rappresentano poi modifiche, magari poco suggestive, ma che migliorano molto la vita degli utilizzatori.

Irrobustita anche la frizione, ma senza appesantimento del pedale di comando, e meglio modulati i rapporti del cambio che vedono i primi tre allungati, la quarta invariata in presa diretta e la quinta leggermente accorciata per un più frequente utilizzo nel traffico. Qualche miglioramento si registra anche nell'abitacolo che ora ha la guida a sinistra di serie (esattamente il contrario di prima, quando la guida era a destra e la guida sinistra a richiesta).



DATI TECNICI LANCIA APPIA CAMIONCINO II SERIE:

Motore

Tipo C10N anteriore longitudinale Quattro cilindri a V di 10°14' - Cilindrata 1.089,51 cc - Alesaggio 68 mm - Corsa 75 mm - Potenza 36,5 CV a 4.500 giri - Coppia massima 7,7 kgm a 2.000 giri - Rapporto di compressione 7,2:1 - Distribuzione con due alberi a camme nel basamento, aste e bilancieri - Alimentazione a carburatore Solex 32/30 BI - Raffreddamento ad acqua - Capacità circuito lt. 6 - Lubrificazione forzata, carer umido - Capacità circuito lt. 3,8 - Impianto elettrico a 12 V - Dinamo da 250 W - Batteria da 40 Ah

Trasmissione

Trazione posteriore - Cambio meccanico a cinque rapporti sincronizzati tranne la prima - Rapporti del cambio I : 3,795:1; II : 2,206:1; III : 1,413:1; IV : 1:1; V : 0,901:1; RM : 5,420:1 - Rapporto al ponte 7,2:1 - Ruote in acciaio 4,5 X 16 - Pneumatici 6.40 X 16

Corpo vettura

Carrozzeria autoportante - Sospensioni anteriori indipendenti con elementi telescopici verticali, molle elicoidali - Sospensioni posteriori a ponte rigido con balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici telescopici - Sterzo a vite e settore - Freni idraulici a tamburo

Dimensioni e peso

Passo 2.660 mm - Carreggiate 1.285/1.358 mm - Lunghezza 4.370 mm - Larghezza 1.630 mm - Altezza 1.720 mm - Peso in ordine di marcia 1.150 kg - Capacità serbatoio carburante 38 litri

Prestazioni (dichiarate)

Velocità massima 95 km/h - Consumo medio carburante 9,7 litri/100 km - Pendenza massima superabile 23%



Il vano motore conservato con tutti i componenti accessori corretti e qualche segno di usura a testimoniare l'assenza di restauro.

Dal numero di telaio 1166 per la versione C83 e 1206 per la C83S il cassone è allungato; ciò porta la lunghezza fuori tutto del Camioncino a 437 cm contro i 417,7 precedenti; questi ultimi esemplari allungati, abilitati tra l'altro al trasporto di 1.000 kg, si riconoscono immediatamente avendo lo "scasso" dietro la ruota posteriore rettangolare anziché quadrato, co-

me sull'esemplare del servizio che, con telaio # 1167, risulta il secondo prodotto con il cassone "lungo".

La seconda serie dell'Appia Camioncino ha lo stesso andamento commerciale della prima, circa duecento esemplari annui, tant'è che nella primavera del 1959, quando lascia il posto al Lancia Jolly a cabina avanzata, il totale

delle vendite è di 646 esemplari. Di questi ne sono sopravvissuti solo otto con la guida destra e dodici con la guida a sinistra e, curiosamente, tre di questi hanno la targa di Aosta come quello fotografato; una città evidentemente sensibile più di altre all'eleganza che un veicolo come questo poteva conferire a una qualsivoglia attività.

Seconda serie e guida a destra

L'esemplare del servizio è uno degli ottanta costruiti della seconda serie con guida a destra. Completato nel dicembre 1956 e immatricolato il 17 gennaio 1957, era di proprietà di un'azienda che trasportava "cose proprie", nella fatti-

specie legname e vini, con sede in Val d'Aosta. Passò poi nella disponibilità di un parente del titolare, sempre residente nella provincia di Aosta, e infine a un collezionista di Padova; da costui l'hanno acquistata nel marzo 2021 gli attuali proprietari: il professor Gian Luca Garagnani e la sua consorte signora Marialuisa.

Abbiamo citato prima il marito non per un soprassalto di maschilismo ma solo perché il "Lancista" fondamentalmente è lui, essendo proprietario di altre versioni dell'Appia, di una Fulvia coupé e, "dulcis in fundo", di una delle più belle Aurelia GT B20 in circolazione.

E allora perché, quando si è trattato di aggiungere alla collezione il Camioncino la Signora ha accettato entusiasticamente di divenirne comproprietaria? Perché la loro villa del diciassettesimo secolo nei dintorni di Bologna ha spesso bisogno di lavoretti di piccola manutenzione ai quali il Camioncino si presta volentieri con il suo solito aspetto muscoloso e il suo sorriso stampato sul volto, rivelandosi di un'utilità senza pari.

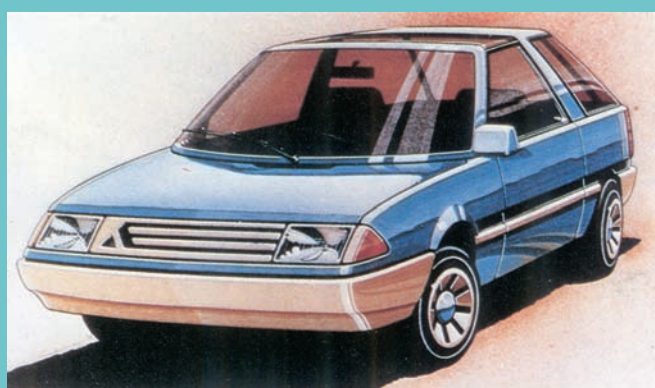
Mai restaurato e quindi con qualche segno della lunga vita lavorativa, certamente non gravosa (poco più di settantamila chilometri in tutto) ma intensamente vissuta, e sempre con una "classe" che solo la provenienza da una Casa guidata dall'ingegner Gianni Lancia può conferire. ▀

La carta di circolazione originale e depliant dell'epoca fanno parte del corredo di questo esemplare come la targa di Aosta di prima immatricolazione.





Il restyling della A112, per la quinta serie, come ideato da Enrico Fumia per Pininfarina. Il muso è stato "ridefinito", a sviluppo orizzontale. La soluzione prodotta fu meno rivoluzionaria, ma la sesta serie fu ridisegnata seguendo questi canoni.



I primi studi per una "nuova A112" datano 1977-79. Qui una delle prime ipotesi, di Pininfarina, che riprende gli stili del prototipo A112 Giovani del 1973.



Lo studio di Fumia per Pininfarina, del 1979, per una "nuova A112" punta a ridisegnare la vettura partendo dalla struttura di base del modello originario.

AUTOBIANCHI Y10 DESIGN E SVILUPPO



di Salvatore Loiacono

Chiudete gli occhi e ripensate alle auto degli Anni '80... sì, le conosciamo, tutte iconiche, bellissime: di loro se ne è parlato (e se ne parla) sin troppo. Ma ce n'è una, una sola, colpevole di una spudorata irruzione tra le utilitarie, violenta come il taglio netto del suo portellone nero: l'Y10, la prima e - per certi versi - ineguagliata piccola ammiraglia.

Per ritrovarne l'embrione, dobbiamo andare indietro di ben 45 anni. Siamo nel 1978 circa. L'A112 ricordava ai vertici Lancia di non esser più attuale. Sostituire "la Mini italiana" non era cosa da poco; soprattutto perché univa praticità,

immagine snob, doti dinamiche e prestazioni di tutto rispetto. Un mix così riuscito da convincere le giovani guidatrici degli anni '70, gli adulti in carriera e gli smanettoni appassionati. Era, insomma, l'auto perfetta per andare a spasso, uscire a far la spesa o giocarsela con le Giulia e le 125 ai semafori. Come sostituirla?

Due chiacchiere con Enrico Fumia

Nel periodo 1978/1979 ci si approssimava alla quinta serie dell'A112 e Pininfarina propose un maquillage, nato dalla matita di Enrico Fumia, che avrebbe reinterpretato il frontale, rendendolo otticamente orizzontale giocando con le modanature plastiche: in produzione si preferì essere meno rivoluzionari, ma l'idea fu ripresa nella successiva sesta serie.

Di ben altra guisa fu uno studio parallelo teso a reinventare totalmente l'immagine della A112. Una recente, piacevolissima conversazione con l'ingegner Fumia, mi ha permesso di fare un po' d'ordine su questi episodi. "In passato era usuale che le case produttrici commissionassero agli studi esterni proposte di restyling o nuovi modelli. La mia proposta per una nuo-

va A112 rientra in questo tipo di commessa. Era un'idea che poi non è stata presa in considerazione", racconta l'ingegnere-designer. Il modello è un'accurata operazione di aggiornamento della vettura di base, ottenuta con un diverso trattamento delle superfici. La discendenza dalla A112 la si legge solo dai rapporti tra i volumi, dissimulato da elementi innovativi, come l'incavo nella fiancata per nascondere la maniglia di apertura: un guizzo che negli anni a seguire sarà "ripescato" da altri. In questi particolari si intuisce la sua non comune capacità di percorrere i tempi, nonostante minimizzi: "sono lavoretti" - dice - "risultati che mi piace chiamare medagliette, perché non sono poi nulla di speciale"; in aperta contrapposizione a certi malcelati esibizionismi tra i designer, dove un tratto aggiunto al lavoro altrui sembra possa incensare di illimitati onori accademici chi l'abbia sovrapposto.

La proposta del 1979 per la nuova A112 di Fumia fu affiancata da altri lavori contestuali. Osservandoli si notano i tratti che costituiranno alcune bestseller degli anni '80. In una di esse, con spigoli arrotondati e superfici vetrate a sottolineare un'evidente modernità, le proporzioni e i dettagli rimandano a un successo Pininfarina degli anni a

seguire, la Peugeot 205, con in più un elemento che incontreremo più avanti: la coda tronca con portellone nero e gruppi ottici orizzontali.

Anche l'Italdesign si espresse sull'argomento lungo due differenti vie: una più rigida derivazione tecnica dal vecchio modello e una innovativa. La prima non si discostava molto da quella di Fumia per Pininfarina: anche in questo caso si nota un bell'equilibrio di volumi, dovuto essenzialmente alla ottima base di partenza e a un'intelligente reinterpretazione in chiave moderna degli elementi propri della berlinezza di Desio. Le idee sviluppate più "liberamente", invece, tradiscono - come peraltro anche per Pininfarina - tutta l'impostazione dei designer che vi hanno lavorato. E così, dallo studio di Giugiaro uscirono figurini che rimandano ai classici elementi che lo stesso ha contribuito a diffondere negli anni: superfici levigate, bombature appena accennate, linee tese, assenza di elementi sporgenti, gruppi ottici, paraurti e portiere avvolgenti con forme complessivamente sempre molto regolari e adattabili a molteplici family feeling.

Tra tutte, a spuntarla fu quella più moderna di Italdesign, che proseguì nello studio. L'evoluzione av-

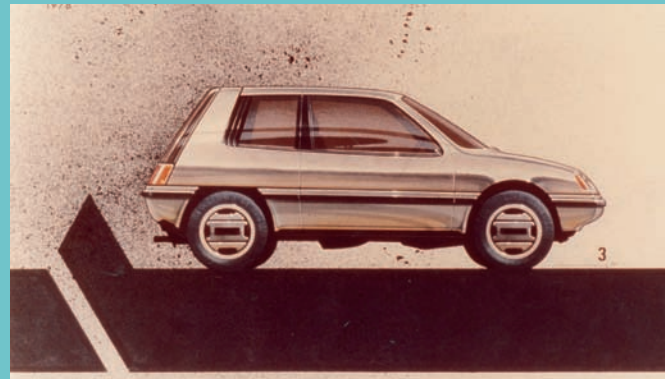
La vettura che ha creato scompiglio, presentandosi ambigualmente come utilitaria minima (negli spazi) e ammiraglia (nei contenuti)



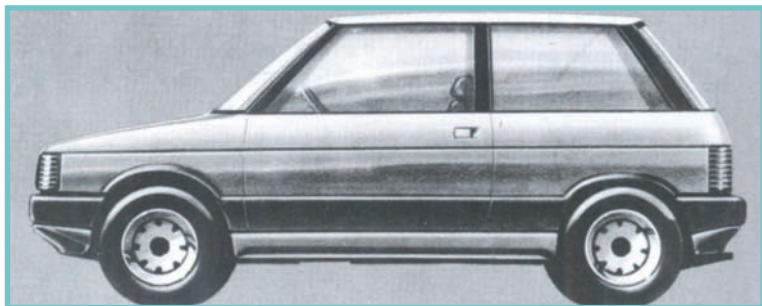
Si nota il particolare della maniglia a scomparsa in cavo sulla fiancata.



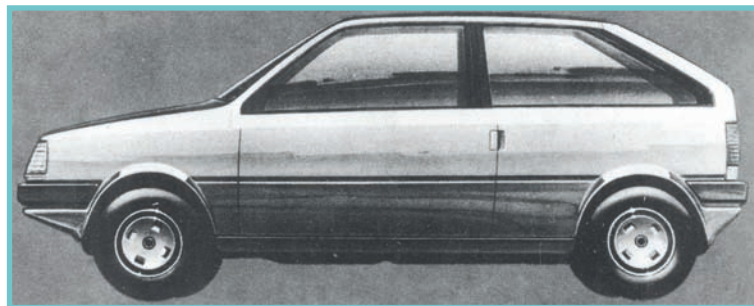
Pininfarina propose più ipotesi per la "nuova A112", in questo caso vediamo un'ulteriore evoluzione del 1978 sempre basata sul "concept" della A112 Giovani.



Questo figurino merita attenzione perché mostra due dettagli rilevanti: la coda tronca, con portellone in contrasto, e l'impostazione generale della carrozzeria che ha "un'aria" da Peugeot 205.



Anche l'Italdesign si cimentò nel restyling profondo della A112. Qui un'interpretazione dello studio di Giugiaro: le similitudini che si notano con l'analogo disegno di Enrico Fumia derivano dai riferimenti di partenza che sono gli stessi per entrambi gli studi.



Le proposte per la "nuova A112" di Giugiaro furono più convincenti per i vertici Fiat, evidentemente per gli stilemi adottati, che sarebbero stati affini a quelli delle vetture del Gruppo in programma per la metà degli anni '80.



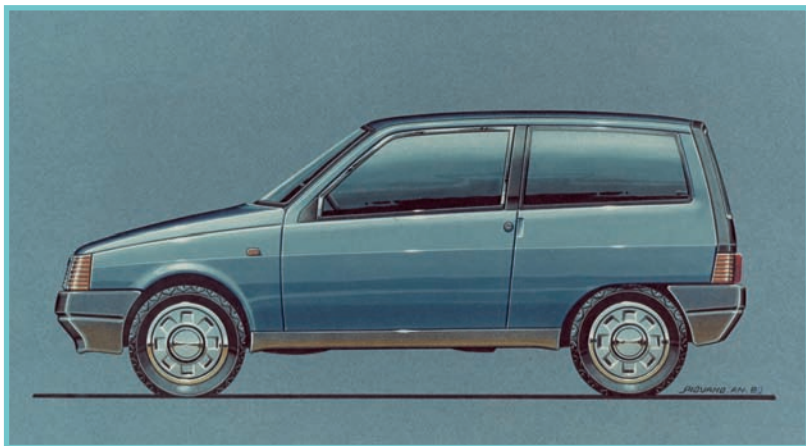
Ottenuta la commessa, Giugiaro aggiustò il tiro per questa nuova vetturessa, ipotizzandola a marchio Lancia. Siamo nel 1980 e questo modello in scala 1:1 sembra aver perso del tutto ogni riferimento strutturale alla vecchia A112.



L'identità Lancia della proposta di Giugiaro era ben evidente, ovviamente, nel musetto, adeguatamente massiccio, ma allo stesso tempo teso e filante.



1980: il massimo punto di evoluzione della "nuova A112" di Giugiaro. Ma la somiglianza tra questo modello e la futura piccola Fiat (la Uno) erano tante e tali da indurre uno stop nello sviluppo. Ciò che di buono era stato fatto, venne riutilizzato proprio per definire i dettagli della Uno.



Sempre nel 1980 Antonio Piovano iniziò a esplorare nuove definizioni per la piccola Autobianchi / Lancia, trovando da subito l'impostazione più efficace per la nuova utilitaria. Questa seconda proposta, che anticipa quasi perfettamente l'Y10 definitiva, data ancora 1980.



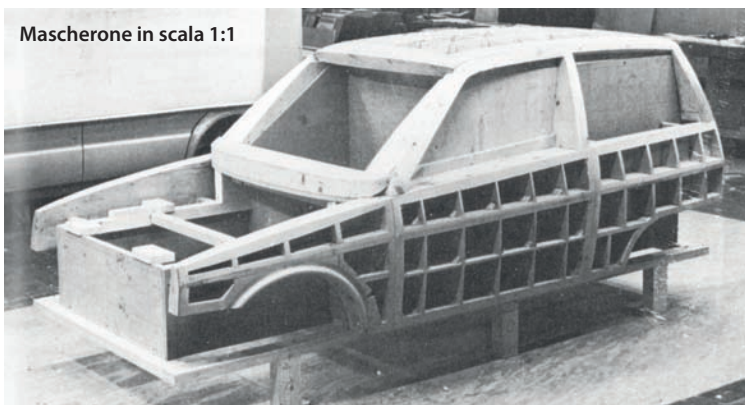
Nel 1980 arrivò l'ordine al Centro Stile interno di impostare la nuova Autobianchi partendo dal pianale della Panda. Questa è la prima proposta, definita in un modello verosimilmente in scala 1:5, realizzato da Antonio Piovano nello stesso anno.

Modello in scala 1:1



Uno dei primi modelli in scala 1:1, è quasi un mix tra la prima e la seconda proposta del Centro Stile. Il risultato finale appare molto "classico", affine alle Lancia del decennio precedente, come le Beta. Curiosa la mascherina Lancia, ma con logo Autobianchi.

Mascherone in scala 1:1



Successivamente si optò per la seconda proposta del Centro Stile. Qui il mascherone in scala 1:1.

Modello in scala 1:1



Ecco il modello di stile definitivo della Y10. Il nome, in questo momento, non è ancora definito. Verosimilmente quest'immagine data 1982. La discendenza dalla Panda è totalmente dissimulata.

Parallelamente veniva portata avanti anche la prima proposta, qui in versione sportiva e disegnata da Adriano Piovano nel 1982. L'impostazione resta la stessa, ma lo stile dei dettagli appare meno equilibrato.



venne, quindi, ipotizzando il marchio Lancia, su cui ci si concentrò. Poco dopo, però, a cavallo del 1980 qualcosa cambiò: in Fiat era pronta all'esordio della Panda (tipo 141) e si stava deliberando anche la Uno (tipo 146). Per entrambe fu incaricata dello stile sempre l'Italdesign. Per la Uno e la nuova A112 furono realizzate, in quel periodo, varie maquette che - tra loro - presentavano tantissime analogie: la matita era pur sempre la stessa! La nuova A112, elevata al rango di piccola Lancia, rischiava di mangiarsi la cugina Fiat e ciò indusse i vertici di Torino a una riflessione. Il suo sviluppo avrebbe cambiato direzione: sarebbe nata dal Centro Stile interno, sulla scocca Panda. I lavori nel frattempo compiuti furono da ispirazione per i dettagli della futura Uno. Evidenza Fumia: "che la Uno definitiva abbia ereditato degli stilemi che Giugiaro riservò per Lancia, ce lo dicono i particolari che la rendono quasi una 'piccola Thema': se l'impostazione avvolgente dei montanti, l'angolo montante/cofano anteriore e i rapporti tra le superfici vetrate sono abbastanza generici, le proporzioni del muso e della coda, con il taglio dei gruppi ottici posteriori sono più vicini alla Thema che alla Croma" che erano entrambe allo studio negli stessi anni con la Saab 9000: più Lancia che Fiat!

La palla al Centro Stile

Per la nuova A112, solo allora si iniziò a parlare di progetto Y10. La lettera Y identificava, negli uffici tecnici Fiat, i progetti dedicati a Lancia, mentre la cifra era il numero progressivo dello studio. I fratelli Piovano, Antonio e Adriano, in quegli anni al Centro Stile Fiat di Via La Manta, furono incaricati

di proseguire nella ricerca per la nuova utilitaria, facendo tesoro di tutti gli input ricevuti dagli studi esterni.

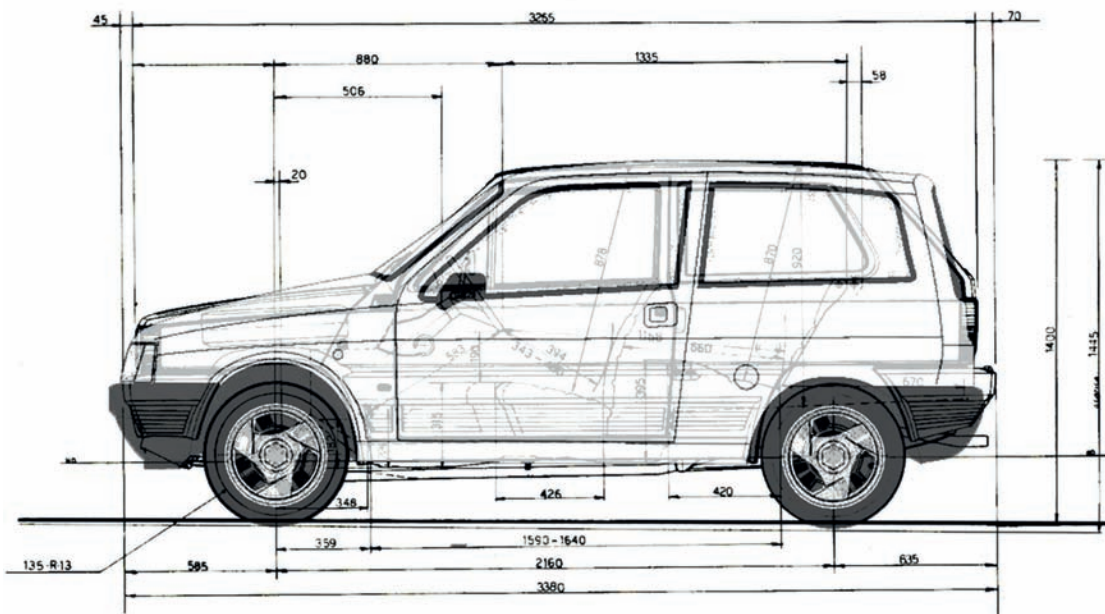
Trasformare quell'insieme di trapezi, la Panda, in qualcosa di diverso non sembrava facile anche se i limiti strutturali non erano così rigidi come poteva apparire. Il team iniziò a sondare lo spazio di ricerca estetica. Venne mantenuto il solo pianale, con i riferimenti di base dei montanti, dei duomi delle sospensioni, della parete paraframma con la base del parabrezza, gli attacchi del cofano anteriore e l'intero vano motore. Tutta la metà "alta" dell'abitacolo fu ridisegnata: rispetto alla Panda ritroviamo un parabrezza curvo e più inclinato, una miglior ricerca dell'aerodinamica e un diverso sviluppo della scocca nella parte posteriore, con una coda esasperatamente tronca, un taglio netto quasi verticale.

