

epocAuto

**Amata dall'Europa
 al Sudamerica**

FIAT 127



**Marche scomparse:
 Piaggio Vespa 400**

Auto elettrica
 una storia che arriva da lontano

Moto Gabotti
 A Rimini negli anni '40

Panhard CD
 Vincente in pista e su strada



Fiat Abarth 2000
 L'ultima firmata Carlo Abarth



Mercedes 170V
 Come salvò la Stella





UNA PASSIONE DA VIVERE SENZA CONFINI.

Tessera ASI 2022: la scelta migliore per vivere e condividere la tua passione!

Rivolgiti ad uno dei club federati presenti su tutto il territorio nazionale e scopri un mondo di eventi e di servizi. **Info su www.asifed.it**

SCEGLI LA TUA TESSERA!

La quota di iscrizione all'ASI include tantissime convenzioni e l'abbonamento alla rivista ufficiale "La Manovella" con 12 numeri all'anno.



Inseguiamo emozioni, certifichiamo passioni.



Sommario **DICEMBRE** n. 12

www.epocauto.it
epocauto@epocauto.it

Mensile fondato da:
Maurizio Tabucchi e Enzo Cimatti

Direttore responsabile:
Fiodor Benini

Impaginazione e grafica:
Mara Cimatti, Susi Ravaoli

Pubblicità: Fiodor Benini
pubblicita@epocauto.it

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

Arretrati: 5,00 euro (pag. anticipato)
sul CCP n. 12099487
IBAN: IT43 0076 0113 1000 0001 2099 487
BIC: BPPIITRRXXX
intestato a Edizioni C&C srl

Abbonamenti: Raffaella Mingazzini
abbonamenti@epocauto.it

Italia € 30,00 - Versione digitale € 15,00
Italia: cartaceo + digitale € 35,00
Europa: cartaceo + digitale € 65,00
Africa, America, Asia
Cartaceo + digitale € 90,00

Spedizioni: Franca Ricci

Distributore per l'Italia e Estero:
So.Di.P. S.p.A.

Via Bettola 18
20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel. +3902/66030400
Fax +3902/66030269
e-mail: sies@sodip.it
www.sodip.it

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

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

Stampa: Poligrafici Il Borgo - Bologna

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

epocAuto

- 2** Il fotoquiz di epocAuto
- 6** Notizie in breve - Attualità - Dai club
- 6** Panhard CD. Dalla pista alla strada
di Maurizio Schifano
- 12** Fiat 127. La regina dei due mondi
di Marco Chiari
- 18** Marche Italiane Scomparse: Piaggio Vespa 400
di Nino Balestra
- 20** Mercedes 170V. Salvò la Stella
di Marco Batazzi
- 25** Fiat Abarth 2000. L'ultima Sport di Carlo Abarth
di Elvio Deganello
- 28** La Ferrari a Caracalla, rievocazione storica
di Gabriele Scotto
- 30** Auto elettrica, una storia vecchia
di Aldo Zana
- 34** Grandi eventi: Auto e moto d'epoca a Padova
di Matteo Giacon
- 36** Moto Gabotti
di Eugenio Maffei
- 38** Quale futuro per noi e le nostre auto storiche?
di Fabrizio Taiana
- 42** Anteprime
- 44** Manifestazioni
- 49** Biblioteca
- 52** L'era dei Kei-Poppari
di Maurizio De Francesco
- 53** Piccoli annunci

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

Audi 80

MG TF, l'ultima T

Bugatti & Gulinelli

Circuito del Garda

Kawasaki 500 MACH III

6 -Dalla pista alla strada



12 -Regina dei due mondi



18 -Piaggio Vespa 400



25 -L'ultima sport di Carlo Abarth



30 -Auto elettrica



Il Fotoquiz di **epocAuto**

Per ogni quesito TRE RISPOSTE:
SOLO UNA È GIUSTA!