Era chiara l'immagine sofisticata della nuova vetturessa Autobianchi/Lancia. Numerosi furono i passaggi intermedi, dalle prime idee al modello definitivo, da proposte che sembravano strizzare l'occhio a certe correnti estetiche d'Oltralpe, attraverso impostazioni più classiche in cui i rapporti vuotopieno richiamavano le Lancia degli anni '60 e '70, fino all'immagine affilata e tecnologica che conosciamo. Unico vero trait d'union fu proprio la nota sagoma rastremata, con coda tronca perfettamente lineare e portellone a contrasto: coraggiosamente portata avanti dai Piovano fino al modello definitivo. Il disegno finale ci ha restituito una vetturessa moderna, con un family feeling che "potrebbe essere anche una Lancia", proporzioni inedite e nessun richiamo ad altre vetture del Gruppo: il risultato di un lavoro di cesello durato anni.

In fase di avanzato sviluppo, forse qui siamo nel 1983, non era ancora chiaro come chiamare l'Y10: qui un modello praticamente definitivo della versione sportiva, la Turbo, ma con loghi "Lancia A112 Abarth".

Modello in scala 1:1





La sovrapposizione delle sagome delle due vetture, nella stessa scala, permette di notare dove le differenze e le analogie strutturali Y10/Panda. In pratica è stato ripreso il piale dal muso alle ruote posteriori. Tutto ciò che poteva essere facilmente modificato, lo è stato: per questo motivo le due carrozzerie sono così diverse.

Un nuovo motore rivoluzionario

Rispetto alla Panda fu conservata tutta la zona anteriore del pianale. La parte posteriore fu ridisegnata con nuove sospensioni: la balestra trasversale, tradizione Fiat, cedette il passo a un nuovo schema ad assale rigido con un elemento trasversale "ad omega" e molle elicoidali. La modifica fu tale che anche le Panda, poco dopo l'esordio della Y10, furono convertite alle nuove sospensioni.

All'anteriore, incorniciato da un notissimo McPherson, troviamo una novità nella galassia Fiat: il

motore Fire. Nato da un accordo con PSA, il Fire è stato uno dei motori più innovativi degli anni '80, esempio di razionalità industriale. Con processi di assemblaggio ottimizzati, il Fire poteva essere prodotto senza l'intervento umano. Garantiva, nella sua configurazione di base, un livello di affidabilità straordinario: basti ricordare che le dimensioni interne delle camere di combustione permettevano, in caso di rottura della cinghia di distribuzione, il semplice arresto del propulsore, senza danni strutturali perché l'alzata massima delle valvole non interferiva mai con il cielo dei pistoni. Il Fire esordì

con l'Y10 nella versione da un litro. Nello stesso vano motore sarebbero stati installati anche il propulsore 1050 cc "Brasile", già della 127, in versione aspirata e in una nuovissima versione sovralimentata, con carburatore soffiato e 85 CV, per una ipotetica versione sportiva per cui si pensava al marchio Abarth (poi diventata semplicemente "Turbo"). Alla trazione anteriore i tecnici avevano affiancato la possibilità di adottare la trazione integrale, possibilità offerta dalla condivisione del pianale Panda ereditando l'intero schema posteriore.

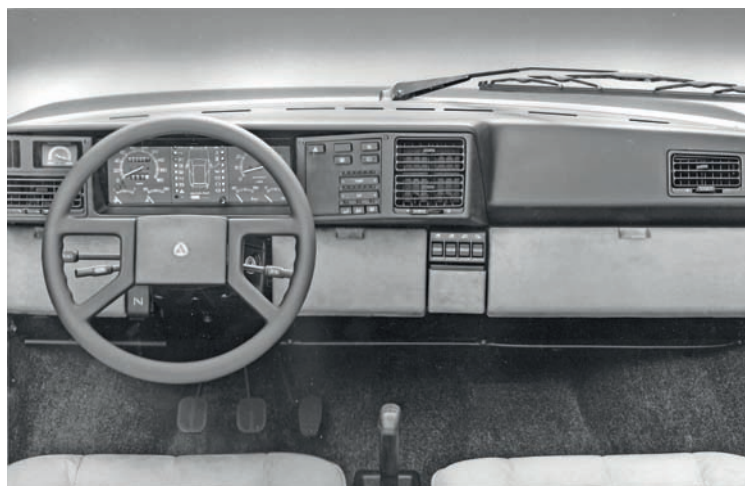
Una cura del dettaglio esasperata

Osservando un'Y10 si riesce a leggere la grande cura che le è stata riposta in fase di progetto: nessun particolare sembra esser stato lasciato al caso. E infatti tutto - dentro e fuori - è stato puntualmente studiato e progettato ad hoc. L'abitacolo, gli arredi e la plancia erano una novità tra le utilitarie. La strumentazione era configurabile in più versioni, diventando ricca come quella di un'ammiraglia e i rivestimenti, con l'uso esteso dell'Alcantara®, erano superiori a quelli di vetture ben più importanti. Certe specifiche dotazioni, come i vetri posteriori a compasso a comando elettrico, la climatizzazione con servocomandi o la strumentazione digitale con check control e computer di bordo a tre display (che in Fiat chiamavano "tris computer"), erano del tutto sconosciute tra le utilitarie. Nessun dettaglio di carrozzeria era condivisibile con altre vetture, neanche le maniglie di apertura delle porte. Nell'abitacolo si notano i soli servocomandi della climatizzazione, di derivazione Fiat Regata S, mentre il design dei pulsanti secondari e del devioluci richiama agli stessi componenti di Croma e Thema, ma è solo una convergenza estetica. Sofisticata e ben confezionata, dopo quasi un decennio di "lavori" interminabili, dopo progetti abortiti e decine di altre idee, l'Autobianchi Y10 si presentò al mercato al Salone di Ginevra del 1985. Associata sia alla casa di Desio sia al marchio Lancia, fu l'ultima Autobianchi e la prima utilitaria Lancia, l'auto che "piace alla gente che piace"! ▀

Foto archivio epocAuto, Enrico Fumia e Oliver Guin C.D.A.

La vettura al suo esordio: anni di lavoro, di riflessioni e di ripensamenti, l'hanno resa unica tra le utilitarie. Oggi ci sembra praticamente perfetta ma, all'epoca, per la linea (e il prezzo) s'attirò non poche antipatie. Tutto si risolse dopo poco più di un anno con un riposizionamento sul mercato e allestimenti semplificati.

La plancia nella versione più raffinata: la Touring 1050. Si nota la ricchissima strumentazione, con sette indicatori e check control, i rivestimenti in Alcantara, la plancia di comando dei quattro cristalli elettrici e la climatizzazione servoassistita. Tutto è stato disegnato ad hoc: solo i comandi del clima provengono dalla Regata Super.





NON È USCITA DA UN FUMETTO



di Matteo Giacon

La Triumph Mayflower ha una linea "razor edge" da Rolls Royce che nelle piccole dimensioni appare caricaturale. Eppure è una cosa seria: è la prima Triumph con la scocca portante e ha lo schema delle sospensioni poi adottato dalle TR2, ma ancora oggi fatica a farsi apprezzare

Povera Mayflower. A quasi 75 anni dal debutto sono ancora in pochi a celebrarla come merita. Troppo facile abbandonarsi a sorrisetti o alzate di ciglia per l'aspetto decisamente sui generis. Gira e rigira, nonostante le benemerienze (prima scocca portante del gruppo

Standard-Triumph, prima Triumph costruita in numeri significativi, prima auto del marchio con il tipo di sospensioni anteriori destinato a comparire su alcuni dei più celebri modelli della Casa di Canley), nei suoi riguardi l'attenzione è tutta per l'aspetto esteriore. Ed è da qui che volenti o nolenti

ti occorre partire quando si parla di lei. Per particolare che sia, il design della Mayflower riporta alla ribalta la formula della berlina compatta a due volumi e mezzo, non nuova alla fine anni '40, ma interessante. Lo stile di questa inglesina segue però una direzione opposta alle



Le caratteristiche più evidenti dello stile razor-edge dominano la vista di profilo. Lunghezza, larghezza e altezza (rispettivamente 391, 157,5 e 157,5 cm), sono generose per la categoria, ma le forme e le proporzioni a dir poco particolari rendono la piccola Triumph più tozza e compatta di quanto realmente sia. Notare il modesto spessore delle cornici dei finestrini e la scritta "Mayflower" sulla portiera. Il nome della vettura, scelto (pare) dalla moglie dello stesso boss della Standard-Triumph, John Black, voleva essere di buon auspicio per una luminosa carriera sui lidi americani – le cose andranno però ben diversamente.



Non bella, ma simpatica: basta poco per descrivere la linea della Mayflower, come dimostrato dall'immagine a sinistra. L'esemplare targato JWK612 è stato uno dei 9 prototipi realizzati prima dell'avvio della effettiva produzione in serie. Costruito il 20 marzo del 1950, partecipò ad aprile dello stesso anno ad un raid attraverso Francia, Spagna e Belgio, coprendo oltre 8300 km in 25 giorni.

tendenze che stanno prendendo piede in quel periodo e a cui non basta l'innesto della fiancata in stile ponton per ottenere un insieme davvero azzeccato. Vien spontaneo chiedersi perché alla Standard-Triumph, nel disegnarla, si sia puntato su forme così spigolose e squadrate, invece che optare per le rotondità sperimentate con la Vanguard, così in voga a quei tempi.

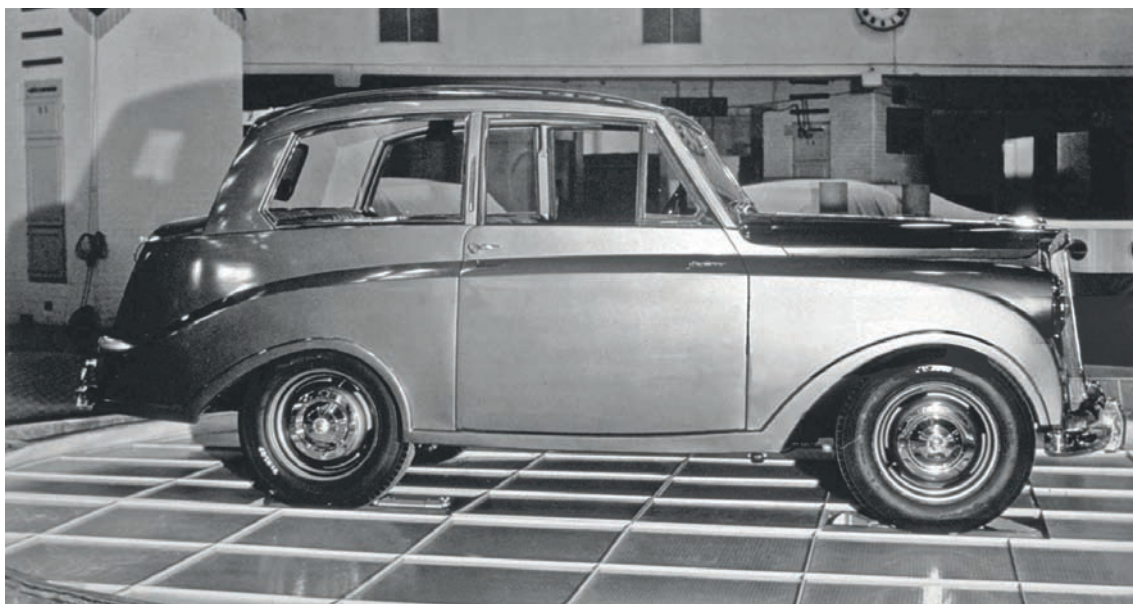
Per rispondere occorre considerare i gusti di Sir John Black, boss della Standard a cui si deve l'acquisizione (nel '44) della Triumph.

Nonostante la Standard si fosse distinta sin dal 1935 per l'applicazione incisiva dello streamlining (linea aerodinamica), Sir John è un ammiratore del razor-edge (stile a "lama di rasoio"), una forma espressiva che vive il suo effimero momento di gloria a cavallo degli anni del conflitto, trovando impiego in particolare su marchi di altissimo lignaggio. La supposta patente di nobiltà che questo stile pare conferire a tutte le auto su cui è impiegato (inclusa una SS-Jaguar carrozzata per lo stesso Black nel 1939 dalla Mulliners Ltd

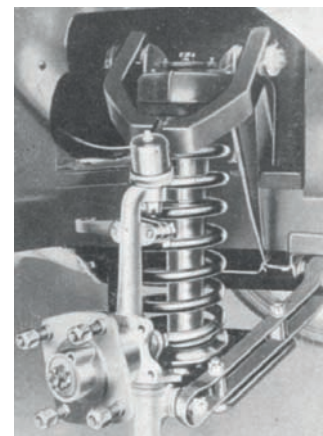
di Birmingham) è la probabile causa dell'apprezzamento nutrito nei suoi riguardi da Sir John, oltre che la ragione più immediata per cui questi ne impone l'uso sulla prima Triumph del nuovo corso, la 1800 Town & Country del '46, una berlina con l'aspetto da reliquia il cui design è opera proprio della Mulliners, in particolare dello stilista Leslie Moore. Il capo di Moore, Louis Antweiller, suggerisce a Black di usare il razor-edge anche per la compatta a marchio Triumph che era nei programmi aziendali sin dal 1945. Sir Black approva

con entusiasmo l'idea e, come già per la 1800, è ancora Moore a occuparsi della linea, al netto dell'aiuto di Walter Belgrove, il papà della Vanguard, e dei colleghi di questi, Vic Hammond e Les Island. E al netto delle pretese dello stesso Black, il cui desiderio di avere nella Mayflower una Rolls Royce in miniatura deve fare i conti con le modeste dimensioni e un passo di appena 213 cm che condiziona pesantemente le proporzioni. È una cosa che balza all'occhio nella vista di profilo, col suo amalgama di superfici e volumi che paiono tagliati con lo scalpello, e nel frontale, dalla calandra fin troppo imponente e qui adottata per conferire quel carattere da modello di pregio auspicato dai suoi creatori. Non ci si deve quindi stupire se il risultato è un look quasi caricaturale, più da Bentley rimasta allo stadio di girino che da piccola nobildonna. Tempo dopo molte soluzioni proposte da questa Triumph, in quel magico gioco di corsi e ricorsi che caratterizza il design, verranno riscoperte dagli addetti ai lavori – ma negli anni in cui è sul mercato nessun costruttore di auto economiche si avventura sul sentiero da essa tracciato (ben poche utilitarie sue contemporanee possono dire di somigliarle: forse giusto la tremenda Datsun Thrift...), e la Mayflower finisce col recitare la parte del classico pesce fuor d'acqua.

Eppure, quel guscio così particolare, che a qualcuno può ricordare la 313 di Paperino (ma in versione berlina e con molte meno curve) è meno retrogrado di quel che sembra, grazie alla costruzione a struttura portante studiata in collaborazione con la Fisher & Ludlow, che si occupa anche della realizza-



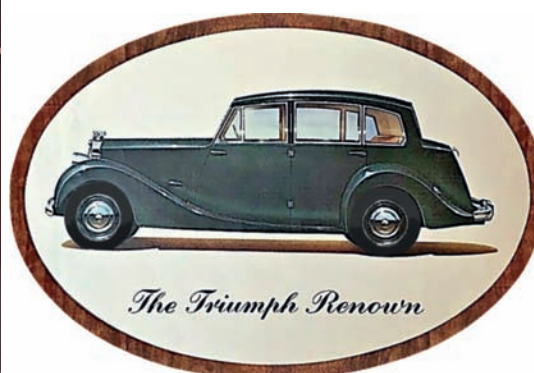
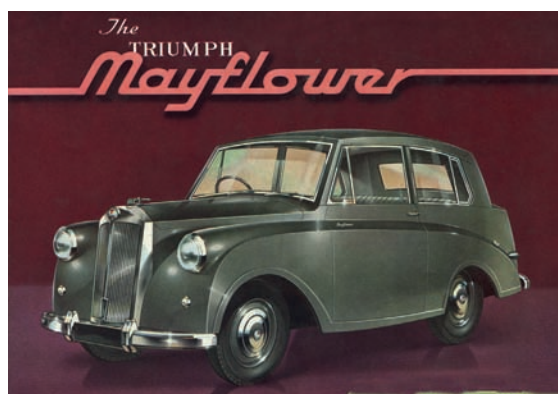
Un'immagine (sotto a sinistra) che ritrae la Mayflower presentata al London Motor Show dell'autunno del 1949. Notare l'assenza dei deflettori posteriori, adottati poi da praticamente tutti gli esemplari di regolare produzione. Nel riquadro, un'immagine tratta da un altro depliant dedicato alla piccola Triumph. Anche qui spiccano l'assenza dei deflettori posteriori e una serie di piccole licenze prese dall'artista che l'ha immortalata.



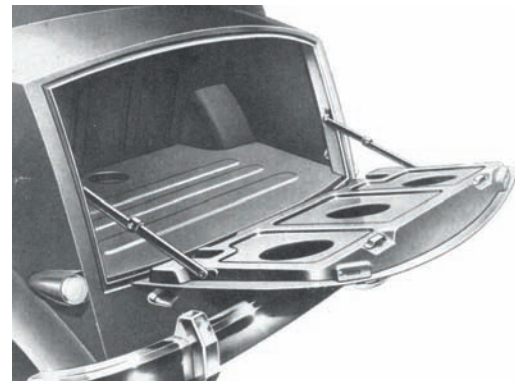
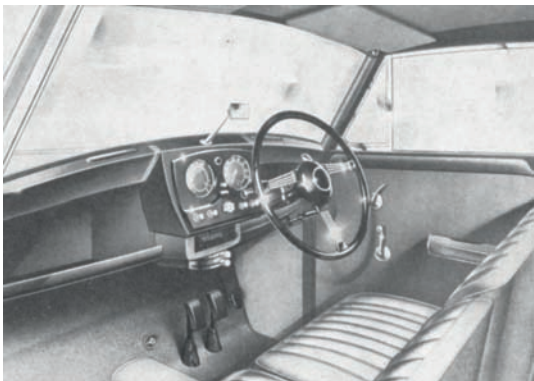
Una delle caratteristiche di maggior rilievo della Mayflower sono le sospensioni anteriori, adottate con alcune modifiche dalle successive sportive 20TS e da tutte le TR. Realizzato dalla Alford & Alder, l'insieme è particolarmente riuscito e contribuisce a conferire alla Mayflower un comportamento sorprendentemente buono. Si caratterizza per l'ammortizzatore Girling coassiale al mollone elicoidale e per l'uso di un perno sferico per l'attacco del braccio superiore oscillante. Per contro, il retrotreno, anch'esso poi adoperato sulle TR, deriva direttamente da quello della Vanguard.



Con l'adozione del razor-edge John Black voleva donare alla Mayflower un carisma da Roll-Royce in miniatura (foto in basso). Fu triste constatare che il mercato statunitense, all'epoca il più ambito e attratto da auto come le Rolls, fu invece spietatamente freddo nei confronti della piccola Triumph, come dimostrato dalle sole 510 unità vendute. A penalizzare le vendite furono lo stile, il prezzo di ben 1685 dollari e le scarse doti velocistiche (appena 105 km/h di punta massima e ben mezzo minuto necessario per il classico 0-100). Nella vista di tre quarti posteriore risulta evidente il coperchio del baule incernierato in basso e apribile mediante una coppia di maniglie. Questo esemplare, visto a Tulln nel 2022, è del 1953 e presenta le modifiche adottate rispetto alle prime versioni (il lunotto ingrandito e il tappo del serbatoio in alto sulla fiancata, spostato molto presto dalla sua originale posizione sul bordo del parafrangente sopra il passaruota posteriore). Solo per il 1952 le cornici dei fari anteriori risultano verniciate, invece che cromate.



La Mayflower a confronto con la sorella maggiore Renown che sul finire del 1949 subentra senza stravolgerne la fisionomia originaria alla precedente 2000, a sua volta direttamente derivata dalla 1800 Town & Country, l'auto con cui il razor-edge debutta alla Triumph. Per antidiluviane che siano, le varie 1800, 2000 e Renown hanno un equilibrio formale e una nobiltà di linee che la Mayflower può solo sognarsi. In compenso, rispetto alle sorelle maggiori, la piccola di casa Triumph può vantare una concezione tecnica e produttiva sensibilmente più aggiornata. Fra l'altro, è con lei che la casa di Canley introduce la catena di montaggio nella quale le vetture da assemblare procedono trasversalmente, in perpendicolare rispetto all'asse della catena stessa, invece che in fila indiana come da prassi – una peculiarità quasi esclusiva del marchio britannico.



Il posto guida è comodo e ben rifinito, come il resto dell'abitacolo (pur improntato ad una discreta sobrietà). I rivestimenti erano in Vynide (cioè in vinilpelle), ma si potevano avere in cuoio. Notare il bel volante di intonazione lussuosa, la leva del cambio al volante, i braccioli alle portiere, l'ampia mensola portaoggetti e lo specchio retrovisore. Come in altre inglesi dell'epoca, la strumentazione è alloggiata al centro del cruscotto; al di sotto il vano per i comandi della radio e del riscaldamento. L'abitacolo è sufficientemente accogliente, anche se trasversalmente lo spazio non è granché, soprattutto dietro (anche a causa della collocazione del sedile posteriore direttamente sopra asse e differenziale). La notevole altezza della vettura garantisce un comfort ai

passaggeri a cui contribuiscono i deflettori posteriori apribili. I sedili anteriori possono avanzare oltre che ribaltarsi, in modo da facilitare l'accesso ai posti dietro. Notevole la luminosità garantita dall'ampia finestratura laterale.

Il bagagliaio è ampio e ben sfruttabile, grazie anche alla collocazione della ruota di scorta sotto al pavimento. Il coperchio del vano, incernierato in basso, denota una costruzione robusta e di qualità, cosa che si traduce in un buon comfort di marcia e in una notevole resistenza alla ruggine. Nonostante il peso a secco superiore ai 9 quintali, ben più di molte avversarie, in accelerazione la Mayflower batteva varie rivali dell'epoca. Notare la collocazione dei fanalini posteriori e i rostri ai paraurti.

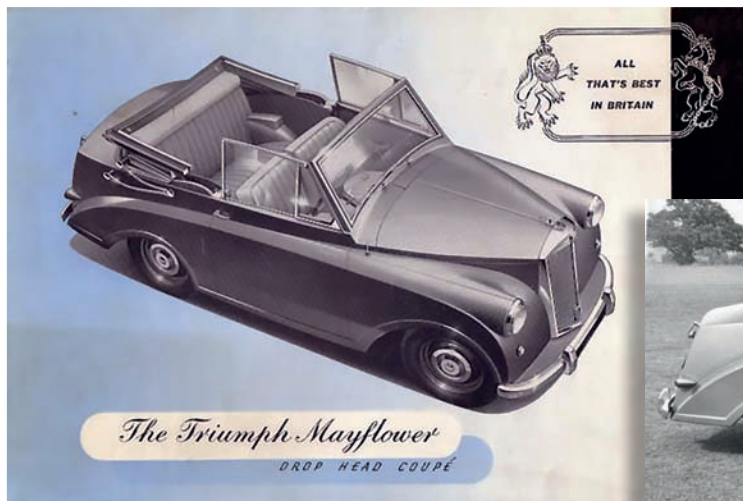
zione delle scocche stesse. La Mayflower presenta ancora longheroni di concezione classica, per l'occasione saldati alla carrozzeria in un corpo unico – un'impostazione primitiva (una delle prime scocche portanti esclusivamente basate su elementi scatolati sarà la Austin A30) ma pur sempre più avanzata rispetto al passato remoto e recente della Standard. L'altro elemento di spicco della meccanica sono le sospensioni anteriori, che dopo alcune ovvie modifiche vengono adottate persino dalle sportive della serie TR. Proprio così: una delle parti più apprezzate di queste veraci spider ha visto la luce su questa simpatica scatoletta a motore! Motore che, dal canto suo, è un prosaico 4 cilindri ormai avanti con l'età: derivato da un propulsore nato nel 1931, questo classico "corsa lunga" (misure interne 63 x 100 mm, per 1247 cc) a valvole laterali e testa in alluminio eroga solo 38 cavalli; è però robusto e duttile, coadiuvato in ciò dal cambio a 3 marce interamente sincronizzate derivato da quello della Vanguard. Sulla carta sembra quasi che non si sia osato troppo dal punto di vista tecnico, e che per sviluppare tale progetto noto con la sigla 1200T gli uomini guidati da Ted Grinham (tra i quali Harry Webster, il papà delle TR e delle Spitfire, qui al primo lavoro di ampio respiro) non abbiano avuto bisogno di chissà quanto tempo. Capita invece l'opposto, a causa delle faccende (la Vanguard stessa, il trattore fatto assieme alla Ferguson, le Triumph 1800 Roadster) in cui l'azienda è affacciata. Impostata nel biennio 1947-'48, la Mayflower giunge in dirittura

d'arrivo solo nel corso del '49, quando l'iter del suo sviluppo riceve la spinta decisiva. Quasi decisiva, in realtà, se è vero che alla data di presentazione ufficiale (28 settembre 1949) né la Fisher & Ludlow né la stessa Standard sono pronte per la produzione, che infatti parte solo 9 mesi dopo – e solo dopo la realizzazione di un congruo numero di prototipi, alcuni dei quali impiegati per esaustivi test su strada. Nel primo breve model year (durato fino all'agosto seguente) nascono appena 2894 esemplari, cui ne seguono 13.107 nei 365 giorni successivi; per il MY '52 il consuntivo si attesta su 10.387 unità, che diventano 7612 nel '53, ultimo anno di produzione. Certo, la cifra minima di 34.000

scocche pattuita con la Fisher & Ludlow viene raggiunta, ma nel complesso l'operazione Mayflower non può definirsi un pieno successo. Nonostante una produzione mai impostata per volumi davvero sostanziosi, ci si attendevano cifre più consistenti delle 16.395 unità vendute in patria. In proporzione le cose vanno meglio all'estero, con 17.605 unità esportate (come vetture complete o kit CKD) in paesi come Australia, Nuova Zelanda, Canada e Svezia (dove ne giungono 1200). In compenso, a dimostrarsi indifferenti alla Mayflower, nonostante il nome stesso sia un romantico omaggio nei loro confronti ricordando la nave dei padri pellegrini, i primi coloni inglesi in America, sono

proprio gli Stati Uniti, a causa del prezzo elevato, delle scarse prestazioni e, soprattutto, della linea troppo strana per i loro gusti. Non c'è da meravigliarsi se John Black e i suoi, desiderosi di numeri di tutt'altra consistenza, capiscono presto che serve qualcosa di più adatto ai gusti del pubblico. Quel qualcosa sarà la Standard Eight, presentata nell'autunno del 1953 e che ha poco da spartire con l'antenata quanto a stile e meccanica. Forse è anche per questo che alla nuova compatta arride finalmente il successo. Ed è così che bastano pochi anni e il successo delle auto arrivate dopo di lei a far sprofondare la "Baby Rolls" immaginata da John Black in un oblio che dura tutt'oggi, immeritato e sproporzionato rispetto ai demeriti. Che sia giunto il momento di renderle giustizia e smettere di guardarla come se fosse uscita dalle pagine di un fumetto? ▲

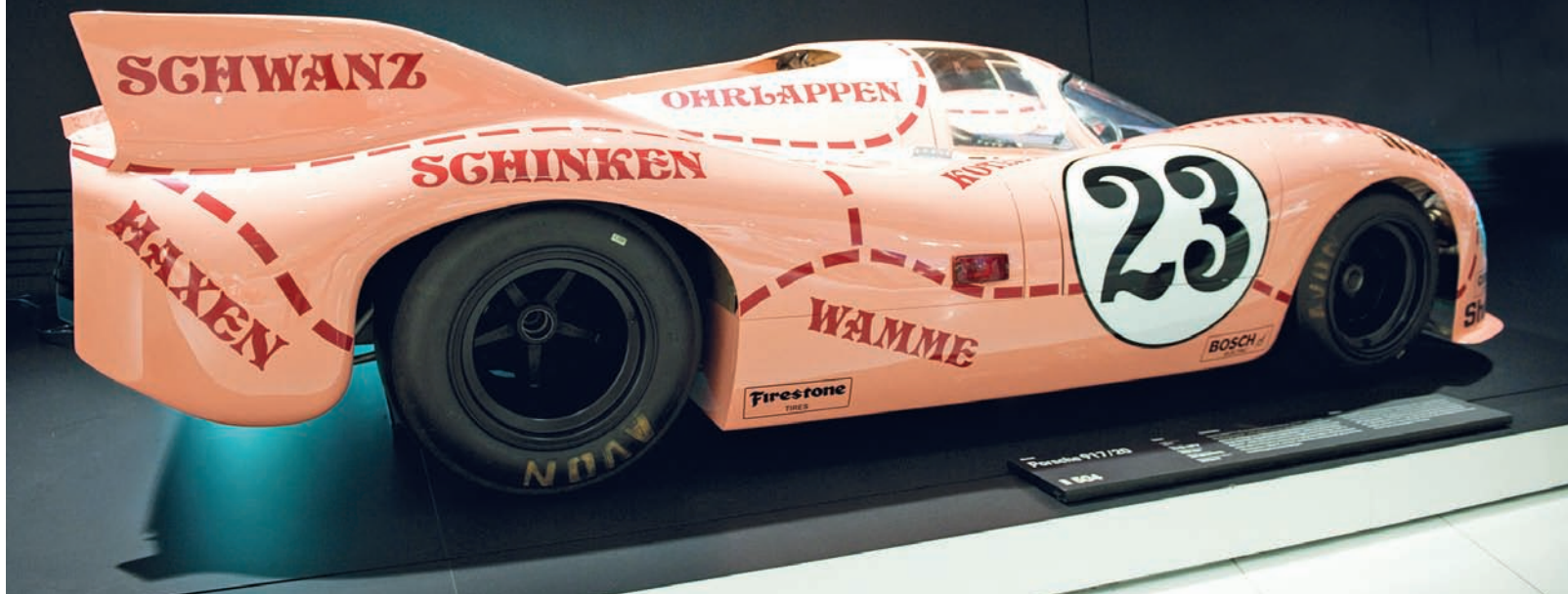
L'unica versione a listino della Mayflower è stata la berlina a due porte, salvo due eccezioni: una è una versione "ute" prodotta in Australia a partire dai kit CKD destinati a quel mercato (circa 150 gli esemplari prodotti), l'altra è questa convertibile, realizzata in pochissime unità (forse una decina) a livello semiufficiale dalla Mulliners fra l'agosto del 1950 e il gennaio del 1951, e mostrata al pubblico al concomitante Salone di Londra. Rimasta sostanzialmente allo stato di prototipo, la Mayflower convertibile ha avuto il suo catalogo dedicato, di cui vediamo la copertina.



Denominata Drophead Coupé, la Mayflower convertibile è insieme rozza e raffinata: rozza perché per realizzarla ci si limitò a segare via il padiglione, lasciando le cornici dei vetri alle portiere su tutti gli esemplari realizzati (tranne forse un paio, concepiti come roadster senza finestrini discendenti); raffinata perché la voluminosa capote si intona abbastanza bene alle forme squadrate dell'insieme.



Porsche 917/20 Pink Pig (Maialino Rosa). Esemplare unico per le 24 Ore di Le Mans 1971 realizzato secondo le indicazioni aerodinamiche della francese SERA (Société d'Etudes et de Réalisations Automobiles). Affidata a Reinhold Joest-Willy Kaushen, velocissima, fu costretta al ritiro per un incidente al giro 180 mentre era in quinta posizione.



BELLA E VINCENTE COME NON MAI



di Aldo Zana

Nel 2023 la Porsche celebra l'anniversario con una mostra che arricchisce ulteriormente il proprio museo. Un accenno alla storia di prima-1948, anno di fondazione della marca, con i lavori di Ferdinand Porsche che iniziano a Vienna nel 1901 con la Lohner, prima auto ibrida della storia, continuano con le Austro-Daimler, l'Auto Union P-Wagen grand prix, la Volkswagen

Sono le due glorie di Stoccarda. E non si guardano neanche da lontano. Una a Zuffenhausen, estremo nord della città, l'altra a Unterturkheim, semicentro est. Hanno costruito musei aziendali diventati due landmark architettonici della città, visitati ogni anno da milioni di persone. Sono il Museo Porsche a Zuffenhausen e il Museo Daimler-Benz, più noto come Museo Mercedes, accanto allo storico complesso industriale di Unterturkheim. Noblesse oblige: chi visita il Museo Mercedes vede prima dell'uscita una 911 ultimo modello che pubblicizza la mostra dei 75 anni Porsche. E come se Raiuno mandasse in onda uno spot per Canale 5. Raggiunta Zuffenhausen (la stazione del treno suburbano è di fianco) il Museo Porsche non si può mancare. È in Porscheplatz nel centro del complesso di edifici che formano il comprensorio industriale e direzionale della marca. La piazza, di cui il Museo occupa un lato, è segnata da tre gigantesche doppie frecce ricurve sulle cui punte si lanciano verso il cielo tre 911. La scultura richiama quelle di Gerry Judah costruite qualche anno fa a

Goodwood per il Festival of Speed. L'edificio del Museo Porsche, completato in ottobre 2007, si dice sia costato 90 milioni di euro. Il corpo è a sbalzo sopra tre enormi pilastri. Uno fa ascendere all'area museale su di una lunga scala mobile. Un altro pilone con un'altra scala mobile serve per calare all'uscita dove si trovano lo shop e il bar-ristorante. Il Museo Porsche si classifica all'ottavo posto per numero di visitatori tra tutti i musei e le attrazioni in Germania. Che la Germania sia un caso unico in Europa lo conferma la lista dei top ten nazionali nella quale rientrano il Museo Mercedes, quarto, e il Museo BMW a Monaco, sesto. Quale altro Paese può contare tre musei di marche automobilistiche tra i primi dieci? Porsche nel 2023 ha "solo" 75 anni di storia da raccontare, quasi la metà della Daimler-Benz che l'automobile l'ha inventata 140 anni fa. Ma la storia Porsche può cominciare ben prima del 1948: si può risalire al 1901 quando Ferdinand Porsche completò la prima auto ibrida: la Lohner Mixte con motore a benzina che azionava una dinamo per generare l'elettricità necessaria per i motori elettrici di



Esterno del Museo Porsche in Porscheplatz a Stoccarda-Zuffenhausen. L'edificio, completato nel 2007, è a sbalzo appoggiato su tre enormi pilastri.



Trattore Porsche Super L318 del 1949. Questo esemplare didattico ricorda i trattori agricoli diesel che permisero la sopravvivenza e lo sviluppo iniziale della marca. Al centro Lohner Mixte del 1901, replica di uno dei primi progetti di Ferdinand Porsche (1875-1951) agli inizi della carriera. Motorizzazione ibrida con i motori elettrici direttamente sulle ruote anteriori. A destra, replica moderna della carrozzeria in alluminio della Typ 64, progettata dallo Studio Porsche per la Volkswagen aerodinamica destinata alla corsa Berlino-Roma-Berlino del 1939. Sotto una delle prime Porsche 356, la Coupé telaio # 5056 donata a Ferdinand Porsche il 3 settembre 1950 per il 75° compleanno e poi utilizzata per le prove con targa Versuchs Wagen 141.



In un angolo morto per i visitatori compare la visione quasi fantasmatica della Cisitalia 360, la Grand Prix 1,5 litri con compressore, trazione integrale, motore centrale progettata dallo Studio Porsche e venduta a Piero Dusio nel 1947. È poco più di una bella carrozzeria in alluminio nudo senza la parte meccanica, che esiste ancora. Da qualche parte. Deliberatamente eterea è la presentazione della carrozzeria in alluminio ricostruita della Typ 64 aerodinamica, disegnata dallo Studio e costruita dalla Volkswagen per la corsa Berlino-Roma-Berlino del 1939, mai disputata per lo scoppio della seconda guerra mondiale. Ferdinand Porsche aveva fondato lo Studio nel 1930 a Stoccarda per lavorare a progetti per vari committenti. Da lì sono uscite parecchie pietre miliari nella storia del progresso dalla motorizzazione: prima tra tutte la Volkswagen e poi le Auto Union P-Wagen Grand Prix a motore centrale. Ovviamente, non tutti i lavori dello Studio ebbero il medesimo successo. L'immagine di Ferdinand Porsche, il "Professore" come è passato alla storia, è per sempre offuscata dalla responsabilità



Porsche 911 Targa 2.0 del 1964. Il primo modello di un'architettura che è diventata emblematica nel design automobilistico.



Porsche 550 Spyder 1,5 litri guidata da Hans Herrmann nel sensazionale terzo posto assoluto nella Carrera Panamericana 1954 in Messico.

personale nel dirigere iniziative anche criminali dei nazisti e dalla sua stretta vicinanza con Hitler. Si racconta che fosse l'unico capace di farsi ascoltare dal Führer e il solo che osasse dirgli di no. Forse per questo lato oscuro nel Museo non si

parla di Volkswagen e Auto Union, o forse ipotesi più concreta, perché la comunicazione di marca è priorità demandata al Gruppo Audi-Volkswagen, di cui fa parte anche Porsche dove però gli azionisti, le famiglie Piëch-Porsche, detengono la maggioranza di voto.

Cisitalia 360 progettata dallo Studio Porsche e venduta nel 1947 a Piero Dusio, che non riuscì a finalizzare questa Grand Prix per le corse. Vettura a quattro ruote motrici, motore 1,5 litri con compressore volumetrico. In questo esemplare manca tutta la parte meccanica.



Per raccontare e glorificare la propria storia Porsche non ha bisogno alcuno di andare più indietro del 1948.

La sua gloria se l'è costruita da sola utilizzando le corse quale stimolo del progresso tecnologico, impegno nell'eccellenza produttiva, strumento universale di promozione.

In verità, i primi anni della produzione industriale si ressero sui più modesti e lenti trattori agricoli diesel Porsche costruiti in parecchie migliaia di esemplari di vari modelli direttamente e da vari licenziatari in Austria e Germania. Un esemplare didattico del Modello Super L318 del 1949 non stona affatto nell'esposizione. È un vero veicolo Porsche nel progetto, nella meccanica, nelle finiture nonostante fosse un trattore a basso costo d'acquisto e di esercizio: quello che ci voleva in quegli anni difficili.

Le sportive nel Museo iniziano con la 550 Spyder 1,5 litri guidata da Hans Herrmann al sensazionale terzo posto assoluto nella Carrera Panamericana 1954 in Messico subito dietro due Ferrari da cinque litri. Vinse Umberto Maglioli sulla 375 Plus Spider Pininfarina.

Per scelta mancano le 904 e le 906, modelli plurivittoriosi negli anni Sessanta. Sono state vendute a molti privati mentre il Museo si focalizza sui modelli schierati dalla squadra ufficiale. Eccezione: una 908/2 in versione spyder coda corta con i colori bianco-rossi della Porsche Salzburg che nel 1969 contribuì a portare alla Porsche il primo dei 14 Campionati Mondiali Marche e Team vinti fino al 1986.

Ed ecco il quartetto di 917 ufficiali che iniziano con uno dei primi 25 esemplari del 1969 e proseguono con la 917/20 "Maialino Rosa" esemplare unico del 1971 a Le Mans. La vittoria del 1971 è ricordata dalla Langheck (coda lunga) numero 21 versione aerodinamica di quella vincitrice con Marko-van Lennep. L'ultima incarnazione della mitica 917 è il tipo /30 messo a punto e guidato da Mark Donhoue che dominò la Can-Am 1973. La 917 dimostrò una superiorità tale che gli organizzatori americani furono obbligati a cambiare la formula per impedirle di partecipare. Lo stesso aveva deciso la FIA per il Campionato Mondiale Marche a fine 1971. Il biennio infelice delle Silhouettes per il



Porsche 959 per la Parigi-Dakar 1986, seconda classificata con Jacky Ickx al volante, dietro la gemella vincente guidata da René Metge.

Mondale Marche è ricordato dalla 935/77 "Baby" in livrea Martini che dominò il DTM classe 2 litri nel 1977. Mancano le Gruppo C, altre dominatrici del Mondiale Marche e Team, e si salta alla 919 Hybrid Sport Prototipo LMP1 del 2014 che vinse a Le Mans l'anno successivo. Abbondanza di 911 ultra modificate per le corse: si parte con la 959 della Parigi-Dakar 1986, seconda con Jacky Ickx dopo la gemella guidata da René Metge e si prosegue con tutte le varie GT1, GT2, GT3, GT3R, Supercup, che dell'originale conservano un vago sentore di famiglia. Intervallo in questa cura-shock corsaiole il prototipo 754 T7 del 1959, uno degli studi per il passaggio dalla 356 alla 911. E poi un esemplare della gamma di serie attualmente in listino oltre alla 911. Panamera, Cayenne, Macan, Taycan, 718 sono al Museo solamente per via del focus sui 75 anni della marca. Su di una piattaforma bianca lucente ruota la monoposto Formula E full-electric del 2022 con un'aerodinamica di difficile comprensione. Poi si passa davanti alle controversie Porsche a motore anteriore degli anni Settanta, modificate, senza esagerare,



Da sinistra. **Porsche 944 Turbo Cup del 1988**, versione corsaiole con motore quattro cilindri 2,5 litri, 250 HP, per le corse monomarca. Le corse furono un tentativo per rilanciare il modello a motore anteriore. **Porsche 917 Lh** (Langheck, coda lunga) per le 24 Ore di Le Mans 1971. Modello aerodinamico guidato da Gérard Larousse-Vic Eilford del Martini Racing Team, ritirati. **Porsche 935/77 "Baby"** Gruppo 5 Silhouette per il DTM 1977, motore turbo 1,4 litri. Venne subito esposta nel Museo dopo avere dimostrato la sua superiorità nella categoria due litri.

Sotto. **Showcar Gran Turismo Vision GT del 2021**. Decorata dallo street artist belga Vince Okerman nello stile dei graffiti murali è oggi al Museo Porsche a memento di quali rischi avrebbe corso la marca adottando simili linee e decorazioni.



per le corse e abbandonate a metà anni Novanta. La marca può permettersi di mostrare con signorilità anche gli errori. Prima di scendere alla base terrestre dopo il volo nell'iperuranio delle grandi Porsche si può dare un'occhiata a qualche concept car. Come è normale per tutti i produttori, sono esposti un paio di esemplari che non hanno avuto seguito: il più strano (eufemismo!) è il mascherone della Gran Turismo Vision GT del 2021 presentata a un Computer Game e decorata in sette giorni di lavoro dallo street-artist belga Vince Okerman (in arte Vexx) nel "tipico" stile dei graffiti murali. Fortunatamente per i fanatici della Porsche e anche per i comuni mortali, dirigenti e designer della marca si sono dati la regola ferrea di restare miglioristi abbandonando gli errori dei movimentisti di 50 anni fa. ▀

Porsche Museum, Porscheplatz, D-70435 Stuttgart-Zuffenhausen. Aperto martedì-domenica 9-18. Accessibile per ferrovia suburbana o in auto con ampio e comodo parcheggio gratuito sotto il Museo. Sito: www.porsche.de/museum

MOTOCICLETTE OLLEARO



Bicicletta a motore Ollearo del 1924 versione corsa, recentemente restaurata. A sinistra, bicicletta a motore Ollearo datata 1922, fotografata ad Automotoretrò 2018.

QUALITÀ ED ELEGANZA

di Mauro Preti



La Ollearo debutta nel 1922 con una bicicletta a motore curata ed elegante. Nel 1929 presenta l'interessante 175 a 4 tempi con trasmissione ad albero, che poi declina in diverse versioni di cilindrata e utilizzo. Nel 1938 trasforma a tre assi la Fiat 500 "Topolino". Nel dopoguerra l'aggiornamento della gamma non basta per la sopravvivenza

Neftali Ollearo nasce l'8 luglio 1896 a Piverone (TO) da genitori di fede evangelica che lo battezzano col nome del sesto figlio di Giacobbe. Il padre è mezzadro nella terra dell'ing. Camillo Olivetti e quando Neftali ha 12 anni facilita la sua assunzione nell'omonima industria di macchine per scrivere. Olivetti forma e valorizza i lavoratori di talento per i quadri aziendali, ma la Grande Guerra scombussola i piani e nel 1919 Neftali sceglie l'indipendenza aprendo un'officina per bici e moto in Corso Valentino a Torino. Nel 1921 lo raggiunge il fratello Marco e con lui costruisce un motore a due tempi di 132 cc, semplice e leggero, con il pistone con le fasce anche in basso per migliorare la compressione nel carter e il deflettore nel cielo per ottimizzare il riempimento della camera di scoppio. Lo provano fissato a una morsa, poi modificano una bici e lo collegano con una cinghia alla ruota posteriore. Nel 1922 espongono la loro creazione al Salone delle Belle Arti a Torino e il successo li convince a diventare costrut-

tori. Dopo alcuni esemplari con la trasmissione a cinghia, presentano l'evoluzione con il cambio a tre marce, l'avviamento a contropedale, la trasmissione a catena, il freno posteriore a espansione e il perno della ruota dietro sfilabile per lasciare in sede la catena nelle riparazioni. Gli Ollearo costruiscono tutto in proprio controllando la qualità e l'aspetto estetico, che è sempre elegante e, insieme con le prestazioni, l'affidabilità e il consumo di 2 litri per 100 km, attira una clientela selezionata. Nel 1923 si trasferiscono in via Mezzanile 13 a Torino, dove le officine sono al piano terra e le famiglie abitano al primo piano. Tutti lavorano in ditta, la moglie, i figli, il fratello Marco, "mago" dei telai, che dà lustro al marchio nelle corse, e la cognata Eva, detta "Briusa" (viva), che è contabile e di domenica corre pure lei. I motori buoni per le corse, sono buoni anche per il lavoro e i fratelli Ollearo realizzano alcuni piccoli motofurgoni con i quali scoprono una clientela di buoni pagatori che non abbandoneranno più.

Dai ciclomotori alle moto

La bicicletta a motore evolve nella versione Comfort Lusso con gli pneumatici "ballon", l'impianto elettrico e, a richiesta il tachimetro-contachilometri. Segue la Lady, con il telaio a culla e il paragonna per signore ed ecclesiasti. Nel 1925 gli Ollearo presentano il motore a due tempi maggiorato a 175 cc in due versioni: con i pedali per le norme dei ciclomotori dell'epoca e senza pedali per compiere il primo passo nella categoria superiore delle motoleggere. Intanto avviano lo studio di un motore 175 a 4 tempi, che è molto bello oltre che efficiente. Il blocco motore è diviso in due parti sul piano orizzontale, ha quattro staffe di fissaggio al telaio nella parte bassa con la coppa dell'olio che circola per sbattimento. La parte superiore contiene il cilindro che ha 60 mm di alesaggio e 61,5 mm di corsa e le valvole in testa comandate da aste e bilancieri; il cambio a quattro marce; il generatore di corrente per l'accensione a batteria e spinterogeno, di tipo automobilistico come recitano i

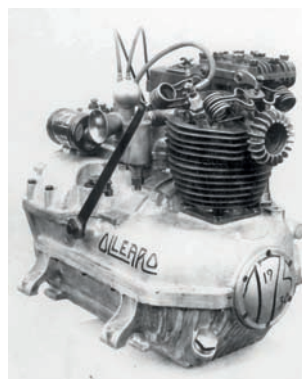


il nuovo motore equipaggia la moto Tipo 4 di 175 cc che ha la forcella a parallelogramma e il telaio a doppia culla con la struttura principale realizzata piegando un solo tubo lungo 5 metri per ridurre al minimo le pipe di raccordo saldobrasate. Dopo il successo nelle prove, la 175 Tipo 4 debutta alla Fiera del Ciclo e Motociclo di Torino nel marzo del 1930 con la strumentazione sul serbatoio disponibile a richiesta, che comprende l'orologio e il tachimetro-contachilometri.