(Soluzioni in fondo alla pagina)



1 - Al Salone di Ginevra del 1953 la Steyr espone nel proprio stand una 2000 con il pianale derivato dalla Fiat 1400 e un'elegante carrozzeria cabriolet. Realizzata da chi?

- A. Armbuster
- B. Ghia
- C. Anton Weiser & Sohn



2 - Nel 1965 l'astronauta russo Yuri Gagarin è ospite di una fabbrica di missili in Francia e il governo francese decide di regalarli una GT prodotta dalla sezione automobilistica dell'azienda. Quale è il nome della vettura?

- A. René Bonnet Djet
- B. Matra-Bonnet Djet V S
- C. Matra Sports Djet 5



3 - Nella sua breve carriera la Brabham BT 46 B con "ventilatore" ottiene una sola vittoria. Dove?

- A. Gran Premio di Monaco
- B. Gran Premio di Svezia
- C. Gran Premio d'Italia

Risposte: 1. Nel 1953 i carrozzieri viennesi S. Armbuster e Anton Weiser & Sohn non sono più attivi. Lo stile della Steyr nella foto ha molti tratti in comune con le Chrysler Special disegnate da Virgil Exner per la carrozzeria Ghia. La risposta giusta è B.
2. Il marchio è René Bonnet fino al 1964, quando la Matra lo rievoca diventando Matra-Bonnet. La Djet V donata a Gagarin è la rara versione S biabro. Matra Sports Djet 5 è il nome del modello monolabero così denominato dopo il Salone di Parigi nell'ottobre 1965. La risposta giusta è B.
3. Nel Gran Premio di Monaco il 7 maggio vince Patrick Depailler con la Tyrrell-Ford 008, nel Gran Premio d'Italia vince Niki Lauda con la Brabham Alfa Romeo BT 46 senza ventilatore, bandito dalle corse dopo la vittoria dello stesso Lauda nel Gran Premio di Svezia il 17 giugno. La risposta giusta è B.

ATTUALITÀ - NOTIZIE

Costituita Canossa Racing

Canossa Events e GPS Classic annunciano la costituzione di Canossa Racing, una nuova realtà che organizza attività in circuito destinate a gentlemen drivers ed appassionati di auto storiche e velocità. Canossa Racing unisce l'esperienza e la vasta rete di Canossa Events alla profonda conoscenza di GPS Classic per le gare con auto storiche ed ha acquisito Alfa Revival Cup, il noto campionato dedicato alle Alfa Romeo GT e Turismo costruite fra il 1947 e il 1981, a calendario ACI Sport.

Canossa Racing arricchirà il mondo degli eventi per auto storiche e sportive, in cui Canossa Events è tra i leader, andando ad ampliare l'offerta di esperienze uniche che Canossa offre a piloti ed appassionati e consentirà di creare nuove sinergie con la divisione Driven Lifestyle di Motorsport Network.

www.canossa.com



Pirelli lancia un nuovo pneumatico per le Mini classiche



Una nuova "Pirelli Collezione" pneumatici è ora disponibile per i possessori della leggendaria Mini: si tratta di un pneumatico classico ma prodotto con una tecnologia assolutamente all'avanguardia.

Per tutte le diverse versioni di Mini classica (incluse le auto costruite con licenza Innocenti), Pirelli ha ricreato il Cinturato CN54 145/70 R12, lanciato in origine nel 1972.

Questo pneumatico radiale con battistrada e bordo laterale simili all'originale offre un grip maggiore e una migliore tenuta di strada soprattutto su superfici bagnate, garantendo alti standard di sicurezza senza compromettere lo stile originale. Durante la progettazione e la realizzazione di questi pneumatici gli ingegneri Pirelli hanno lavorato con gli stessi parametri usati dai designers di 50 anni fa, utilizzando

immagini, progetti e materiali originali conservati presso gli archivi della Fondazione Pirelli a Milano. Gli pneumatici Pirelli Collezione sono disponibili presso i rivenditori specializzati come Longstone Tyres.

www.pirelli.com

Per la Mille Miglia 2022 anche una prova in pista

MIMO e 1000 Miglia stringono una collaborazione che porterà sabato 18 giugno 2022 gli equipaggi della Mille Miglia a disputare l'ultima prova cronometrata in pista, all'Autodromo Nazionale di Monza, dove incontreranno le vetture moderne delle case automobilistiche impegnate negli eventi dinamici del MIMO, Milano Monza Motor Show.