Dalla 175 alla 500

La 175 Tipo 4 è sovradimensionata, poiché con una visione puntata agli sviluppi futuri, gli Ollearo realizzano una struttura capace di sopportare aumenti di cilindrata variando in pratica solo il cilindro. Nel 1931, la naturale evoluzione della 175 Tipo 4 è la Sirena 350 che nasce bene grazie alle esperienze precedenti ed è adatta anche alla clientela con qualche velleità sportiva grazie al motore con 15 CV a 4500 giri che permette 115 km/h. Nel 1932 nasce la 500 Perla con la meccanica simile, ma con il cilindro lievemente inclinato in avanti. La Perla con 18 CV a 4000 giri/minuto favorisce la coppia motrice ed è adatta all'impiego con il sidecar, ma a solo raggiunge i 125

orari. L'unico neo della gamma a quattro tempi è il peso di 120 chili per la 175 e di 180 chili per le 350 e 500 che ricade sui costi, sicché i prezzi sono i più alti tra le concorrenti di pari cilindrata. Tuttavia le poche moto che gli Ollearo producono trovano facile collocazione nel mercato locale che apprezza la qualità meccanica, l'esclusività della trasmissione ad albero e la bella presentazione estetica. La gestione familiare contribuisce e tenere bassi i costi, mentre l'autarchia instaurata dal regime fascista tiene lontana la concorrenza estera. La crescita dei modelli derivati dalla 175 Tipo 4 comprende la 250 che debutta nel marzo 1933 con l'alesaggio e la corsa di 68 mm X

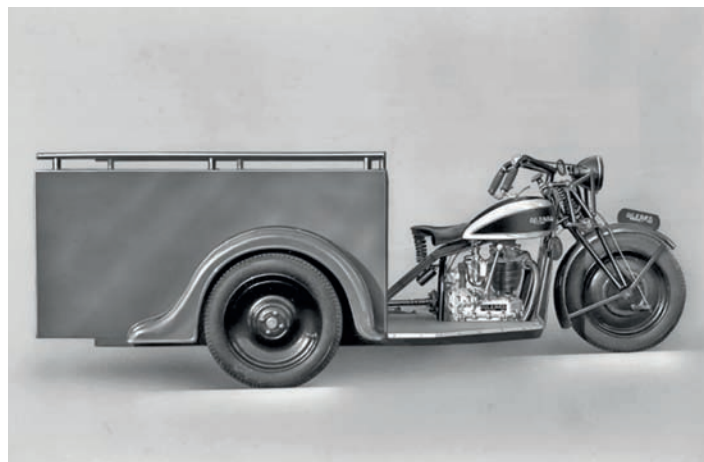
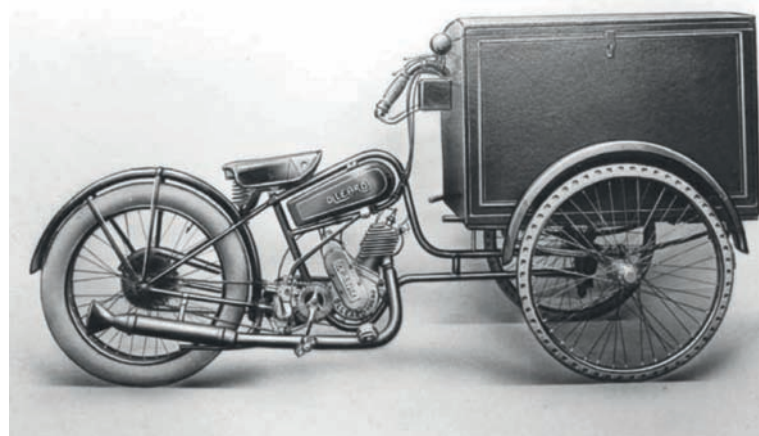


Il compatto ed ermetico blocco motore che sarà la base della produzione per un trentennio.

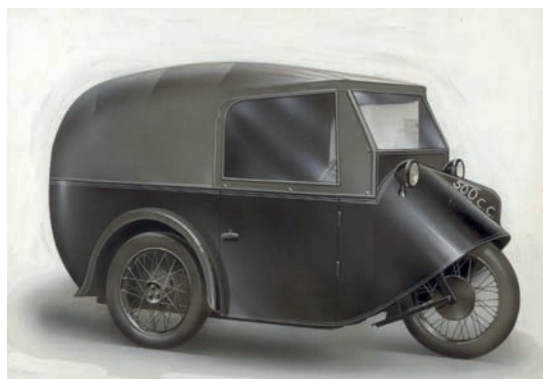


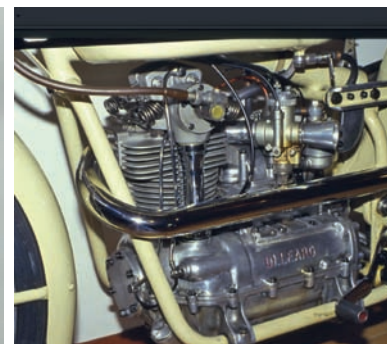
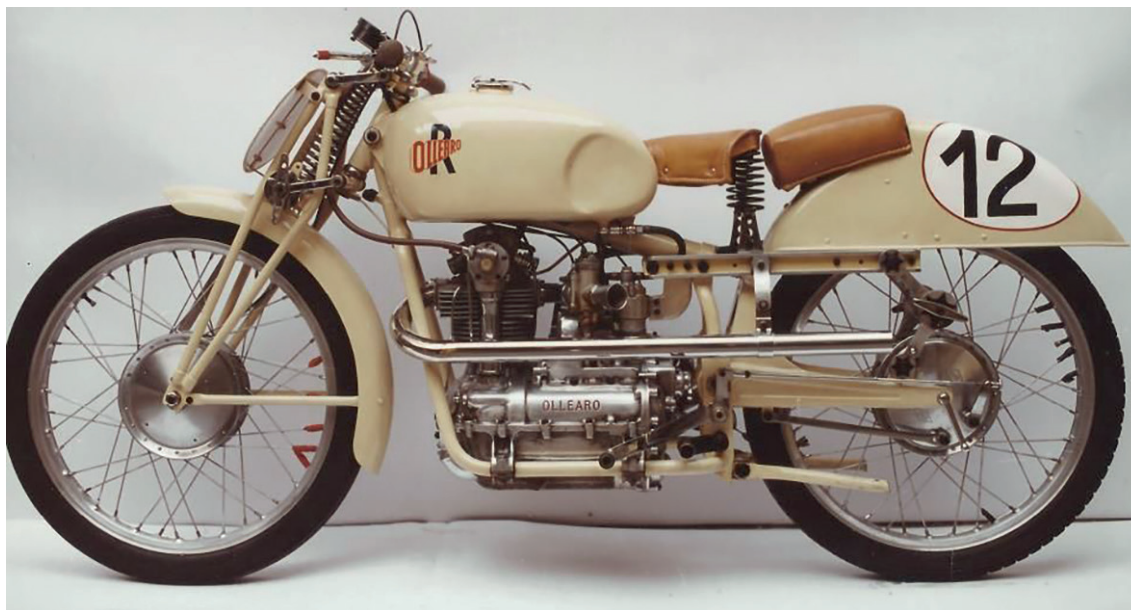
Pubblicità Ollearo tratta da riviste dell'epoca.

pieghevoli pubblicitari; l'avviamento a pedale; la frizione multi-disco e la trasmissione primaria. Sul lato posteriore del blocco esce l'albero cardanico che porta il moto al mozzo posteriore tramite una coppia conica racchiusa in un carter. Fra le due parti ci sono la manovella sbalzo e il volano opportunamente contrappesato. Il motore ruota in senso trasversale per allineare la catena cinematica frizione-cambio e albero alla ruota posteriore. Nel settembre 1929



Varie tipologie di motofurgoni e sotto la motovetturetta Ollearo del 1934, uccisa nella culla dalla Topolino.





Ollearo 250 cc del 1947 da corsa.

68 mm, i motocarri e infine le motovetturette con le quali nel 1934 gli Ollearo affrontano un mercato tutto da scoprire. I loro sforzi però sono vanificati nel 1936 dall'arrivo della Fiat 500 A "Topolino" che offre a un prezzo ragionevole le caratteristiche di una vera automobile. L'abbandono dello sviluppo dell'impegnativo progetto delle motovetturette causa perdite non indifferenti per gli Ollearo che sono abituati a non fare ricorso al credito e contare esclusivamente sui propri mezzi.

Topolino a tre assi

Nel 1938 però Fiat 500 "Topolino" offre agli Ollearo l'opportunità di realizzare una trasformazione con tre assi e il riduttore per aumentare la capacità di carico della popolare utilitaria. Nel periodo bellico la Ollearo è attiva nella subfornitura di componenti per armamenti ma non trascura del tutto la produzione civile, anzi le dedica il motore a 4 tempi trasformato per le installazioni fisse d'emergenza. Con il ritorno della normalità, gli Ollearo ammodernano le moto a 4 tempi adottando la forcella telescopica anteriore e le sospensioni

posteriori a ruota guidata. Progettano e costruiscono inoltre un micromotore a rullo con il cilindro rivolto in basso da montare sulla ruota posteriore di qualsiasi bicicletta. Come tutti i prodotti Ollearo, il micromotore è costruito con cura artigianale ma soccombe nei confronti del Mosquito e del Cucciolo che hanno prezzi più abbordabili e sono prodotti in grandi quantità. Per le necessità della ricostruzione del dopoguerra, gli Ollearo ampliano la gamma dei piccoli autocarri modificando con tre assi la Fiat 1100 ERL come la Topolino, che ora adotta la meccanica della versione C. Le vendite, forse anche per volontà del fondatore, restano in ambito regionale e la mancanza di una rete commerciale nazionale limita l'espansione. Altri limiti si possono individuare nella cura artigianale posta nella produzione che non consente di praticare prezzi allettanti in un mercato che premia le moto utilitarie e gli scooter a basso costo. Un altro limite è l'architettura dei motori che resta sostanzialmente quella del 1929. Bisogna però osservare che Roberto Ollearo, figlio di Neftali, nel 1947 trasforma un motore 250 con l'albero a camme in testa comandato

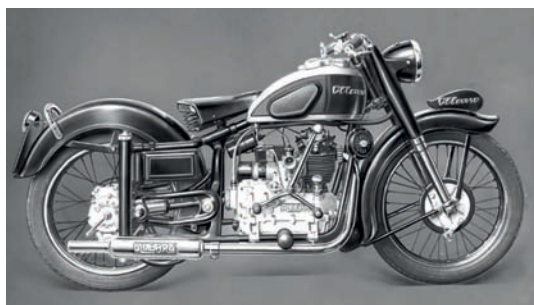
da coppie coniche e lubrificato a pressione e lo applica a una moto nella quale modifica il telaio con la sospensione posteriore "monocross" e riduce il peso a 107 chili. Lo stesso Roberto, che è appassionato di corse, pilota l'inedita 250 con risultati all'altezza delle migliori moto da competizione di pari cilindrata. Purtroppo l'interessante "monoalbero" di Roberto non ha un seguito nella produzione in serie, che perde progressivamente appeal mentre la concorrenza compie passi avanti. La Ollearo resta isolata ai margini, cessa ufficialmente di produrre moto nel 1952. L'azienda chiude per le carenze finanziarie causate da una serie di eventi concomitanti. Gli Ollearo resteranno nel mondo delle moto: Neftali il fondatore come presidente del M. C. Torino, dove organizza eventi importanti ma il carattere forte gli crea molte inimicizie, sino all'ultimo, quando nel 1962 le conseguenze di un incidente stradale ne causeranno la morte. Il figlio Roberto resta nel settore dove si distinguerà nell'attività sportiva delle moto sciolte, oltre alle Ollearo, con Guzzi Donolino e Condor, Gilera otto bulloni e Suzuki; con il sidecar da lui applicato a una Titan sarà campione



Eva Marzone

Nasce nel 1906, sorellastra minore di Ester moglie di Neftali, splendida e autoritaria diciottenne rientra in Italia dopo un periodo in Argentina e si impiega nell'attività di famiglia, il carattere indipendente la porta presto a provare le stesse motociclette che aiuta a produrre, e vestendo alla cavallerizza si impegna nella pratica agonistica. Inizia sugli ovali in terra battuta, dove batte anche i gentleman, poi la regolarità e le moto scalate, epica quella del Monviso nel '30 dove arrivarono al traguardo 12 moto su 100, unica donna partecipante giunta in vetta. In sella dal 1927 al 1941, si distingue oltre che per l'impegno, per il bell'aspetto e la prudenza, non si ricordano cadute o incidenti, se ne andrà per sempre nel 1998.

italiano nel 1972 e 1973 all'alba dei 52 anni, continuando a lavorare sulle moto nell'officina di famiglia e nel museo personale di moto Ollearo nella stessa casa di via Mezenile dove tutto ha avuto luogo, sino a quando ha avuto vita, lasciandoci nel 2007. ▲



Ollearo 500 Perla con telaio elastico del 1947.



Una delle Fiat 500 A "Topolino" modificata dagli Ollearo per aumentare la capacità di carico.



Fiat 500 C "Topolino", del 1950, tre assi Ollearo restaurato.

JEAN BEHRA

IL MOSCHETTIERE VOLANTE



di Renzo De Zottis

Nato a Nizza il 16 febbraio 1921, Jean Marie Behra inizia da giovanissimo a gareggiare con le biciclette diventando campione amatoriale delle Alpi Marittime. Con i premi delle prime gare acquista un ciclomotore che elabora assieme al fratello José (anche lui pilota) mostrando una capacità meccanica che non lo abbandonerà mai, anche quando sarà un pilota affermato, spingendolo sempre a suggerire valide soluzioni tecniche per le sue macchine. Nel 1937 a soli sedici anni passa alle moto in sella ad una Terrot 100 cc con la quale disputa le sue prime cronoscalate che vince facilmente. Dopo la guerra riprende a correre, questa volta su una Terrot 350 cc ex ufficiale e le sue brillanti performances attirano l'attenzione del grande campione motociclistico Georges Monneret che lo spinge a partecipare al Grand Prix de la Libération in programma nel settembre del 1945 al Bois de Boulogne a Parigi. Grazie ai suoi preziosi consigli Behra diventa rapidamente un pilota di primo piano, conquistando su Moto Guzzi il titolo di

Campione Motociclistico di Francia nella categoria 500 cc per quattro anni consecutivi dal 1948 al 1951. Ma il focoso nizzardo sogna le corse automobilistiche e l'occasione di debuttare su quattro ruote si concretizza nel 1949 alla cronoscalata del Mont Ventoux dove

corre su una Maserati 4CLT iscritta da Pierre Boncompagni, vince la classe e si classifica terzo assoluto dietro alle due Simca-Gordini ufficiali di Trintignant e Manzon. Paul Vallée, direttore dell'Ecurie France, gli offre allora di partecipare al Gran Prix du Salon a Monthléry



Jean Behra fu un grande centauro e vinse su Moto Guzzi per quattro anni consecutivi il titolo di campione francese della classe 500.



Jean festeggia a Reims con Amedée Gordini la sua straordinaria vittoria nel Gran Prix de la Marne del 1952 dove batte le favoritissime Ferrari 500 di Farina e Ascari.

Il piccolo francese non viene forse considerato fra i fuoriclasse del suo tempo ma vanta un invidiabile palmarès di vittorie e resta uno dei piloti più popolari e amati degli anni Cinquanta

Nel 1952 entra a far parte della squadra Gordini con Trintignant, Manzon e Simon. Qui è impegnato sulla T16 in uno dei numerosissimi Gran Premi che affollavano il calendario negli anni Cinquanta.





Nel 1953 Behra partecipa senza fortuna con questa Gordini T24S alla Carrera Panamericana.



Partecipa nel 1957 alla 24 Ore di Le Mans con questa Maserati 450 S in coppia con André Simon.



Con la Maserati 250 F sul circuito di Aintree durante il Gran Premio di Gran Bretagna del 1957.



Al Gran Premio di Francia di Rouen del 1957 Behra conclude al sesto posto dopo il cedimento del motore della sua Maserati 250 F a pochi metri dal traguardo.

al volante di una Talbot-Lago T26C con la quale si classifica sesto malgrado un testacoda e nell'ambiente si comincia a notare il piccolo pilota con il casco a scacchi, sempre sorridente e cordiale con tutti. Nel gennaio 1950 partecipa al Rally di Montecarlo in coppia con Julio Quintin dove termina terzo assoluto e primo nella classe fino a 1.100 cc. su una Simca Gordini 8 Sport.

I quattro moschettieri

Nel 1952 finalmente la svolta: Amedée Gordini, chiuso il suo rapporto con la Simca si mette in proprio e inserisce Behra nella sua squadra da Gran Prix accanto a Maurice Trintignant, Robert Manzon e André Simon che passeranno alla storia come "i quattro moschettieri". L'esordio nel mondiale di Formula Uno di "Jeannot", come è soprannominato, è al Gran Premio di Svizzera e non potrebbe essere dei migliori in quanto giunge terzo dietro alle Ferrari 500 di Piero Taruffi e Rudi Fischer conquistando i suoi primi punti mondiali a quali aggiungerà nella stagione un quinto posto in Germania. Ma il suo capolavoro lo compie al Gran Prix de La Marne a Reims dove con la Gordini T16 due litri riesce a battere le favoritissime Ferrari 500 di Farina e Ascari diventando una sorta di eroe nazionale. Molto buone anche le sue prestazioni nei numerosi Gran Premi fuori campionato che negli anni Cinquanta costellavano il calendario ma durante i tre anni nei quali resta alla Gordini raccoglie meno di quanto il suo talento meriterebbe, soprattutto a causa della scarsa affidabilità delle T16 che nel campionato mondiale stentano a competere con i migliori. Per questo l'attaccamento al "Sorcier" non basta per resistere al richiamo delle grandi scuderie e così due dei quattro moschettieri se ne

vanno: Trintignant firma per la Ferrari mentre Behra approda alla Maserati. Nel 1955 con la 250 F arriva terzo a Monaco e vince i Gran Premi fuori campionato di Pau e Bordeaux ma la sua migliore stagione in Formula Uno resta il 1956 con un secondo posto in Argentina e quattro terzi posti a Monaco, Francia, Gran Bretagna e Germania che gli permettono di classificarsi quarto alla fine del campionato mondiale dietro solo a Fangio, Moss e Collins. Nelle Sport, con la Maserati 300 S, si afferma nella 1000 Km di Germania, nella 1000 Km di Parigi e al Gran Premio Roma a Castelfusano. Nel 1957 diventa compagno di squadra del quattro volte campione del mondo Juan Manuel Fangio e grazie agli insegnamenti del fuoriclasse argentino Jean raggiunge la sua massima competitività conquistando cinque prove fuori campionato: Pau, Modena e Casablanca sulla Maserati, Caen e Silverstone su una BRM P25. Nelle Sport aggiunge al suo palmarès una magnifica vittoria alla 12 Ore di Sebring in coppia con Fangio su Maserati 450 S. Dopo l'abbandono delle corse della casa del Tridente alla fine del 1957, la stagione successiva lo vede correre in Formula Uno per la BRM che però lascia nonostante qualche bella vittoria in gare fuori campionato. Così il direttore sportivo della Porsche Huschke von Hanstein contatta il pilota francese e inizia un intenso rapporto con Stoccarda.

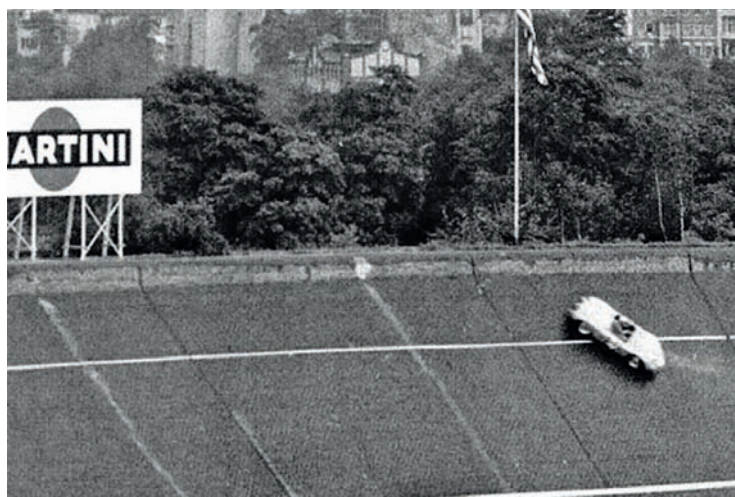
Behra ripreso mentre festeggia con il suo compagno di squadra Juan Manuel Fangio la vittoria alla 12 Ore di Sebring del 1957 su Maserati 450 S.



Behra, Porsche e Ferrari

Con la 718 RSK è primo a Rouen, al Mont Ventoux, a Reims (gara di F2) e all'Avus mentre si classifica secondo assoluto alla Targa Florio con Giorgio Scarlatti e terzo assoluto e primo di classe alla 24 Ore di Le Mans in coppia con Hans Hermann. Tra l'altro trova il tempo di progettare sulla meccanica della piccola spider tedesca, in collaborazione con Valerio Colotti, una monoposto di F2 denominata Behra-Porsche con la quale la sua grande amica Maria Teresa de Filippis tenterà invano di qualificarsi a Montecarlo. Insomma sembra proprio che Jean sia entrato nel firmamento dei grandi piloti e infatti la chiamata a Maranello non tarda ad arrivare. La sua stagione 1959 (l'ultima) inizia sotto il rosso Ferrari insieme all'inglese Tony Brooks, in sostituzione di Peter Collins e Luigi Musso scomparsi durante il 1958. I due non possono essere più diversi come stile di guida e come carattere e in sovrappiù Enzo Ferrari sceglie di non indicare nessuno dei due come caposquadra, ruolo da conquistarsi in pista, cosa che Behra accetta malvolentieri e la tensione cresce. E al Gran Premio di Francia di Reims in luglio avviene l'irreparabile. Brooks domina la corsa dal primo all'ultimo giro mentre Behra naviga nelle posizioni di rincalzo fino al 31° giro quando deve abbandonare per la rottura di un pistone e dire probabilmente addio alle sue chances di competere per il titolo mondiale. Dopo la gara il team manager Romolo Tavoni gli fa notare che il suo motore aveva subito troppi fuori giri durante la corsa e per il francese la misura è colma. Rilascia un'intervista al corrispondente de "L'Equipe" nella quale si lamenta che la Ferrari gli ha dato una vettura non all'altezza di quella di Brooks e che ai box non tengono conto delle sue indicazioni tecniche. Il giorno seguente Enzo Ferrari telefona a Tavoni e gli impone di chiedere al pilota francese immediate scuse e le rettifiche del caso ma quando il povero Romolo inoltra personalmente a Jean queste richieste riceve un sonoro ceffone. Nei giorni seguenti i tentativi di riappacificazione a Maranello non hanno esito così il Drake fa liquidare il dovuto a Behra e lo mette alla porta. Senza più una

L'ultima immagine di "Jeannot" mentre, perso il controllo dell'auto, sta per uscire di strada alla curva sopraelevata della Nordschleife.