Una contaminazione che vedrà il suggestivo incontro tra le ultime tecnologie e innovazioni automotive dei brand e il mondo del classico. Una partnership che ha portato alla nascita del MIMO Trofeo 1000 Miglia, la competizione che vedrà le vetture degli eventi dinamici MIMO sfidarsi nelle prove speciali in pista, le stesse affrontate dagli equipaggi della 1000 Miglia.

Un evento unico, in cui a dare spettacolo saranno le sue due anime: quella che guarda al futuro, che si dota delle ultime tecnologie per migliorarsi costantemente, e quella che rivive il passato fatto di audacia e passione.

La **Mille Miglia 2022** si svolgerà dal **15 al 18 giugno 2022**, potranno partecipare soltanto i modelli delle vetture delle quali almeno un esemplare abbia preso parte a una delle edizioni della 1000 Miglia che si è tenuta dal 1927 al 1957 ed essere iscritto al Registro 1000 Miglia. Le iscrizioni si chiuderanno il 14 gennaio. In contemporanea si svolgerà la 1000 Miglia Green: una sfida per le vetture ad alimentazione alternativa che, per il terzo anno consecutivo, dovranno percorrere l'intero tracciato della gara riservata alle auto storiche.

www.1000miglia.it

MIMO, il **Milano Monza Motor Show**, si terrà dal **16 al 19 giugno 2022** a Milano e a Monza e presenterà le novità delle oltre 60 case automobilistiche e motociclistiche partecipanti. Con il suo format democratico, in cui i brand esporranno le proprie novità su pedane tutti uguali, MIMO vuole dare un segnale di ripartenza per il mondo dei saloni e il settore automotive con un'esposizione ad accesso gratuito e fruibile in totale sicurezza.

www.milanomonza.com



Un veronese al centro del mondo automotive: Alberto Scuro "uomo dell'anno"

Il presidente dell'ASI è da poco stato insignito del titolo uomo dell'anno dalla UIGA, l'associazione giornalisti automotive italiani, con il premio "Tartaruga d'Argento", sulla falsariga dell'iconico simbolo di Tazio Nuvolari: quando nel 1932 Gabriele D'Annunzio incontrò al Vittoriale il pilota mantovano, gli regalò proprio una piccola tartaruga d'oro, accompagnata dalla celebre frase "All'uomo più veloce, l'animale più lento". Da allora la tartaruga divenne compagna inseparabile di Nuvolari e oggi si ritrova in questo premio.

"Veronese, chirurgo vascolare, appassionato di belle automobili – si legge nel testo che accompagna il premio – come consigliere federale prima e vicepresidente dopo ha scoperto dall'interno tutte le anime dell'Automotoclub Storico Italiano. Eletto presidente, ha impresso una notevole accelerata alle attività dell'ASI. In particolare, con il turismo al volante delle auto storiche alla scoperta delle bellezze segrete d'Italia. Giovani e visione del futuro sono i suoi ingredienti per il motorismo storico di domani". E sono stati proprio i giovani a spingere – in occasione della prima Giornata Mondiale della Fiat 500 storica,

celebrata lo scorso 4 luglio – perché venisse premiato Alberto Scuro dal Fiat 500 Club Italia come "Personaggio dell'Anno". L'assegnazione di questo premio ha come principale motivazione l'aver promosso con impegno ed efficacia l'automobilismo storico come mezzo di cultura. La passione per l'automobilismo è fortemente connessa con la storia dello sviluppo dell'Italia: l'auto ha avuto e ha tutt'ora un ruolo rilevante nell'urbanizzazione, nell'innovazione tecnologica e di design e nello stile di vita delle famiglie.