Nel 1959 inizia il breve e burrascoso rapporto con la Ferrari. Qui Jean è su una 250 TR/59 alla 1000 Km del Nuerburgring in coppia con Tony Brooks. Giungeranno terzi assoluti.



Tra le molte vetture portate in pista da Behra c'è anche la BRM P25, qui ripresa durante la vittoriosa gara di Silverstone nel 1957.



Maria Teresa de Filippis prova la Behra-Porsche con la quale tenterà invano di qualificarsi a Montecarlo. La vettura era stata realizzata sulla base dello spider Porsche in collaborazione con Valerio Colotti.



Festeggiata all'arrivo la Porsche 718 SRK 1.6 di Jean Behra e Hans Hermann giunta terza assoluta e prima di classe alla 24 Ore di Le Mans del 1958, dietro solo alle ben più potenti tre litri Ferrari e Aston Martin.



1 agosto 1959. La Porsche spider di Jean Behra sotto l'acqua insegue le 718 ufficiali di Von Trips e Bonnier. La vettura è di proprietà del pilota francese che, scaricato dalla Ferrari, si è iscritto in questa gara di contorno al Gran Premio di Germania.

scuderia di vertice ma con tanta voglia di rivincita, Jean iscrive la sua 718 RSK (regalatagli dallo stesso Husckhe von Hainstein per le sue vittorie) a una gara Sport di contorno al Gran Premio di Germania in programma domenica 2 agosto sul circuito berlinese dell'Avus. Quel fatidico sabato 1° agosto la pioggia rende ancora più pericoloso e viscido l'obsoleto autodromo tedesco ricavato in parte da due lunghissimi rettilinei autostradali. Indifferente al rischio, come sempre, Behra tenta di tenere il passo delle 718 ufficiali di Von Trips e Bonnier, decisamente più aggiornate, superando i limiti di aderenza fino a quando la piccola spider d'argento numero 21 entra in testacoda e parte per la tangente verso la parte superiore della grande curva sopraelevata Nordschleife schiantandosi contro uno dei pilastri in cemento, residuo della seconda guerra mondiale. Jean viene sbalzato in aria e muore per le ferite riportate, ennesimo tributo alle corse di quegli anni prima che le cinture di sicurezza diventassero obbligatorie. Finisce così la storia di questo grande pilota che forse non ha raccolto quanto il suo talento meritava ma che ha vissuto tutta la sua breve vita come ha affrontato le corse: sempre al limite e con un sorriso spavaldo sulle labbra. ▀



Una Fiat che non ti aspetti, ospite del Registro dedicato al marchio torinese: è la ultracentenaria Tipo 6, mossa si da un 4 cilindri come da prassi per la Casa, ma da 9 litri di cilindrata...



Grande risalto ha avuto il display allestito dal Club Serenissima Storico nell'ambito dell'ASI Village: protagoniste due Lancia, una Astura IV Serie berlina Pinin Farina del 1938 (in primo piano) e una Aprilia limousine Boneschi del 1937.



Tra le molte auto portate dal Mauto spiccavano la Lambda personale di Vincenzo Lancia (una berlina con carrozzeria tipo Weymann a 6 luci, qui in primo piano), e una Fiat 520 cabriolet esportata originariamente in Uruguay. Entrambe sono classe 1928.

COME PRIMA, PIÙ DI PRIMA!



di Matteo Giacon

Eccezionale. Esaltante. Epica. Questi gli aggettivi che meglio descrivono la quarantesima edizione di Auto e Moto d'Epoca, la prima del nuovo corso dopo l'abbandono della storica location patavina, e che non per caso sono aggettivi che iniziano per E, come Emilia-Romagna, la terra dei motori, cui è toccato l'onore di ospitare la rassegna numero uno d'Italia. Onore peraltro

non disgiunto da un certo onere: allestire uno show come questo senza snaturarlo non è uno scherzo, reinventarlo per adattarlo a una nuova sede richiede nervi saldi. In varie occasioni è capitato che operazioni del genere, causa lo stravolgimento apportato ad abitudini consolidate, abbiano lasciato gli appassionati freddini, per non dire peggio. Bene, è bastato poco per spazzare via i dubbi

Un simbolo della nostra industria negli anni del boom, con un primo proprietario d'eccezione: è la Giulietta prima serie del 1956 usata da Enrico Mattei, vedette dell'ASI Village.



Partenza col botto per la prima Auto e Moto d'Epoca targata Bologna. L'esperienza decennale e le opportunità garantite dalla fiera del capoluogo emiliano hanno dato vita ad uno spettacolo favoloso per valore e dimensioni

in merito, e la folla assiepata ai cancelli in un qualunque dei 4 giorni di apertura già lasciava presagire uno show da record. I 235.000 mq a disposizione, suddivisi in 13 padiglioni e 6 piazzali, hanno faticato a contenere una marea umana paragonabile a quella di un Motorshow dei tempi d'oro. Eccezionale poi il numero di auto presenti, stimate in oltre 7000, cioè un buon 25% sopra alle migliori edizioni precedenti di AME!

Auto e Moto d'Epoca non ha quindi ritrovato solo gli amici di vecchia data, stranieri inclusi, ma grazie evidentemente all'appeal della location, e di quel che c'era dentro, se ne è fatta parecchi di nuovi, specie giovani: un altro dettaglio che rimanda all'epopea del Motorshow. In compenso, nonostante la disponibilità di una superficie espositiva immensa, di una logistica di prim'ordine e di hall moderne e funzionali ha stupito constatare come gli stand di alcuni commercianti presentassero ancora una configurazione a scatola di sardine (con le auto pigiate una addosso all'altra). Poco male: il sovraffollamento di certi settori, fenomeno comunque limitato, è apparso come l'unico, sopportabilissimo neo di una rassegna da incorniciare. Qualsiasi residuo complesso d'inferiorità potesse infatti esserci fra Auto e Moto d'Epoca e le fiere europee di maggior richiamo è sembrato totalmente azzerrato. A questo ha contribuito anche un ulteriore riposizionamento verso l'alto dell'asticella qualitativa delle auto in mostra e l'attenzione riservata al mondo delle due ruote, cui era dedicato un intero padiglione. Anche il reparto ricambi & automobili ha beneficiato dei pregi offerti dalla struttura bolognese, risultandone valorizzato nella fruibilità. Quanto ai trend emersi quest'anno, è doveroso partire da quanto visto nell'area business, e che si può riassumere così: c'era



Altro Bisione d'eccezione era questa 6C 2500 GT del 1950, con carrozzeria sperimentale in alluminio e motore con specifiche Super Sport, vista presso il registro dedicato a questo modello (che gli alfisti dell'epoca consideravano l'ultima autentica Alfa!).



La Fiat 6C 1500 è una macchina più rara di quel che si pensi, ancora oggi ingiustamente poco considerata dal mondo dei collezionisti. Bene ha fatto la Scuderia San Martino a portarne in mostra un esemplare del 1946 dal muso a spartivento in stile 1100.



A Bologna c'erano incredibilmente due Bisiluro Tarf; questo in foto è l'Italcorsa Tarf II del 1951, esposto dal Louwman Museum, poco distante era presente anche il Tarf I nella versione con motore Gilera da 350 cc (portato dal Mauto).



Vero centro nevralgico della manifestazione, il foyer della fiera ospitava modelli portati da alcune importanti realtà museali. In particolare, dalla belga Autoworld proveniva questa Nagant Six Type 137 del 1928, mossa da un 6 cilindri di 2 litri erogante 45 CV.



Ovunque vada, Ruote Da Sogno lascia il segno, a maggior ragione qui a Bologna, dove giocava quasi in casa. Fra le tante proposte di questo operatore si distingueva questa Fiat 1400 Panoramica Zagato del 1950. Prezzo (366.000 euro) adeguato alla caratura del pezzo.

parecchia Motor Valley. Per quanto Porsche, Mercedes, Alfa, Lancia, Fiat, BMW, Jaguar siano stati come sempre sugli scudi, è indubbio che il pianeta Modena è apparso in gran spolvero. Numerose le transazioni concluse (almeno sulla carta), con quotazioni meno pazze del solito. Fra le auto pronte a passare di mano, apprezzata anche la presenza di varie fuoriserie: per dire, non capita spesso di trovare in vendita in contemporanea ben tre Fiat 1400 firmate da alcuni dei nostri più celebri atelier (nello specifico una Panoramica Zagato, una cabriolet Bertone e la Orchidea by Vignale & Michelotti). Complementari a broker e dealer sono poi stati gli stand ufficiali di varie Case automobilistiche: assieme a habitués come Mercedes e Stellantis (cioè Fiat

Heritage, che ha mostrato la rinata 33) si è fatta notare Volvo, presente in gran pompa anche se in un padiglione periferico. Letteralmente centrali, al contrario, le aree per sodalizi e istituzioni varie, dove a farla da padrone erano ancora una volta innumerevoli leggende di origine nostrana, come dimostrato dai parterre di ASI (con la rassegna denominata Orgoglio Italiano) e ACI Storico (con le celebrazioni per la Targa Florio). Da rilevare il cospicuo numero di anteguerra portate da registri e club, come anche da musei privati e pubblici – circostanza mai scontata alle nostre latitudini. In ogni caso, equamente suddivisa fra le auto in vendita o in sola esposizione, c'era anche una quota non indifferente di auto "popolari",

poco pretenziose ma spesso di enorme valenza storico-culturale. Simbolo di tale categoria può benissimo essere la Giulietta berlina che fu di Enrico Mattei esposta dall'ASI. Per contro, latitavano anche quest'anno le americane; la loro penuria, ormai una costante, è legata più ai gusti degli appassionati nostrani che ad un ostracismo verso il *Made In USA* da parte di espositori o organizzatori. Ed è proprio a chi si è sobbarcato l'impegno di dare vita alla rassegna felsinea che rivolgiamo un ultimo doveroso pensiero. Non è da tutti rinascere a 40 anni, ma ad Auto e Moto d'Epoca la cosa è riuscita benissimo. ▲

Parecchie le Marche che giocavano in casa come Lamborghini, per esempio. Qui la Countach LP400 del 1975 per la quale Real Art On Wheels chiedeva 1.050.000 euro.

Piacevolmente tante le Ferrari in vendita, come questa 275 GTB Shortnose del 1965 di Real Art On Wheels, che poteva essere vostra a 2.150.000 euro.

Questa Mercedes 540 K Cabriolet B del 1937 portata da Baroni Consulting era una delle auto di maggior spicco fra le migliaia viste al salone.

Molti l'hanno scambiata per un giocattolo, ma la Mopi (da Moped Plonir) è un prototipo del 1959 dell'ingegnere sloveno Hinko Čerč della Tomos di Capodistria, fabbrica da cui proviene il motore da 49 cc che lo spinge fino a...30 km/h!



LE 850 SPIDER TRA UMBRIA E TOSCANA

Il Club Fiat 850 Spider Bertone ha chiuso la stagione dei raduni con il terzo meeting di quest'anno, tenutosi dal 14 al 17 settembre a cavallo tra le province di Perugia e Arezzo. 33 equipaggi provenienti da tutto il centro nord Italia si sono ritrovati a Città di Castello per quattro giornate all'insegna della passione e della scoperta di un territorio davvero interessante. Tutto ha avuto inizio giovedì 14 settembre con la visita al Birrificcio Altotevere di San Giustino, dove i partecipanti hanno scoperto i segreti della lavorazione della birra artigianale; la mattina successiva il variopinto serpentone di 850 Spider si è spostato in terra Toscana per la visita di Sansepolcro e, in particolare, del Museo delle Erbe "Aboca Museum" che racconta la storia dell'erboristeria nel corso dei secoli; il pomeriggio è stato invece dedicato alla visita di Anghiari. Tutto umbro invece il programma del sabato che ha visto le visite di Monte Santa Maria Tiberina, Montone e del Museo Malakos a Città di Castello, il cui centro è stato teatro del programma della domenica mattina. Si chiude così un'annata che ha visto il club crescere sia come partecipazione ai raduni che come numero di soci; a tal proposito il sodalizio invita i possessori di 850 Spider Bertone e derivate a unirsi al club per vivere la propria passione in un contesto davvero unico.

www.fiat850spider.it



Cisitalia 202 SMM "1001" di Riccardo Marini a cui è stata assegnata la Targa La Motta, premio speciale realizzato da Salvo Manuli.



LA BIANCHINA MOLISANA: PERCHÉ IL MOLISE ESISTE!

Partendo da un tormentone popolare sul web, "Il Molise non esiste", è nata l'idea di questo Raduno, perfettamente organizzato dalla Delegazione Lazio-Abruzzo-Molise del Bianchina Club. Il raduno si è svolto il primo fine settimana di settembre, quando venticinque Bianchina, provenienti da tutta Italia, si sono prima incontrate nell'accogliente Venafo Palace Hotel e poi dirette verso la Cantina Campi Valerio di Monteroduni (IS) per una degustazione enogastronomica molto apprezzata da tutti. A seguire gli equipaggi si sono diretti verso il centro storico di Monteroduni per una visita al Castello Pignatelli che domina il paese e tutta la vallata. Il sabato è stato dedicato a una gita ad Agnone, alla più antica e famosa fabbrica di campane d'Italia, la Pontificia Fonderia di campane Marinelli, all'Abbazia di Castelpetroso e alla Basilica Minore dell'Addolorata dove le auto sono state esposte davanti all'imponente facciata neogotica. La domenica le Bianchina hanno sostato nella panoramica Piazza Antonio De Curtis di Venafo mentre gli equipaggi hanno visitato il centro storico, l'interessante Museo Winter Line War, che raccoglie innumerevoli reperti originali della II Guerra Mondiale, e la residenza nobile Palazzo Pandone. La giornata si è conclusa con un'ultima degustazione al ristorante, la Taverna di Camillo. Ma non finisce qui, il Molise che non esiste offre ancora tanti luoghi incantati da visitare e specialità da gustare.

segreteria@bianchina.org



GRAN PREMIO LA MOTTA A NICOSIA

Nel fine settimana del 7 e 8 ottobre 2023 si è svolto il Gran Premio La Motta, concorso dinamico di conservazione e restauro per vetture Turismo, Gran Turismo e Sport costruite tra il 1947 e il 1957 con documentato passato storico in competizioni sportive. La manifestazione ha riportato la cittadina siciliana ai tempi delle grandi corse automobilistiche a cavallo tra la fine degli anni Quaranta e l'inizio dei Cinquanta con quattro sfilate in circuito cittadino chiuso al traffico. Il tutto offerto in un clima rievocativo in costume atto a ricreare l'ambiente delle corse su strada del periodo in cui operò il barone Stefano La Motta nella sua duplice veste di pilota e organizzatore.

L'evento è stato organizzato dall'Associazione Veicoli Storici Nicosia in collaborazione con Corrado Lopresto, famoso collezionista milanese. Diciannove le auto partecipanti sul circuito cittadino in rappresentanza di ben dodici marchi: Ferrari, Cisitalia, Alfa Romeo, Mercedes, Maserati, Ermini, Jaguar, Lancia, Ashley, Microplas, Siata e Fiat, con modelli originali e diverse derivate sport artigianali, vere protagoniste delle corse di quegli anni. Il concorso dinamico è stato vinto dalla Ferrari 340MM del 1953 ricarozzata da Scaglietti di Roberto Crippa. Il trofeo miglior conservazione è stato assegnato alla Cisitalia 202 SMM di Klaus Edel, mentre quello per il miglior restauro alla Lancia Aprilia Paganelli di Rosario Menza.

La coppa miglior vettura turismo è stata consegnata all'Alfa Romeo 1900 di Carlo Di Bella, quella dedicata alla miglior vettura GT alla Mercedes 300 SL di Alberto Cefis e quella destinata alla miglior vettura sport alla Ermini 1100 sport int. di Eugenio Ercoli. La riedizione della Targa La Motta, premio speciale realizzato dall'artista Salvo Manuli, recentemente scomparso, e assegnato dall'Associazione organizzatrice alla vettura che meglio rappresenta lo spirito sportivo del pilota siciliano, è stata invece consegnata alla bianca Cisitalia 202 SMM "1001" di Riccardo Marini.

CARROZZE E CAVALLI MOTORE

La locomozione nel tempo è stato il tema del raduno organizzato in ottobre dal Monza Auto e Moto Storiche, in concomitanza con il Concorso Internazionale di Attacchi di Tradizione "La Lodovica" per carrozze d'epoca, che si è tenuto a Cascina Lodovica, uno dei fiori all'occhiello di Oreno di Vimercate. Nel borgo immerso in una terra di antica civiltà. Auto storiche e splendide carrozze hanno dato vita a un museo a cielo aperto che ha raccontato agli spettatori la storia della locomozione dalle Carrozze ai Cavalli Motore. Dopo la visita mattutina alla chiesa di San Michele Arcangelo, al centro storico e in particolare al Convento Franciscano risalente al XIII secolo gli equipaggi sono tornati a Cascina La Lodovica per assistere alla Prova di Manegevolezza e sfilare sul campo di gara.



PREMIO "MATTONELLA" 2023

Alla Fiera di Bologna in occasione della Mostra Auto e Moto d'epoca l'ARACI, Fellowship del Rotary ha consegnato a Lorenzo Tessari di Peschiera del Garda la "mattonella" a riconoscimento della sua assidua partecipazione agli eventi di quest'anno. L'occasione è stata propizia anche per consegnare alla Protezione Civile dell'Emilia Romagna un contributo - ritirato dall'Assessore al bilancio della Regione, Paolo Calvano - per le recenti alluvioni. Il tutto si è svolto durante un incontro conviviale alla presenza del Governatore e di ben 6 club rotariani del bolognese e del Presidente dell'ACHAFR Matthijs Van Den Adel. Durante le giornate di Fiera è stato presentato inoltre il ricco calendario del prossimo anno articolato su 15 manifestazioni. Dopo l'Assemblea elettiva prevista per il 16 marzo a Roma la stagione accenderà i motori. Tra i vari appuntamenti vanno sicuramente menzionati Umbria Legend (5-7 aprile), Coast to Coast dal Tirreno all'Adriatico (2-5 maggio), Sun Tour (30 maggio - 2 giugno), 100miglia della Calabria (20-23 giugno), Tour d'Abruzzo (19-22 settembre) e Araci Marche (11-13 ottobre). La Mostra statica di Roma, dopo il chiaro e meritato successo di quest'anno, verrà riproposta con numerose novità ed è in calendario a fine settembre in una Piazza prestigiosa della Capitale. L'appuntamento internazionale dell'ACHAFR, che quest'anno è stato organizzato in Italia dall'ARACI e vissuto con ampi consensi da 60 equipaggi di cui una trentina stranieri provenienti da Germania, Olanda, Spagna e Svizzera, si svolgerà nel 2024, con la regia della Federazione Inglese, in Normandia dal 9 al 12 settembre.



ARONA - STRESA - ARONA

La prima corsa automobilistica Italiana. Dopo attente e scrupolose ricerche, questo non è più un dubbio, ma è un'affermazione: il 12 settembre 1897 ebbe luogo tra Arona e Stresa la prima corsa automobilistica italiana. Essa fu patrocinata dal C.A.I., acronimo di Club Automobilisti Italiani, che divenne l'anno successivo (1898) l'ACI Milano e questa, ancor oggi, è la certificazione che serve per poter considerare competitiva una manifestazione o un campionato. Anche il numero dei concorrenti crebbe e arrivò ad un numero accettabile, furono ben 16 gli iscritti, contro i 5 - divisi in 2 classi - della Torino Asti. Una ulteriore prova fu il riscontro della stampa del tempo, che acclamò a grandi lettere la Arona-Stresa-Arona come la prima corsa automobilistica italiana. La Gazzetta dello Sport, Il corriere della sera, il quotidiano La vedetta e molti altri, seguirono l'evento. L'unica gara "sperimentale per automotori" che l'aveva preceduta fu la Torino-Asti, che si svolse nel 1895 e vide la partecipazione di tre autovetture, di cui una azionata a vapore e due "bicicletti", cioè due motociclette.

La gara di quest'anno si è svolta in due bellissime giornate all'inizio di settembre quando le belle e antiche vetture d'epoca si sono ritrovate per celebrare lo storico evento lungo il percorso originario del 1897.



MODENA CENTO ORE 2023

La gara si è svolta in 4 giorni, in 4 tra i circuiti più famosi d'Italia, con nove prove speciali e 959 km totali percorsi. Le nazioni rappresentate tra gli equipaggi partecipanti erano più di 15, più del 90% degli equipaggi erano stranieri. Il via alla ventitreesima edizione è stato dato all'Argentario e la sfida si è sviluppata tra Toscana, Lazio, Umbria ed Emilia-Romagna: prima a Vallelunga, poi a Magione, fino al Mugello e finalmente a Modena per il gran finale. Le impegnative giornate al volante sono sempre state accompagnate da serate spettacolari in location da sogno, come la Gala Soirée al Teatro della Pergola di Firenze, o la serata conclusiva all'Accademia Militare di Modena. La migliore tradizione culinaria, unita a un'ospitalità d'eccellenza, sono il perfetto completamento alle cento ore di adrenalina.

Nella Classifica Competition pre 1965 C/D/E/F, primo classificato l'equipaggio Robin Ellis - Julian Thomas su Lotus Elan "Shapecraft" del 1965, seguiti da Philip Walker e Miles Griffiths su Jaguar E-Type del 1964, terzi Marcus Anderson e James Rudd su Jaguar E-Type del 1962. La Classifica Competition G/H/I post 1965 ha visto prevalere Seb e Steven Perez su Lancia Stratos HF gr.4 del 1975, al secondo posto si sono piazzati Glenn e Conrad Janssens a bordo della Porsche 911 Carrera Rs del 1974 mentre il terzo gradino è andato a Judd Schreiber e Alberto Scilla su Porsche 911 S del 1970. La Classifica "Index of Performance" è stata appannaggio di Alian e Jacob Thom su Lotus Cortina del 1965, secondi Peter Reynolds e Simon Ward sempre su Lotus Cortina ma del 1963, terzo posto per Robin Ellis e Julian Thomas sulla Lotus Elan "Shapecraft" del 1965.

Il premio al miglior team è andato, per la regolarità, al Jaguar Classic e, per la competizione, al Formula GT. Riconoscimenti speciali sono stati assegnati a Mathias Korber e Roberto Restelli, su Alfa Romeo Giulia Sprint GTA del 1965, per aver supportato con OKP Racing Team il campionato Alfa Revival Cup e a Fritz Burkard e Rocco Penna che hanno vinto il premio Most Interesting Car con la loro Ferrari 250 GT Berlinetta del 1955.



TROFEO AMBROSIANO: SUCCESSO SUI NAVIGLI

Si sono presentati quasi in cinquanta al Trofeo Ambrosiano, la classica organizzata ogni anno dal C.A.V.E.M. (Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano), manifestazione di formula Crono ASI con 56 prove cronometrate con raduno turistico al seguito. L'evento si è spostato nella caratteristica area dei navigli dell'hinterland milanese, con un percorso di 78 chilometri lungo le alzaie straordinariamente aperte al traffico. Trentasette gli equipaggi impegnati nelle prove di abilità col cronometro e altri a far da cornice in coda allo schieramento. Estesa la "forbice" di anzianità delle vetture, che andava dalla bellissima Bugatti T4 Grand Sport del 1928 con il numero 1, alla youngtimer BMW Z3 Roadster del 2002. La manifestazione ha preso il via alle 9.30 di domenica 15 ottobre dalla piazza del Comune di Marcallo con Casone, dove immediatamente i concorrenti hanno affrontato le prime prove cronometrate racchiuse in tre macroblocchi. Da lì uno spettacolare trasferimento lungo le affascinanti alzaie del Naviglio, riservate normalmente solo al traffico ciclopedonale, attraverso fantastiche ville con parchi e borghi incantevoli come il centro storico di Bernate Ticino, di Robecco sul Naviglio, di Cassinetta di Lugagnano fino a Gaggiano, teatro del quarto gruppo di prove cronometrate. Qui una breve sosta per un aperitivo nel capannone di Autovigano per ammirare le splendide vetture d'epoca in esposizione e poi via di nuovo, in ordine di numero, verso le prove finali di nuovo a Marcallo. Vincitore dell'8° Trofeo Ambrosiano-Coppa dei Navigli l'equipaggio Franco Spagnoli-Riccardo Guggiana su Fiat 508 C della scuderia Old Wheels con 169,74 penalità davanti a Pippo Rapisarda-Danilo Piga su Fiat 124 Spider 1600 del CAVEM con 276,92 penalità e a Sergio Mazzoleni-Edrisio Carrara su Triumph TR2 del Team Orobico con 297,22 penalità. Daniela e Milena Guaita su Lancia Appia III Serie del 1960 si aggiudicavano la classifica femminile, mentre Carlo e Vittorio Genoni su Lancia Ardea del 1940 erano i migliori tra gli equipaggi che usavano cronometri meccanici. Il prossimo appuntamento è per il 13 ottobre 2024 con nuove sorprese.



LA RIEVOCAZIONE DEL CIRCUITO CHIENTI E POTENZA

Oltre sessanta partecipanti hanno vivacizzato l'entusiasmante evento distribuito su tre giornate: ampia rilevanza è stata data al lato turistico e culturale dell'evento che ha accolto gli equipaggi nel Borgo Lanciano Resort di Castelraimondo, nel maceratese dove hanno potuto godere del servizio Spa offerto dal CAEM. Appuntamenti culturali, come la visione del docu-film "Benelli su Benelli", e visite turistiche ai paesi dell'entroterra a cavallo tra Marche e Umbria. di Pioraco, Fiuminata, Passo del Cornello, Nocera Umbra, Annifo, Colfiorito, Serravalle di Chienti, Piani di Montelago, Sefro per tornare a Borgo Lanciano. Grande emozione per la bellezza del percorso, inframezzato da utili soste che hanno accorciato le tappe da coprire e reso sempre più affiatato l'ambiente e lo staff organizzatore. A Nocera Umbra, oltre alle visite culturali tra le bellezze del centro storico, c'è stato anche l'incontro con l'evento di auto d'epoca "La città delle Acque" organizzato dall'AFAS di Foligno. Domenica mattina via alla Rievocazione del Circuito Chienti e Potenza, toccando San Severino Marche, Serrapetrona, Tolentino per rientrare verso Camerino con le premiazioni e i saluti finali. Due le sezioni di prove di abilità che hanno decretato vincitore tra le moto omologate ASI una Benelli Leoncino/1957 di Gianpaolo Paciaroni e una Ganna-Pythor Rouge Sport 4V/1933 guidata da Luciana Veddovi, mentre la categoria Giovani è stata appannaggio di Jessica Nardi su Sunbeam mod.5/1926.



ALLE PALAFITTE DI FIAVÉ CON GLI AMICI DEL SERVIZIO MACRAMÉ

Un'altra giornata all'insegna dell'amicizia e del volontariato sociale ha visto in settembre i soci trentini del Registro Fiat Italiano impegnati con le loro auto storiche ad accompagnare gli amici della Cooperativa Sociale Villa Maria - Servizio Macramé (operante in Vallagarina nella promozione del volontariato per la disabilità psicofisica), in una gita alle palafitte di Fiavé.

Alla visita guidata con la dott.ssa Chiara Paoli, al Museo delle palafitte di Fiavé è seguita la visita al Parco Archeologico nella millenaria torbiera dell'altopiano. Emozionante è stato il percorso a piedi nel parco e in quello che rimane dell'antico lago glaciale di Carera. Tra le due visite guidate, c'è stato il brindisi di benvenuto offerto dalla Pro Loco di Fiavé con i saluti istituzionali da parte dell'Amministrazione comunale.

Poi la carovana delle auto storiche ha raggiunto il passo del Ballino, il lago di Tenno, il Lago di Garda e infine Rovereto per i saluti con gli "arrivederci" e i ringraziamenti da parte del Servizio Macramé al Registro Fiat Italiano, con la commozione negli occhi per la bellissima esperienza.



XV RADUNO NAZIONALE RIVIERA LIGURE

L'atteso raduno, che vede ritrovarsi i Soci provenienti da tutta Italia e non solo, (un equipaggio proveniva infatti dalla Svizzera), ha preso vita sulle coste della Liguria, dove le Thema hanno potuto sfilare. Non solo auto ma anche cultura e natura: la visita alle esclusive grotte naturali di Toirano (SV), guidare sull'Aurelia in uno dei suoi tratti più panoramici della riviera di ponente nel tragitto verso Savona, la visita alla Cappella Sistina e alla Fortezza del Priamar, sono state degnamente accompagnate da tappe enogastronomiche. Come di consueto il Lancia Thema Club Italia ha premiato i Soci e le vetture presenti: "Semplicemente Thema" va al neoSocio Porcellana con la sua i.e. II serie; "Socio Hi-Fi" a Roberto Tosi, accompagnato in 8.32 I serie red winner da Graziano Ceccarelli; "Thema Hi-Fi" ad Andrea Sassatelli e alla sua 8.32 II serie blu blizzard; "Best in Show Classic" ad Enrico Sturniolo in i.e. turbo SW I serie; "Best in Show Premium" a Filippo Talini con 8.32 I serie verde reflex; "Themista Doc" ad Andrea Toson, nell'occasione con la sua turbo 16V LX II serie.





LO SPINO: LEGGENDE IN SALITA

La Manifestazione "Pro Spino: Leggende in salita" è un concorso dinamico di conservazione e restauro per auto e moto storiche sportive e da competizione, ideato e perfettamente condotto in porto dai soci della "Pro Spino Team". Si è svolto nell'ultimo fine settimana di settembre: ritrovo e operazioni preliminari il venerdì per dedicare le giornate di sabato e domenica al pieno svolgimento dell'evento. Sabato mattina prima sfilata delle vetture sul percorso del Passo dello Spino, Strada Statale 208 o della Verna, definita negli anni Settanta "un autodromo naturale attaccato alla montagna". Arrivo al Santuario della Verna, visita guidata per gli equipaggi e aperitivo ristorante. La domenica, sotto una fastidiosa pioggerellina, secondo passaggio sulla strada della Verna, il cui percorso era stato accorciato di qualche chilometro rispetto al giorno precedente, e conclusione della manifestazione con pranzo di commiato. Presenti Abarth da competizione tra cui una OT 1300, nota come "periscopio", e 2000 4 fari SE 010 e la 1000 di Boris Gobbi, Alfa Romeo, con un ottimo assortimento di GT, GTA e GTAM e una notevole Alfa 33 Spyder. Sempre tra le italiane presente la Lancia con un'Appia Zagato e una Stratos, vera dominatrice dei rally mondiali.

Non poteva mancare la Fiat con alcune 128 coupé di un gruppo di "salitari" appassionati del modello torinese. Altra vettura di assoluto rilievo è una F1 Tecno che, per chi non ne fosse a conoscenza, fu condotta in gara, nel 1970, anche da Clay Regazzoni.

Presenti diverse Porsche sia di piloti italiani che tedeschi, una MG Special, una Marcos 3 litri e una Alpine A110 e molte altre.

LE MATRA NEL DELTA DEL PO E ROVIGO

Il Gruppo Matra Italia ha perfettamente organizzato il raduno con lo scopo di fare conoscere ai partecipanti le bellezze naturali del Delta del Po e i monumenti storici della piccola città di Rovigo. Una ventina le auto presenti, a rappresentare la quasi totalità della produzione Matra, dalla 530, alle Bagheera prima e seconda serie, alle Murena nelle 2 cilindrate di 1600 e 2200, e della cilindrata maggiore, rara in Italia, erano presenti ben 5 esemplari; dulcis in fundo ben 2 D Jet, la prima Matra, prodotta in soli 1500 esemplari, una 1100 del 1965 e una 1300 del 1967 con motore Renault Gordini da 105 CV, poi ulteriormente potenziato dall'attuale proprietario. Tutte le vetture sono giunte al ritrovo sulle proprie ruote, nessuna carrellata, e sono arrivate anche da notevoli distanze: Torino 440 km, Rieti 400 km e Monaco di Baviera 600 km, per dare un tocco di internazionalità all'incontro, a riprova che queste auto una volta curate e messe a punto possono affrontare anche lunghe distanze. Tanta convivialità tra amici di vecchia data che ogni tanto amano ritrovarsi per vivere insieme la passione per queste intramontabili vetture sportive-popolari che dal 1965 al 1983 hanno lasciato una impronta nel panorama automobilistico europeo; un filone di vetture oggi quasi scomparso, ma che all'epoca vantava anche la Fiat X19, la beta Montecarlo e la Porsche 914, per citare le più note, auto di media cilindrata con motore centrale e linea e caratteristiche di guida sportiva per dare emozioni anche a chi non poteva permettersi le super car modenese.

A conclusione di questa ben riuscita due giorni Matra un caloroso arrivederci agli incontri del 2024.

www.matraitalia.eu



70 ANNI PER LA LANCIA APPIA

Per festeggiare il settantesimo compleanno Lancia Appia (che aveva debuttato infatti al 35° Salone dell'Auto di Torino il 22 aprile 1953) i responsabili del Club Lancia Appia, Antonio Baratto e Loris Chioetto hanno ideato un raduno che ha portato a Villa Widmann Borletti, a Bagnoli di Sopra (PD), diciassette Lancia, fra le quali tredici Appia, oltre a qualche vettura di diversa Marca. La meta proposta è stato il complesso architettonico costruito dal conte Ludovico Widmann nella seconda metà del '600 e acquistato nel 1917 dagli imprenditori milanesi Borletti, che ne fecero il nucleo centrale di una importante tenuta agricola, il "Dominio di Bagnoli", con produzione di vino, riso, soia, bietole e altre coltivazioni. La Borletti in Lombardia, dal 1897, si era occupata di industrie di lino e canapa, di materiali metallici, di orologi, di macchine dal cucire e di strumenti di precisione: i tachimetri e i contachilometri Veglia Borletti, che sono nei cruscotti di molte auto, comprese le Lancia.



RADUNO DELLE BERLINE

Il raduno era aperto esclusivamente ad autovetture a tre volumi e quattro porte immatricolate entro il 31.12.1999. Si sono ritrovati i possessori di una ventina di vetture, tra le quali la più anziana era una Rekord 1900 del 1972 e la più giovane una Alfa 156 2.0 del 1998 con soli 35.000 km percorsi da nuova. Diverse rarità tra le altre auto presenti: una Talbot Tagora del 1983, una Rekord 2.0 E del 1979, una Bmw 735i del 1981, una Lancia Beta Trevi 1600 del 1980, una Fiat 132 1.6 del 1980. Anche gli anni 90 sono stati ben rappresentati da una Volvo 850 GLT, una Bmw 520i e34, un paio di Mercedes Classe E, una rara Passat VR6 importata dalla Germania. Non sono mancate le vecchie glorie italiane degli anni 70 quali Giulia, Alfetta e Fiat 128, tutte nella sola versione berlina 4 porte. La carovana di vetture si è ritrovata a Gallarate per poi recarsi al vicino Museo Agusta per una interessante visita guidata. Appuntamento al 2024 per la terza edizione delle bellissime ma purtroppo ormai dimenticate auto (in epoca di soli SUV) dalla elegante formula a tre volumi.



A CASA, PRIMA CHE CON L'ABBONAMENTO CELERE



1 ANNO € 35,00

SPEDIZIONE CELERE

2 ANNI € 65,00

SPEDIZIONE CELERE



TUTTI GLI ABBONATI
PUBBLICANO GRATIS

GLI ANNUNCI:

90 GIORNI SUL SITO

2 PASSAGGI SUL GIORNALE

DIGITALE 1 ANNO € 20,00

FORMATO PDF: LO SCARICHI SU PC E LO LEGGI QUANDO VUOI

SPECIALE PROMO INVERNALE

SCEGLI TRA UNO DEI LIBRI A FIANCO: UNITAMENTE
ALL'ABBONAMENTO RISPARMI ANCORA DI PIÙ

PER ABBONARSI

Per info
tel. 0546.22112
epocaauto@epocaauto.it

www.epocaauto.it/abbonamenti

PAGAMENTI DIRETTI:

- Bollettino postale (conto 12099487 intestato Edizioni C&C)
- Bonifico - IBAN: IT43 U0760113 10000001 2099487

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

Importante: non scrivere nella zona sottostante

COMPLETA LA TUA RACCOLTA!

ACQUISTA LE ANNATE ARRETRATE DI EPOCAUTO AD UN PREZZO SPECIALE



2
A SCELTA
Annate

45 EURO SPESE DI SPEDIZIONE COMPRESSE



3
A SCELTA
Annate

60 EURO SPESE DI SPEDIZIONE COMPRESSE



4
A SCELTA
Annate

75 EURO SPESE DI SPEDIZIONE COMPRESSE



5
A SCELTA
Annate

85 EURO SPESE DI SPEDIZIONE COMPRESSE

OFFERTA VALIDA FINO AL 31 DICEMBRE

UN'OCCASIONE DA NON PERDERE: DISPONIBILI LE ANNATE COMPLETE DAL 2011 AL 2023

**ORDINI SUL SITO WWW.EPOCAUTO.IT
SEZIONE SHOP - OFFERTE SPECIALI**

OPPURE PAGAMENTI DIRETTI:

- Bollettino postale (conto 12099487 intestato Edizioni C&C srl)
 - Bonifico - IBAN: IT43 U0760113 1000 0001 2099 487
- indicando nella causale le annate richieste

OPPURE ORDINI TELEFONICI O VIA MAIL

- Ufficio abbonamenti telefonare al numero 0546.22112
- Ufficio abbonamenti scrivere a epocauto@epocauto.it

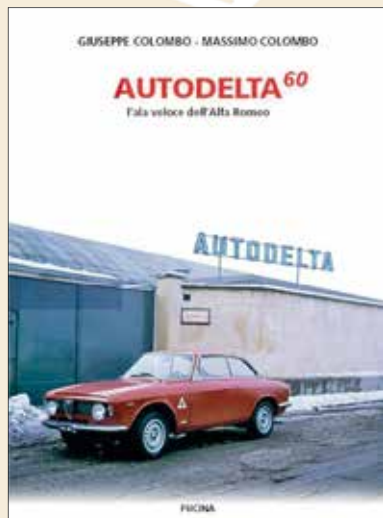
AVVERTENZE

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.

Appuntamenti in BIBLIOTECA

AUTODELTA, l'ala veloce dell'Alfa Romeo

Giuseppe Colombo, Massimo Colombo



Nuova edizione arricchita (in sole 999 copie) del precedente libro, AUTODELTA, l'ala veloce dell'Alfa Romeo è la cronistoria dell'Autodelta, scritta a quattro mani dai fratelli Giuseppe e Massimo Colombo, appassionati alfisti e studiosi del marchio del Biscione, e inserita nel contesto politico, sociale ed economico italiano dell'epoca, non tralasciando le vicissitudini della Casa madre in quegli anni difficili. Ripercorre un ventennio di storia dell'Autodelta, dalle scattanti e inarrestabili GTA, alle più impegnative 33 fino alle monoposto di Formula Uno. In questa nuova edizione nuove testimonianze, nuovi dettagli, un approfondimento sulla storia

motonautica. Naturalmente, dopo la premessa, il primo capitolo è dedicato a lui, l'ingegner Carlo Chiti: l'Autodelta è stata soprattutto una sua creatura.

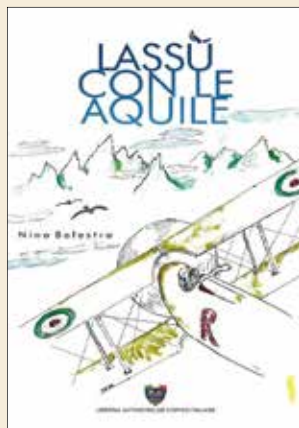
Pagine 616 – Foto 68 B/N 58 colori – Formato 15 x 22 cm – Prezzo € 44,00 – Fucina Editore

Lassù con le aquile

Nino Balestra

Dopo "Cani neri, candide gardenie" e "La ruota del diavolo" anche questo terzo e ultimo romanzo di Nino Balestra è ricco di storie e di avventure del Conte Rebus, un "driver" della belle époque. Il nuovo secolo preannunciava meraviglie e innovazione nella vita, nell'arte e nella tecnica, invece arriva la Grande Guerra. Pagine inventate sul filo della realtà, tra cospirazioni, duelli, battaglie in cielo e in terra. E amori, naturalmente.

Pagine 132 – Formato 15x21 cm – Prezzo € 18,00 – Asi Service



Alfa Romeo 8C - Competizione - Spider

Ivan Scelsa

Marchionne ripeteva, riferendosi alle attività del gruppo, che "il nostro mestiere è fare automobili": con la 8C dimostra non solo di saperle fare, ma anche di saper fare le Alfa Romeo. Che non è proprio la stessa cosa... Dal concept alla versione commercializzata in soli 500 esemplari, le modifiche apportate dal Centro Stile di Arese sono state davvero poche. La 8C Competizione nasce nel 2008, sintesi della nuova "filosofia Alfa Romeo" per riaffermare la sua unicità e la capacità di coniugare l'emozione, l'efficacia del design e dell'aerodinamica attraverso l'esaltazione del piacere di guida. Il successo sarà poi replicato dalla 8C Spider – anch'essa in serie limitata. Ampio spazio è dedicato alla storia e all'evoluzione stilistica dei due modelli, con un ampio approfondimento dedicato agli allestimenti interni firmati all'epoca dalla Frau. Non manca la storia tecnica e le impressioni di guida di chi quelle vetture le ha provate in pista.

Quanto mai ricco è il repertorio iconografico, in larga parte proveniente dagli archivi della rivista Quattroruote.

Pagine 168 – Foto 210 – Formato 24x27 cm – Prezzo € 44,00 – Lingua Inglese, Italiano – Giorgio Nada Editore

FERRARI REX

Luca Dal Monte

Ferrari Rex è la nuova versione accorciata di solo testo della "biografia definitiva" di Enzo Ferrari ("The New York Times". Un'opera che ridefinisce la vita di questo gigante del Ventesimo secolo, uno dei personaggi più poliedrici, complessi, tormentati e imponenti nella storia d'Italia. Questa versione rende accessibile ad un pubblico ancor più ampio le vicende, personali, aziendali e sportive di un uomo che ha realmente scritto la storia dell'automobile divenendo uno dei personaggi più noti e carismatici del Novecento. Su questo volume si basa la serie televisiva che verrà trasmessa dal gigante americano Apple TV+.

Pagine 672 – Formato 14x22 cm – Prezzo € 28,00 – Giorgio Nada Editore

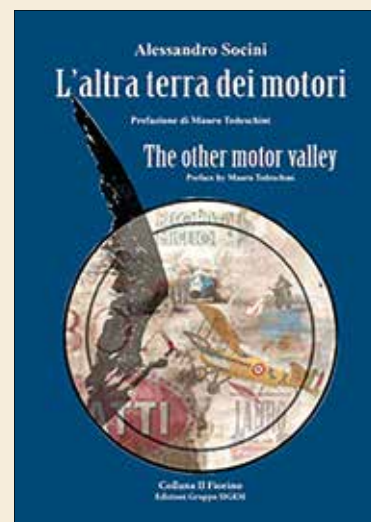


L'altra terra dei motori

Alessandro Sencini

La Motor Valley è la terra di Ferrari, Maserati, Stanguellini, Pagani, De Tomaso ecc., ma qui non se ne parla: il volume racconta "L'altra terra dei motori", letteralmente. La provincia di Modena ribolle di piccole grandi storie, lontane dal mainstream dei grandi marchi, ma che con quei marchi si compenetrano e sono particolarmente significative per raccontare l'aspetto multiforme della Motor Valley. Aneddoti, vicende particolari, personaggi, monumenti si susseguono nelle pagine del libro per regalare un affresco che illustri il motivo per il quale questo lembo di pianura Padana sia unico al mondo. E le grandi storie di Ferrari, Maserati, Pagani, Stanguellini e De Tomaso non sarebbero state tali senza un terreno particolarmente fertile per le soluzioni ingegneristiche, la propensione della velocità, il culto della bellezza su 4 e 2 ruote. Il libro traccia una ideale mappa tra monumenti, officine specializzate, strade e piccoli musei. Una mappa - manifesto, ma anche potenzialmente un percorso turistico alternativo riservato agli appassionati.

Pagine 140 – Foto 50 a colori – Formato 16x23 cm – Prezzo € 20,00 – Lingua Inglese, Italiano – Edizioni Il Fiorino



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

AUTO



ALFA ROMEO Alfa sud, 1983, in perfette condizioni, ASI, Il serie, cilindrata 1186, targhe e libretto originali, non fumatore, cavalli 68, km 140.000. 6500 euro. Tel. 389.2460749 - guido.pelladoni@gmail.com

ALFA ROMEO Alfetta berlina 1.6, 1982, colore azzurro spazio, carrozzeria interni gomme, lavori di meccanica con fatture, revisione ottobre 2025. 9.500 euro. Tel. 334.8688916 - Prov. Varese

ALFA ROMEO berlina 1900 prima serie, 1952, restauro totale, prezzo da concordare. Tel. 349.3219189 mario.pianaro@gmail.com - Milano

ALFA ROMEO Giulia 1600 Ti super quadrifoglio verde, Targa Oro ASI, presentata alla stampa sulla pista di Monza il 24 aprile 1963, primo proprietario Alfa Romeo. Tel. 338.9369456 - prov. Milano

ALFA ROMEO Giulia Spider 1400 veloce, 1964, vettura italiana targata Como, revisionata, colore bianco. Tel. 338.9369456 - Lombardia



ALFA ROMEO Giulietta TI, prima serie, 1960, completamente e fedelmente restaurata da professionisti specializzati, secondo le tecniche ed i materiali e componenti originali seguendo la Scheda Tecnica di Produzione. Tel. 3283553543 - nicolafava@yahoo.it



ALFA ROMEO GT JTD grigio metallizzato, 2005, 1910 cc, diesel, piccolo problema al cambio (retromarcia) - 1.300 Tel. +39 335 390241



ALFA ROMEO GTV 2000, 1996, hp 150, 1996, perfetto stato nero, interni in pelle nere, spoiler maggiorati, motore 16 valvole twin spark, 4800 euro. Tel. 348.5113854 - g.annunziata1950@gmail.com

ALFA ROMEO Spider 2000 JTS 2004, carrozzeria nera, interni neri, capote in buono stato, 200.000 km, motore ok, con tagliando completo, gomme estive + invernali. 9.500 euro non trattabili. Mess al 349.2249392 solo whatsapp

ALFA ROMEO spider 2000 STS, 2004, colore nero, interni neri, capote in buono stato, 200.000 km, motore ok con tagliando completo, gomme estive + invernali, solo messaggi whatsapp al 349.2249392 - 9.500 euro non trattabili



ALFA ROMEO 2600 Sprint, restauro completo, sempre in garage, uso regolare, eccellenti condizioni. Al momento dell'acquisto è stata smontata in ogni sua parte e verniciata del suo colore originale Grigio Tasmmania da Carrozzeria specializzata Alfa Romeo d'epoca, interni restaurati completamente con tappezzerie

Basta con i problemi di spazio!

Con questa rampa si possono parcheggiare due macchine nello spazio di una. E' anche ideale per ripararle. E' stabile anche senza fissarla. Si lascia spostare facilmente grazie a 4 ruote smontabili. Montaggio facile. Altezza da terra ca. 13 cm. Peso massimo sulla seconda rampa 3200 kg. 220V/50Hz. Costi di spedizione su richiesta €2.630 - (incl. IVA) www.speedwert.de - Tel. 0049 1703015714 Si parla tedesco e inglese.



e pelle Primo Fiore di color Rosso Cartier, motore revisionato e controllato periodicamente. Matching Numbers ovvero motore, trasmissione e telaio mai sostituiti. ASI. Tel. +39 3283553543 - nicolafava@yahoo.it



AUSTIN HEALEY 100/6, 1957, spider, restauro completo. Per info e prezzo stevencar63@yahoo.it - Padova



AUTOBIANCHI Bianchina cabriolet, 1965, pochi chilometri, in condizioni perfette di meccanica e carrozzeria. 26.800 euro Tel. 335.287137 - calligarisdomico@gmail.com - Bra (CN)



AUTOBIANCHI Bianchina panoramica. Vettura da restaurare, interno ottimo, con CDP per conservazione su suolo privato. Re-immatricolabile, buona anche per ricambi. Euro 800 trattabili. Tel. 335/6951214

AUTOBIANCHI Bianchina Panoramica, 1967, tutta da rifare completamente, vari motori, cambi e parti di ricambio per 500 FL 1967 e altri. Tel. 375.5981646 - Pisa

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



AUTOBIANCHI Bianchina, 1962, trasformabile, da collezione, accessoriata, 20000 euro. Tel. 335.5604632



AUTOBIANCHI Primula coupé, 1967, prima serie, cambio al volante (Nardi), circolante, targhe di origine BG, ottimo stato, gomme nuove. Tel. 340.6082313 - gioielleriabalestra@gmail.com

BENTLEY turbo R, 1990 valuto permuta, da ricondizionare, foto su richiesta. mail.mistercar@gmail.com

BMW 23 spider: una di colore nero, ASI, 131.000 km. 12.800 euro; una di colore grigio, 173.500 km. 12.800 euro. Tel. 347.6302136 - francescog60@alice.it - Ancona

Pneumatici piatti? MAI PIÙ!

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



+400%
di maggiore superficie d'appoggio



ALTAIREGO
since 2009 tyre cushion sets

www.altairego.it

100% MADE IN ITALY

info@altairego.it

Nel cuscinio ALTAIREGO 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.



BMW Z3 1.800 roadster, 1997, ASI. perfette condizioni. Capote nuova, interni in pelle cartier rossi, climatizzatore, auto di sicura rivalutazione. euro 11.900. Tel. 0442-30563



CHRYSLER Stratus cabrio, 1997, nera capote elettrica, interni pelle bianca, aria condizionata, 4 posti, 3900 euro. Esamino permuta. Tel. 348.7233321 - Volterra - giorgiozazzari@virgilio.it

DAILEY 385 Carroattrezzi, 1993, funzionante a diesel, 8500 euro prezzo base. Tel. 371.1840772



DAIMLER V8 250 Saloon, 1964 Rara versione Jaguar/Daimler, totalmente restaurata e documentata, codice colore originale. Motore V8 2500 cc 140 Hp cambio automatico, Guida a dx, servo sterzo. certificata ASI. Prezzo trattabile. Visibile provincia di Brescia. Cell. 3407523477 Prezzo su richiesta



DKW F12, 1965, due tempi, perfetta, vernice e interni originali, secondo proprietario, targa oro ASI.

Doppie chiavi, libretto a pagine. 13000 euro. Tel. 335.6468789 - Genova

FIAT 125 Special (II S), 1972, intonsa, ac di serie, appena tagliandata, impianto frenante nuovo, km.19350, unico proprietario. 12000 euro. Tel. 393.1716179 ore serali.



FIAT 126, 1974 trasformabile a libretto, molto particolare. Esterno caffelatte interno verde. Vendo per inutilizzo. Discrete condizioni generali. 5000 euro. Tel. 3391428920



FIAT 1300 - 1964 Bellissima, unico proprietario, ben conservata. Km 50.750. Targhe e libretto originali. Gomme nuove. No ruggine. Interni originali perfetti. Prezzo leggermente trattabile se veramente interessati. 7900 euro. Tel. 335.6144803



FIAT 1400 FARINA 1950, conservata, documenti e targhe originali, 3 esemplari costruiti, carrozzeria in alluminio, kit Abarth dell'epoca con doppio carburatore. Iscrivibile 1000 Miglia. Molto rara. Per info 0572.74186 autospinetti@gmail.com

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



FIAT 500 C Furgoncino. Raro esemplare, da restauro totale, completa di tutto esclusi sedili, due motori e ricambi, targa nera, estratto cronologico, strumentazione in buono stato. Tranne una maniglia non manca nulla. Restauro non molto complesso. Tel. 338.4928013

FIAT 500 C Topolino, 1952, completa ma da restauro, targhe originali e documenti, SCAMBIO con conguaglio con Fiat Barchetta da restaurare anni 1995-96. Tel. 339.4997040 - Padova



FIAT 500 L anni 70, privato, fondi riverniciati no documenti, prezzo 1000 euro. Tel. 371.1840772



FIAT 500 L del 1969 bellissima, restauro totale e maniacale, perfetta, pronta a passaggio. 9.500 euro. Tel. 335.1410831 - Bari



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

FIAT 500 L, 1970, da restaurare. 2.500 euro. Tel. 339.1987696 - Torino



FIAT 500 Sporting Abarth, originale, 1996, isc. registro Fiat, con assetto, barra duomi, autoradio volante Sparco, doppie chiavi, splendide condizioni, euro 7.000. Tel. 346.3045499 Parma



FIAT 500 Tylly spiaggia 1974, vettura rarissima, carrozzeria Balbi. 18.500 euro Tel. 335.287137 - calligarisdomenico@gmail.com Bra (CN)

FIAT 503, 1927. Fari con vetri, cerchietti leggermente danneggiati. €1000 newslupastat@gmail.com

FIAT 600 D, 1964 Auto da ripristinare perché ferma da molti anni. Non iscritta ASI. 3000 euro. Tel. 3278959745 - ro.vallini@gmail.com

FIAT 600 D, 1966, elaborata Abarth con kit originale del 1969, marciante, molto bella, prezzo a richiesta. Tel. 333.2348087 - Ravenna

i tuoi annunci anche su
www.epocaauto.it



autocarrozzeria
frignani

1963-2021

58°



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

www.galvanicapartenopea.com
 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
 RIPISTO DI RAME A SPESSORE**



FIAT 600 vetri scorrevoli, 1956, tutto nuovo, manca impianto elettrico, tappezzerie gomme, colore celeste/grigio originale + ricambi + documenti per immatricolazione, targhe originali VR. 8.000 euro Tel. 340.6082313 gioielleriabalestra@gmail.com – Bassano del Grappa



FIAT 850 coupé II serie, 1968, restaurata, iscritta CRS, targa nera, doppie chiavi. Tel. 335.5315434

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



FIAT Abarth 124 Spider Rally, 1975, in ottime condizioni, immatricolata in Italia con targhe nere originali. Se interessati lasciare messaggio al numero 335402335 in annuncio e sarete richiamati



FIAT Barchetta 16V, immatricolata 2001, argento metallizzato, ABS, interno pelle nera, capotte nuova, frangivento. 7.000 euro. Tel. 0442-30563 - autocerea@gmail.com



FIAT coupé 1.8 16V, 1996, autotuning, cerchi 15", fari xenon dischi Tarox paraurti Lester, ammortizzatori

Monroe, rosso amaranzo metallizzato, Esamino permuta. Tel. 348.7233321 - giorgiogazzari@virgilio.it



FIAT Ducato cassonato 1998, km 176.000 portata 7 persone, fermo da 15 anni, tutto perfetto, affarone. 6.900 euro - Tel. +39 335 390241

FIAT Panda 30, vendo diverse auto in varie condizioni e prezzi, immatricolate tra il 1982 e il 1984. Telefonare dopo le 18 al 391.1295700 – Varese



FIAT Panda 4x4 1985, colore verde Alpi, restaurata di carrozzeria e meccanica, interni sistemati, documenti in regola. 4300 euro Tel. 338.3510628 - San Benedetto del Tronto

FIAT Supermirafiori 131, 1983, colore blu, da vetrina, gpl omologato, stereo set con antenna automatica. 3.000 euro. Tel. 350.1733969 – Napoli

FIAT Topolino C, 1950, completamente restaurata, targhe nere, freni nuovi, collaudo luglio 2024. 10.000 euro trattabili o eventuale PERMUTA con Giulia Super Ti, con eventuale differenza. Tel. 340.6519996

FIAT Uno CS, 1990, vettura sanissima, 67.000 km originali, garantiti, interni originali molto belli, gommata 80% + 4 gomme analoghe. 1.800 euro Tel. 335.8009188 – Bergamo



FIAT Uno turbo diesel, 1992, unico proprietario, tetto apribile, cerchi in lega dell'epoca, interni ed esterni perfetti, meccanica ottima, 112.000 km. 5800 euro. Tel. 339.6438511 - Torino

Altraepoca
 di Enrico Alltopiedi

Ricambi d'epoca

Meccanica - Carrozzeria - Parti elettriche
 Guarnizioni - Tappeti in gomma

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

www.altraepoca.com




FIAT vetri scorrevoli, 1956, verdino orig., restaurata, tutto nuovo, mancano solo impianto elettrico, tappezzerie, gomme da reimmatricolare con targhe orig, VR, molta documentazione e ricambi. Tel. 340.6082313 - gioidielleriabalestra@gmail.com



FIAT Zero Torpedo 1913, totalmente originale anche i documenti, trattativa riservata. Tel. 366.4788882 - 1311cesarin@gmail.com - Bra (Cn)

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



FORD TAUNUS XL, 1973, benzina, 1300 cc, motore rifatto km 15.000, cambio manuale 4marce + rm vernice originale, unico proprietario - no ruggine 5.900 euro - Tel. +39 335 390241



GRAHAM Paige 610 Sedan, completissima, da facile restauro, interni in velluto conservati in ottime condizioni motore funzionante non bloccato 6ruote a raggi gommate. Vendo per trasferimento. €25500. Visibile Alessandria. Tel.338 6840414



INNOCENTI Mini Cooper 1300 prima serie, no export, 1973, uniproprietario, targhe originali, colore blu con tetto beige, perfetto stato di conservazione di carrozzeria, meccanica e interni. 4 cerchi in lega con pneus 165" + 4 cerchi originali bicolore. 15.000 euro. Tel. 335.5272605 - info@papinigrafiche.it



JAGUAR 2.5V6 automatica 4x4, 2004, 100.000 km percorsi, condizioni pari al nuovo. 8.900 euro Tel. 335.287137 - calligarisdomenico@gmail.com



JAGUAR E-TYPE 4.2 coupé, 1966, completamente restaurata in maniera professionale, apportando alcuni accessori speciali per renderla più guidabile e fruibile... Tel. 0572.74186 autospinetti@gmail.com



JAGUAR MK II 3,4, 1965 Vettura restaurata completamente nel 2007, usata di rado per raduni e qualche matrimonio compreso il mio. Percorsi pochissimi km. Esterni grigi e interni pelle rossa. Colore e interni conformi al n. di telaio. Da sempre Italiana. Cedo perché non uso. 35000 euro. Tel. 3391428920

**i tuoi annunci anche su
 www.epocaauto.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



Bonta Classic garage

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



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

PARTNER RESTAURO ASSISTENZA 5000MGLIA



JAGUAR SS 100, replica del 1937, meccanica del Maggolino. 22.000 euro Tel. 388.8925772 - Sestri Levante GE

LANCIA Ardea quarta serie, 1951, restaurata, targa originale, Targa Oro Asi CRS vendo a 19.000 euro oppure SCAMBIO con Alfa Romeo 1750/2000 anni Settanta, sempre omologate ASI CRS, preferirei zona Toscana. Tel. 349.7121451 - bobmaz@libero.it - Grosseto



LANCIA Augusta Progetto 1934, vecchio progetto per trasformarlo in camioncino, motore funzionante buono, cambio 4 marce montato e differenziale controllato, assale completo di sospensioni e ruote a raggi rouge due porte posteriori smontate, cruscotto. Tel. 335 8269981 - claudio.poggioli@alice.it

LANCIA Delta 1300 prima serie di gennaio 1984, solo 39.000 km, color grigio scuro, interni carrozzeria meccanica perfetti, batteria e gomme Pirelli nuove, tagliandata, revisione 2024, targhe originali, plastiche interne perfette. 4.500 euro Tel. 320.1169319 - Benevento



LANCIA Beta 1800 Spider, 1975, disegnata Pininfarina, prodotta da Zagato. Restauro conservativo professionale: carrozzeria in perfette condizioni riverniciata del suo colore originale Rosso Capannelle. Se-

dili in pelle Primo Fiore color cuoio, fianchetti porte rivestiti in pelle bicolore, tettuccio e capotte ricostruite fedelmente. Motore 4 cil. di 1756cc perfetto, meccanica, impianto frenante ed impianto elettrico in perfette condizioni. Matching Number e matching color. Usata regolarmente, ASI Targa Oro. Tel. 3283553543 - nicolafava@yahoo.it



LANCIA Flaminia Sport Zagato 2500 3C, 1962, tutta originale, auto impiegata dalla Lancia come press car al periodo. Storia conosciuta. In splendide condizioni generali. Tel. 0572.74186 autospinetti@gmail.com



LANCIA Flavia Sport Zagato del 1965, Carrozzeria perfettamente sana è stata denudata e verniciata del colore originale, cromature ripristinate come nuove, interni restaurati con imbottiture e rivestimenti in pelle nocciola. Meccanica e ciclistica in condizioni eccellenti. Matching Number ovvero motore, trasmissione e telaio mai di prima installazione. Targa nera dell'epoca. ASI Targa Oro. Sempre in garage, uso regolare. Tel. 3283553543 - nicolafava@yahoo.it

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

LANCIA gamma coupé, 1978, vettura totalmente rifatta, sia di motore che di carrozzeria con ruote e marmitta nuove, Targa Oro Asi. 9.200 euro Zona Sacile Tel. 348.7116133

LAWIL Varzina 1970, diesel, rossa, completa, senza documenti, per ricambi. 1.200 euro Tel. 010.808879 - Genova

MERCEDES 300 CE 12V, 1989, coupé 300 CE, fascioni doppie ruote, accessori, grigio medio, pelle nera, vendo privatamente. Tel. 340.5887696 - Ovada

MERCEDES 500 SEC, 1975, nera, perfetta di motore e carrozzeria da usare sempre, vendo causa mancanza spazio. 16.000 euro non tratt. Tel. 349.7308668 - fausto.fabrizi566@gmail.com - Gambettola RA



MERCEDES C104 SLC 280, 1979. Auto usata quotidianamente da mio padre fino a due anni fa. Sempre tenuta in garage. Vendo per non utilizzo. 12000 euro. Tel. 339.1428920



MERCEDES SLK cabriolet ag mb 170, 2000, km 96.662 originali cilindrata: 1998cc, 141 kw, alimentazione: benzina, alzacristalli elettrici, climatizzatore, perfetta sempre in garage, sempre tagliandata, cappottina rigida elettrica, tenuta in modo scrupoloso 9.800 euro - Tel. +39 335 390241



MGA A, 1960, accessoriata, targhe nere, ASI oro + ruote raggi da neve e chiodate. Valuto permuta. Tel. 335.5604632 - Genova

MG Midget MKIII spider del 1969, comprese vulture, colore rosso, ruote a raggi, fari antinebbia Carello,

volante motolita diametro 33 cm, autoradio con mangiacassette, recentemente restaurata, pronta per raduni d'epoca, guida a sinistra. Tel. 338.6022343 - robertorafanelli@gmail.com - Pistoia



PEUGEOT 205 Cabrio 1900cc. 1992 Auto con CRS ASI auto molto performante. Da collezione privata. Documenti da passaggio. Vis. In Romagna 13500 euro non trattabili. Tel. 349.5842859



PEUGEOT 206 Wrc - Gt 2000, 1999. Serie numerata 2000cc. Da collezione privata. Crs. Vis. In Romagna. Tel. 3495842859. 16500 euro non tratt.



PEUGEOT 304 s cabriolet buone condizioni generali, testa appena rifatta con guide no piombo, completissima, vendo per trasferimento. 10.500 euro. Visibile Alessandria. Tel. 338.6840414

PORSCHE 356 BT6, coupé, 1963. Bianca, interno rosso, restauro integrale di pochi anni fa, condizioni eccellenti sia di carrozzeria che interno, rifatto anche motore (3500 km) e meccanica. Targa e libretto nuovi, iscritta ASI. 1600cc, 75cv, 5 marce, 2 posti. 95000 euro. Tel. 349.8689674



PORSCHE 944/S, 16 valvole, 1987, pari a nuova, ASI oro, accessoriata, 130.000 km originali, valuto permuta, anche cifra superiore o orologi Rolex. Tel. 335.5604632 - Genova


Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA per auto storiche italiane ed estere
www.EPOCAGAR.com **NEGOZIO ON LINE**
 S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocagar.com

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

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

Pneumatici per auto da collezione

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

filirossityre
filirossipneumaticisrl



PORSCHE 996 Turbo, sempre in garage, prima delle raffreddate a liquido con motore sovralimentato turbo da 420 CV, motore Boxer a 6 cilindri contrapposti ha eseguito manutenzioni regolari e gira come un orologio. Book Service Porsche, Matching number e color, full optional, iscritta ASI con Certificato di Rilevanza Storica. Tel. 3283553543 nicolafava@yahoo.it



ROLLS ROYCE Phaeton, 1961, bicolore argento-blu. Iscritta ASI, 6230 cc, cambio automatico. Interni in pelle rossa. Perfette condizioni. Regale per ogni evento d'immagine, ideale per matrimoni. 68.000 euro. Cell. 335.220453

ROLLS ROYCE Silver Cloud 1960, Targa Oro Asi, vendo per inutilizzo e posto auto, prezzo affare valuto permessa. Tel. 338.9369456 - Prov. di Milano



RENAULT Espace, 1992, 2000 di cil., a benzina e GPL, ottime condizioni. 327.000 km. Unico proprietario. Allestita per trasporto disabili in carrozzina: Tetto rialzato, pedana elettroidraulica post.. 7 posti senza carrozzina o max 5 con carrozzina. Certificato ASI. 5000 euro. - Tel. 333 2007642 - luarduini71@gmail.com

RENAULT R4TL 1991, colore verde sequoia, targa originale CR, unico proprietario, 135.000 km, pari al nuovo, mai restaurata. Tel. 347/9363090 - walter.mc@libero.it - Cremona



RENAULT R8 Major 1971, auto in perfette condizioni, CRS ASI, revisionata. 6.500 euro Tel. 339.3330357 - manuelpaganini86@libero.it - La Spezia



TRABANT 2 tempi, 1980, cilindrata 600, completamente ristrutturata, colore bianco avorio, targa e documenti ungheresi, km 49.000. 4000 euro trattabili. Tel. 335.5483740



TRIUMPH Spitfire 1500, 1977, 97750 km. meccanica ed interni ottimamente conservati, carrozzeria riverniciata con colore originale vermilion red, documentazione dell'attività eseguita. Sempre in garage. Iscritta ASI. Vendo per inutilizzo. 14000 euro. Tel. 3475082294

promotor
Classic

Vendita, restauro e manutenzione vetture italiane, inglesi e anteguerra

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

La Proposta del Mese

ALPINE A110 1.6 BERLINETTA SI
Anno 1975, Targhe nere, ASI, Fiche ACI CSAI

COLLEZIONISTA VENDE:

MGA 1600, Asi oro, 1960
Bianchina trasformabile, 1961
Gamine Fiat Vignale, 1968, ASI oro
Porsche, 944/S, 16 valv. ASI oro, 1987
Giulia 1300 GT Junior
Tel. 335/5604632



VOLKSWAGEN 111, 1200 Maggiolino, 1982, ASI. 6500 euro. Tel. 348.5113854



VOLKSWAGEN Maggiolino cabrio, 1972, bellissimo, super accessorizzato ideale anche per eventi/matrimoni, anno di immatricolazione 1972 con iscrizione ASI, meccanica perfetta, con impianto a gas, visibile a Piacenza. 17.000 euro Tel. 0523 609928

Cartelle stampa Alfa Romeo vari modelli e anni completa di numerose stampe fotografiche raffiguranti oltre 35 immagini della vettura in tutte le combinazioni e dettagli e foto catalogo illustrante l'evoluzione del design del modello, dettagli tecnici e prove su strada. Comprende inoltre volume di informazione stampa con innovazioni tecniche, concetto ed equipaggiamenti, design, carrozzeria, sicurezza, interni ed elettronica, autotelaio, motori e cambi, Dati tecnici dettagliati. Ottime condizioni. Utile ai fini della conservazione e restauro della vettura. 25 euro cadauna + 7 per spedizione.

Contatto solo whatsapp al 3396732654 chiedere per modelli disponibili

TURI GIUSEPPE

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

Ricambi ed accessori per:

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

PIACENZA Gas-Auto
ELETTOAUTO
di Farioli & Anna

Io Viaggio Sempre

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

35 Anni di esperienza
In Impianti Metano - GPL su Auto d'Epoca

Via Bresolani 19 - 29122 Piacenza - Tel./Fax 0523/603928 - piacentagasauto@libero.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 www.saurosquerzanti.it

Agenzia Agugini sas

di Trombetta Alessandro & C.

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

DEMOLITI e RADIATI
PROVENIENZA ESTERA
ORIGINE SCONOSCIUTA
COLLAUDI CPA/MCTC

www.aguginis.as.it TEL.02.96320107

ACCESSORI AUTO



Autoradio BLAUPUNKT mod. TURIN M14 con
gamme d'onda L - M - FM per la ricezione di tutti i
programmi. Dotata di presa per giradischi Automi-
gnon PHILIPS GA 101. Altri modelli e prezzi a richiesta.
A Gonzaga (MN) - Tel. 0376.528166



Coppia carburatori Weber 28 TR in bronzo per Trattore
Fiat a cingoli anni trenta, invio foto dettagliate con
WhatsApp. Tel. 337607308 Gambettola RA

Rimanenze di ricambi di Fiat 126, Fiat 500F, Fiat 900T
Coriasco. Vendo in blocco a modico prezzo.
Tel. 339.5243343 - Bologna

Motore e cambio di Golf 2 1300 da montare, acquisto-
to per errore. Tel. 339.5243343 - Bologna

Per Alfa Romeo Giulia spider, 1962-65, **hard top**
completo e verniciato. Tel. 339.4997040 - Padova

Coppia di fanalini per parafranghi anteriori di
auto d'epoca inglesi, originali e mai montati, posso
spedire. 70 euro Tel. 333.6934881 - Salerno



Per A112 Abarth, coperchio valvole e collettore
con tappo olio e tiranteria, usato come nuovo.
Tel. 337.607308 - Gambettola



Per A112 prima serie, coppia fanali posteriori,
griglia cofano Fiat 132 e Fiat 125 ricambi nuovi.
30 euro. info@promat-meccanica.it

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



Per Alfa 33, coppia carburatori Dellorto DA40 ver-
ticali, buoni anche per altre applicazioni sportive,
pronti da montare, 100 euro cadauno. Tel. 337.607308
- Gambettola



Per Alfa GT/ Giulia 2000cc, 190 cv, doppia accen-
sione, iniezione meccanica Kugelfischer volano in ac-
ciaio collettori di scarico tipo Gta scarico in acciaio
sottoporta e lungo sempre acciaio, olio e filtro nuovi
pronto solo da montare. 7000 euro. Tel. 349.5842859



Per Alfa Romeo Giulia e GT 1300, dopo 1971,
monoblocco completo di carter distribuzione in buono
stato, serie 00530. Tel. 337.607308 - Gambettola



Per Alfa Sud 1200, carburatore monocolpo nuovo
Dellorto, fondo di magazzino con sigla frda 32f tipo

senza il ritorno della benzina al serbatoio.
Tel. 347/3684439

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

Per Alfa Romeo Giulietta Spider e Giulia Spider
hard top pronto da montare + altro hard top per Duet-
to osso di seppia. Tel. 338.9369456 - Prov.Milano



Motore **Audi** A6 + cambio, 2500cc, diesel, anno
1998 - € 1.100,00 + iva; cambio Audi A6 automatico
revisionato - anno 1998 - € 750,00 + iva -
Tel. +39 335 390241

Per BMW X5, 2003, vendo seggiolino per bambini,
originale prodotto dal 1999 al 2006, utilizzabile anche
su altri modelli BMW piu recenti, attacco Isofix, ottime
condizioni, come nuovo, preferisco ritiro a mano, foto
a richiesta. 195 euro Tel. 338.2091276 - Piacenza

Per BMW Z4 del 2002 vendo cerchi in lega da 17"
come nuovi, usati pochissimo, utilizzabili anche su
BMW serie 3 (invio foto a richiesta) Tel. 338.7587969
- Piacenza



Per Fiat 1100 A-B musone, cambio a cloche con
gruppo freno a mano, usato in buone condizioni, visi-
bile a Gambettola. 500 euro. Tel. 337.607308



Per Fiat 1200 e 1500 spider, volante con raggi in
alluminio, usato in buone condizioni. Tel. 337.607308
- Gambettola

Per Fiat 124 coupé, 1969, cofano motore. Per Topo-
lino Belvedere parabrezza e lunotto. Per Campagnola
AR59 parafranghi. Tel. 347.4286328 - Arquatascrivina
AL



Per Fiat 1400 b, ricambi motore, albero motore
ottimo collettore doppio corpo, monoblocco e tutti i
vari pezzi del motore. Tel. 337.607308

Per Fiat 1900 B Granluce, 1956, fari e accessori.
Tel. 333.3218746 - sparauto@tiscali.it

Per Fiat 500 1967, motore, cambio, differenziale,
lunotto, parabrezza. Tel. 350.1733969 - Napoli



Per Fiat 500 C capotta nera nuova, completa di
archetti e imballo originale. 1200 euro.
Tel. 348.5113854



Per Fiat 500 F, cilindri nuovi originali Fiat con dia-
metro 67,4. Tel. 3473684439

Per Fiat 500 L 1968, motore, cambio, differenziale,
lunotto, parabrezza, canna sterzo con volante, devio
luce. Tel. 350.1733969 Napoli

i tuoi annunci anche su
www.epocaauto.it



Restauri professionali e preparazione alla vendita
www.cassiaoldcars.it



Per Fiat 500 R cilindrata 594 cc, carburatore Weber 24 imb. fondo di magazzino. Tel. 347.3684439

Per Fiat 500 R, 126, vendo motore 594 cc tipo 126A5000, restaurato, pronto al montaggio. 700 euro Tel. 346.3045499 – Salsomaggiore PR



Per Fiat 600 D e Fiat 850, cambi a 5 marce con quinta, 26 km più lunga della quarta, montata su cuscinetti non a sbalzo. Ottimi su motori Abarth. Tel. 340.2830841



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

Per Fiat Abarth 850 1000, vendo carburatore Weber 36DCD7, in buonissime condizioni. 500 euro Tel. 346.3045499 – Parma

Per Fiat Autobianchi, dispongo di svariati devioluci ricambi nuovi rimanenze di magazzino: Autobianchi A111, Primula, Fiat 850, Fiat 128 special -C-CL, Fiat 1100 T, Fiat 1100 103 H, Fiat UNO, vendo anche in blocco. 35 euro. info@promat-meccanica.it



Per Fiat Multipla 1ª serie, serbatoio nuovo. Tel. 340/2290496



Per Fiat Ducato 2500 d motore 1989, funzionante € 800,00+iva - Tel. +39 335 390241



Cerchi e ruote assortite. Tel. 340/2290496

Per Lancia Appia berlina seconda serie, sedili anteriori e posteriori integri e completi. 1.000 euro Tel. 340.6082313 gioielleriabalestra@gmail.com

Per Lancia Ardea vendo pezzi di ricambio usati. Tel. 349 7121451

Per Lancia Delta 1600 i.e. HF Turbo motore tipo 831B3000. 500 euro Tel. 346.3045499 – Parma



Per Lancia Flavia Berlina 1800, cambio in ottimo stato, smontato da auto funzionante, ho anche le porte, cofano post. e telaio motore, a prezzo di realizzo. Tel. 337.607308 - Gambettola

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

EUROTELI - LIVORNO

Tel. 0586.887456 - www.euroteli.it

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



SPEDIZIONI IN TUTTA EUROPA

Per Lancia Fulvia coupé ricambi monoblocco ghisa, diametro 77. Per 1300 coppe olio ponte posteriore 82021, scatola filtro aria. Tel. 346.3045499 – Parma

Per Lancia Fulvia Coupé: antenna, bracci tergi, catarinfrangenti porte, cornice targa ant. e posteriore, guscio avviamento, maniglie interne, motorino tergi, dischi e pinze freno post. revisionate, cornice parabrezza, radiatore, convogliatore riscaldamento. 15,00 euro. info@promat-meccanica.it

Per MG A Twincam del 1957, vendo solo motore revisionato e altri accessori del motore. 6.000 euro Tel. 055.474670 – g.baldazzi@studiobaldazzi.it – Firenze

Per MG F spider dal 1999, tettuccio rigido nero da sistemare. 200 euro Tel. 333.6934881 – Nocera Inferiore



Motore OM Lupetto 25 + cambio, 4397 cc, diesel, anno 1968, km 100.000 € 1.200,00 + iva; cambio om lupetto 25 - € 650,00 + iva - Tel. +39 335 390241



Per Panda 4x4, cornice quadro strumenti con indicatore inclinazione vettura. Tel. 3473684439

Per Peugeot 205 Gti 1900 vendo 4 cerchi in lega Speedline, con bulloni cromati originali, in buono stato, adattabili anche ad altri modelli, invio foto a richiesta. Tel. 339.8174395 – Prov. Rieti



Per Mini Minor 850, potenziata, carburatore nuovo, fondo di magazzino Dellorto con sigla FZD 32.26. Si può montare anche su altre vetture anche sulle Fiat 500. Tel. 347.3684439



Per nuovo **Alfasud 1200**, carburatore monocolpo nuovo Dellorto con sigla FRDA32E con il ritorno della benzina. Tel. 3473684439



Per Porsche 356, Steyr Puch e Unimog, carburatore Zenith 32 NDIX con pompa di ripresa revisionato. 180 euro. Tel. 337.607308



Per Porsche 911-964 (anno 1992) ricambi per parte meccanica, ricambi lamierati, alettone rsr 3.800, serbatoio in acciaio inox per rifornimento in gara. Tel. +39 335 390241

Per tutte le auto anni 1935 circa, copriuota in ottone da cromare, da 14 a 19 pollici, adatti a fuoriserie o modelli speciali. 2.000 euro per 4 pezzi. Tel. 340.6082313 – gioielleriabalestra@mail.com – Bassano del Grappa



Motore OM 150+Cambio 9572 cc, diesel, rifatto km 50.000 - € 2.200,00 + iva; cambio om fiat 150, revisionato - € 850,00 + iva - Tel. +39 335 390241

Vendita **ricambi** auto d'epoca anni 60/70/80 in particolare Fiat Lancia Alfa. Richiedi senza impegno specificando dettagliatamente i pezzi, marca e modello. alessio.brida@live.com



Per Porsche 930 turbo, doppio intercooler tipo RUF modifica originale Stroheck. Altri ricambi, cerchi 16 più altro. Tel. 340.5887696



Motore "Porsche" rsr da gara originale, 1992, completo di aspirazione e cablaggio in condizione da sentire in moto sul posto trattative riservate. Tel. +39 335 390241



Per Porsche, 3 targhe metalliche, originali provenienti da showroom concessionaria Porsche. euro 200. Tel 346.3045499 Parma.



Per storiche anni '30 e '40, coppia fanalini posteriori auto con supporto in alluminio, già restaurati, pronti da montare, originali, no riproduzioni. Tel. 337.607308

Per Volkswagen 1200 del 1981, vendo vari ricambi usati di meccanica e carrozzeria + sedili anteriori posteriori, vetri serie completa, cerchi e altro. Tel. 338.2000005 - Bologna



Per Volkswagen T1 Pulmino '55-65, avantreno in ottime condizioni. 1200 euro. Tel. 02.2894429 - Milano



Per Volkswagen Samba TI, '50-60, vetro tetto in policarbonato. 300 euro. Tel. 02.2894429 - Milano



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



Volante anni '70 in pelle a tre razze nere, diametro 36 cm., con attacco mozzo standard a sei fori, in buono stato di conservazione, prezzo 150 euro Tel. 335.6131423 - Faenza



Volante in legno "MOMO" anni '70, diametro cm 34, tre razze nere con attacco mozzo standard a sei fori. Il legno è stato completamente restaurato dalla azienda specializzata "Il Volante in Legno" di Rovigo. Fornisco anche, incluso nel prezzo, mozzo. 400 euro. Tel. 335.6131423



Volante Nardi originale, anni '60, diametro 40, in omaggio nozzo Giat 850. Volante in mogano impugnatura stretta. disponibile un altro diametro 39. 450 euro. Tel. 339.6438511 - Torino

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

CE L'HO IO
L'APP PER CERCARE
E VENDERE
RICAMBI

WWW.CELHOIO.IT VENDITORI **COMPRA TORI**

CON IL PATROCINIO DEL
COMUNE DI ALBENGA

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

44th MOSTRA SCAMBIO LIGURE
PER
AUTO E MOTO D'EPOCA

SABATO
2
Dicembre 2023

DOMENICA
3
Dicembre 2023

AD ALBENGA

PIAZZA F. CORRIDONI

Per gli **ESPOSITORI** è obbligatorio il **tesserino per Hobbisti**
E' necessaria la **prenotazione**

Ruote d'epoca 0182 580508 - 0182 580044 - fax 0182 582703 - cell 370 3103102 - info@ruotedepoca.it
Manno Tel/Fax: 0141.993766 - Cell. 339.1135501 salvatore.manno48@gmail.com

MOTO



AJS model 20, 1954, 500 bicilindrica, perfetta, targa oro ASI. 10.000 euro. Tel. 335.6468789 - Genova

BENELLI Sport 1928, moto sottocanna restaurata con targa con stemma, funzionante. Prezzo impegnativo. Tel. 334.1364324 - Ragusa



GILERA Saturno tipo sport intermedio, 1951, Asi. Moto restaurata. Testa alluminio, libretto a pagine, targa BS, documenti pronti per passaggio. Disponibile spedizione/consegna con mezzo proprio. Info e video whatsapp. 12750 euro. Tel. 335.5885424



IJ sidecar, 1959, senza documenti, cilindrata 350cc, bicilindrico da restaurare; è ferma da diversi anni. 1000 euro. Tel. 389.2460749 - Mantova - guido.pelladoni@gmail.com

INNOCENTI Lambretta 150, 1964, vendo a causa inutilizzo, completamente restaurata, da usare sempre, beige arancio. Tel. 349.7308668 visibile a Gambettola (RA)



ISO DIVA 150 F, 1959, scooter ultimo costruito da Iso, completo, motore libero, prima vernice bianco/blu con targa originale radiata. Da restaurare. Tel. 347.4286328 (AL)

i tuoi annunci anche su
www.epocaauto.it



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

MOTO GUZZI 750 Special, 1978, conservata, 34.000 km, pronta da usare. 5.000 euro Tel. 333.2348087 - Ravenna

MOTO GUZZI 750/S3 + 850/T3, 1973-1981, moto in strada, da passaggio. 7.000 euro Tel. 041/5902075 ore pomeridiane - Treviso



NIMBUS Standard, 1938, perfetta, targa oro ASI. 11000 euro. Tel. 335.6468789 - Genova



URAL con sidecar, 1987, cilindrata 650 in buone condizioni, colore verde militare. Targa e documenti Polonia, km 2993. 3000 euro. Tel. 335.5483740



URAL IMS-8 con sidecar, anno 1998, 745 cc, alimentazione a benzina, pochissimi chilometri, colore nero, perfetta da amatore. 9.500 euro. Tel. +39 335 390241



YAMAHA vf 750 - Custom, 1985, funzionante, nera, prezzo 1500 euro trattabili. Tel.371.1840772 (chiamare solo di giorno)

ACCESSORI MOTO



Sella triangolare mono-epoca per ciclomotori anni 60/80 - dimensioni: lunghezza 26 cm, larghezza 24

cm - completa e praticamente nuova - 30 euro. Tel. Bologna-051.471871



Per Honda NSR 125, alcuni ricambi - in blocco euro 80,00 - oppure separatamente, Tel. 051471871-Bologna

Per PIAGGIO Vespa 125 Arcobaleno, 1980, vendo motore completo modello VNX-M. 480 euro Tel. 331.7574560 - Lecco



Sella passeggero per moto d'epoca da fissare sul portapacchi posteriore, con relativi attacchi; dimensioni cm.27x18, altezza cm.10, in buone condizioni. 60 euro. Tel. 051.471871

VARIE



Catalogo parti di ricambio per moto Capriolo 75 turismo veloce, tenuto molto bene, originale. 80 euro. Tel. 334.1832929

AUTOFFICINA FERRARESE

RESTAURO AUTO STORICHE
RIPARAZIONI AUTO E VEICOLI SPECIALI
AUTOTRONICA
VIA DARSENA N. 40 - FERRARA
TEL. 0532/761420
info@ferrarese-group.it
www.ferrarese-group.it



Includine per batistastra
Includine per batistastra. 800 euro.
Tel. 02.2894429



Libretto uso e manutenzione originale per Mondial 160 Sport lusso, del 1955, con 32 pagine, tenuto molto bene. 60 euro. Tel. 334.1832929



Libro "Le auto della Innocenti" di Sandro Colombo, ediz. Libreria A.S.I. anno 2014 pagine 179 - breve storia della produz. scooter poi completa descrizione dei modelli prodotti, compresi due prototipi con base Ferrari, 6 cilindri a v, cc. 1788. 15,00 euro. Tel. 051.471871



Libro "Le grandi auto classiche" ediz. De Agostini, 1994 - pagine 162, formato cm. 24,00 x 30,30 - tantissime fotografie a colori di 13 vetture con 13 illustrazioni su 4 pagine. 25 euro. Tel. 051.471871

Iconic cars & legendary roads...
Point of reference for enthusiasts of historic racing cars, emphasizing in high quality services
 We offer for rental, included technical & logistic support, selected racing cars Lancia Fulvia HF, with top level preparation & FIVA, FIA HTP-VHRS doc.

 include: Peter Auto events, GpNuvolari, Modena 100 ore, Goodwood, RallyLegend, E.H.R.C. iconic rallies: M.Carlo, tour de Corse, San Remo, Acropolis, Catalunya, Costa Brava, R.A.C., etc.
HF
 via Fondo Ausa 66, 47891, RSM, tel: +39 333 1329202 & + 30 6932 246061
 email: office1vtp@gmail.com
Fulvia



Modellini Fiat - Abarth 1000 TCR marca Tamiya scala 1/10 cm 38x16, 1995, nuova in scatola cartone. Tel. 335.5315434



Per Moto Guzzi 65 Guzzino A, 1946-54, **libretto** uso e manutenzione originale, ben conservato. 60 euro, Tel. 334.1832929 - Piacenza



Trenino elettrico JEP anni '50, completo di numerose rotaie, scambi, galleria trasformatore passaggio a li-

vello, ... 90 euro Tel. 335.8478281 - turatigiampiero@gmail.com Prov Varese



Tassi d'acciaio per lattoniere, 40 euro cad. Tel. 02.2894429

Vendo **Annate** rivista AUTO dal 2016 al 2019. Tel. 3398207794 -Torino

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

Libri auto nuovi a metà prezzo: Ferrari storia di una passione rampante, Ferrari presunto colpevole, Dakar inferno del Sahara, Lamborghini a tempo furioso, I diari della Miura nera. Tel. 331.5967958 - Vercelli

Borsa da viaggio Lamborghini bianca con stemma, borsa da viaggio azzurra con colori gulf in vera pelle, nuove. Vendo anche separatamente. Invio foto a richiesta. Tel. 331.5967958 - delsantoennio@gmail.com - Torino

Auto Moto Club Napoli Nord

Augura a tutti i Soci

BUONE FESTE

Auto Moto Club Napoli nord
Villaricca (NA) - Tel. Fax 081 3311393
clubnapolinord@virgilio.it
www.clubnapolinord.it - info@clubnapolinord.it

mostra scambio
52° edizione

AUTO MOTO CICLO d'epoca

3-4 febbraio 2024

Cesena Fiera

800 metri casello Cesena Nord

www.mostrescambio-cesena.it
mostrascambiorimini@gmail.com

MATTEO
347 1844267

PINO
338 5944590

ANDREA
333 1001072

CEDOLA PER LA PUBBLICAZIONE DEGLI ANNUNCI SU **epocAuto**

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

COGNOME NOME

VIA N.CIV.....

CAP CITTA' ()

TEL E-MAIL

Firma **NUMERO DI ABBONAMENTO**

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

- | | | |
|---|--------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> VENDO | <input type="checkbox"/> AUTO | <input type="checkbox"/> ACCESSORI/RICAMBI AUTO |
| <input type="checkbox"/> COMPRO | <input type="checkbox"/> MOTO | <input type="checkbox"/> ACCESSORI/RICAMBI MOTO |
| <input type="checkbox"/> SCAMBIO | <input type="checkbox"/> ALTRO | <input type="checkbox"/> VEICOLI CON MENO DI 20 ANNI |

**SI PREGA DI
SCRIVERE IN
STAMPATELLO**

MARCA MODELLO.....

ANNO PREZZO.....

.....

.....

.....

VISIBILE A:

CONTATTI TEL..... E-MAIL.....

ANNUNCI DI PRIVATI

- | | |
|---|---|
| ANNUNCIO DI SOLO TESTO : | <input type="checkbox"/> GRATIS PER TUTTI |
| ANNUNCIO TESTO + FOTO : | <input type="checkbox"/> GRATIS PER GLI ABBONATI <input type="checkbox"/> EURO 25 PER I NON ABBONATI |
| ANNUNCIO RIQUADRATO
TESTO + FOTO SU DUE COLONNE: | <input type="checkbox"/> EURO 40 PER GLI ABBONATI <input type="checkbox"/> EURO 50 PER I NON ABBONATI |

ANNUNCI DI OPERATORI COMMERCIALI

- | | |
|---|----------------------------------|
| ANNUNCIO DI SOLO TESTO : | <input type="checkbox"/> EURO 15 |
| ANNUNCIO TESTO + FOTO : | <input type="checkbox"/> EURO 35 |
| ANNUNCIO RIQUADRATO
TESTO + FOTO SU DUE COLONNE: | <input type="checkbox"/> EURO 60 |

VEICOLI CON MENO DI VENTI ANNI

- | | |
|-------------------------|----------------------------------|
| ANNUNCIO TESTO + FOTO : | <input type="checkbox"/> EURO 25 |
|-------------------------|----------------------------------|

COME PAGARE : GRATIS PER GLI ABBONATI

- Versamento su conto postale 12099487 intestato EdizioniC&C
- Bonifico IBAN - IT 43 U 07601 13100 0000 12099487

SARANNO VALIDI GLI ANNUNCI CON:

cedola debitamente compilata e leggibile -
massimo 3 foto ad alta definizione - invio in
unica soluzione della cedola e delle foto -
dati di chi invia (che non saranno pubblicati)

**DA OGGI ANCHE VIA WHATSAPP
AL NUMERO 329.9282702**



COME INVIARE GLI ANNUNCI:

- mail a epocauto@epocauto.it
- whatsapp al 329.9282702
- fax allo 0546.662046
- online su www.epocauto.it
- posta a Edizioni C&C srl
Via Naviglio 37-2 - 48018 Faenza RA

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. 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. 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. epocAuto non è responsabile della veridicità degli annunci di compravendita 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 e 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.

CERCO

Cerco Alfa Romeo 2600 Sprint in stato di relitto possibilmente con documenti e targa. 8000 euro. Tel. 3428097966



Cerco fari, frecce, anteriori e posteriori per Fiat 1900 Granluce B del 1956 the_traveller12@yahoo.it

Cerco per Ferrari d'epoca libretti uso e manutenzione, cataloghi parti ricambio, brochure, foto, portadocumenti e altro, whatsapp 328.3056562

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

Compro **modellini** di auto italiane e straniere. Tel. 334.8216800 - automartinelli@gmail.com

Compro **Quattroruotine** vecchi e nuovi. Tel. 334.8216800 - automartinelli@gmail.com

Per BMW 700 LS Luxus del 1964, CERCO ricambi originali nuovi o usati: clacson, specchietto retrovisore esterno, alette parasole, cerchi Fergat 3.50-12, paraurti, sedili, freni. Oppure auto intera uso ricambi. Anche se non vendi contattami se hai una 700. Tel. 346.6686557 - segretario@benacoautoclassiche.it - Verona

AUTO E MOTO CON MENO DI 20 ANNI



NEW BEETLE cabrio Gpl - Cabrio, 2004 Gpl scadenza bombola nel 2026. Inscrivibile ASI. Km.211000, fatto non molti ma moltissimi lavori. Capotta elettrica e sana. Chiamatemi e vi elencherò tutto. Vis. In Romagna. 7800 euro. Tel. 3495842859

FIAT Panda metano, 2007, appena revisionata, adatta neopatentati, 80.000 km, come nuova, con 11 euro percorre 270 km, sempre in box. 6.500 euro Tel. 337.204208 - claudio.cantisani@gmail.com - Torino



MASH sidecar 400, 2018, come nuovo, con soli km 5200, superaccessoriato, eventuale permuta con vettura Austin. Tel. 338.8932285

IL SALONE MONDIALE PER AUTO CLASSICHE



PREVIEW
3 - 4 - 5 - 6 - 7 **APRILE 2024**

34^o

FIERA MONDIALE DI AUTOMOBILI CLASSICHE E PRESTIGIOSE, FUTURE CLASSICHE, MOTORSPORT, TUNING CLASSICO, YOUNGTIMER, MOTOCICLETTE, ACCESSORI E RESTAURO, RICAMBI E AUTOMOBILIA E RIUNIONE DEI CLUB MONDIALI



Artista: Alfredo de la Marín

MESSE
ESSEN

www.siha.de

SIHA

TICKET



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





LAUDORACING - MODEL

REALIZZIAMO RICORDI NON SEMPLICI MODELLINI



1:18 ALFA 33 COUPÈ
STRADALE 1967

1:18 FIAT RITMO
60CL 1978

1:18 ALFETTA 2.0L
1978

1:18 FIAT UNO 45
1983

1:18 LANCIA THEMA
8.32 1986



Laudoracing-Models Sarl
email: info@laudoracing-models.com
www.laudoracing-models.com

*Da 10 anni solo i migliori
modelli italiani in scala 1:18*



**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