Audi 80, Citroën XM e Alfa Romeo 156 sono le tre storiche "Auto Europa" selezionate da UIGA e ASI per celebrare i 35 anni del prestigioso premio istituito nel 1987 dall'Unione Italiana Giornalisti dell'Automobile per le vetture più significative commercializzate in Europa. I tre modelli storici eletti "Auto Europa" rispettivamente nel 1987, 1990 e 1998 hanno anticipato l'assegnazione del "Premio Auto Europa 2022" ricevendo i Riconoscimenti Speciali che i soci UIGA, gli opinion leader e gli appassionati hanno assegnato loro mediante votazioni online. Audi 80 è stata celebrata per il suo design innovativo e funzionale, Citroën XM per l'originalità del progetto e l'Alfa 156 per la generosità delle sue prestazioni.

La vincitrice di "Auto Europa 2022" scelta dai giornalisti UIGA, dagli Opinion Leader e da una Giuria Popolare è la Fiat Nuova 500 elettrica.

www.premioautoeuropa.it

24° Rallye Monte-Carlo Historique

27 gennaio - 2 febbraio

Sembra ormai ufficiale che Alberto Scuro parteciperà al Montecarlo Storico con la sua FIAT 131 ABARTH GR4, affiancato dalla navigatrice Nunzia Del Gaudio di Adrenaline24h: una delle corse più evocative nel panorama motoristico mondiale, la prima avventura internazionale di Scuro da Presidente in carica e un ritorno per la navigatrice Nunzia Del Gaudio, fresca vincitrice del Rally della Costa Smeralda storico. L'equipaggio a bordo di una icona del motorismo sportivo porterà un messaggio relativo alla valorizzazione della cultura, storica e sportiva "targata Italia".

epocAuto

25 anni del Bianchina Club

Il Bianchina Club ha celebrato il suo 25° anniversario durante la Fiera Auto e Moto d'Epoca a Padova ed ha approfittato del previsto grande afflusso di soci presso lo stand, nell'ASI Village, per indire l'Assemblea Nazionale Elettiva, che si è tenuta presso il DC Hotel International di Padova.

Il Consiglio si è parzialmente rinnovato e risulta così composto:

Longhi Enrico (Livorno) - **Presidente**

Feltrin Valter (Torino) - Corsaro Rinaldo (Catania) **Vice-Presidente**

Gianluca Galluzzo (Roma) **Segretario Tesoriere**

Marradi Moreno (Firenze) **Conservatore del Registro**

Caiumi Marco (Modena) **Addetto manifestazioni**

Viceconte Luigi (Trieste) **Addetto rapporti con Enti e Club**

Lucchin Enio (Latina) - Birollo Ruedi (Padova) **Consigliere**

A seguito del cambiamento del Segretario, come previsto dallo statuto del Club, la sede e la segreteria sono state trasferite in Roma, via Piero Tellini 34. I recapiti telefonici e di posta elettronica rimangono invariati. Lo stand del club è stato affollatissimo, con il pubblico attirato stavolta non solo dalle belle Bianchina esposte (una cabriolet ed una trasformabile), ma anche dal prototipo Runabout della Collezione Bertone, affidato al Club dall'ASI per questo evento. E' stata inoltre approntata la bozza del calendario raduni per il 2022 che prevede, al momento, ben sei eventi sparsi in tutta Italia. Il calendario sarà reso pubblico entro fine anno.

www.bianchina.org



Nuovo Centro Tecnico FMI a Misano

Uno spazio polifunzionale, dedicato alla preparazione tecnica nonché punto di ritrovo per tutte le diversificate attività della Federazione Motociclistica Italiana. La nuova struttura FMI, realizzata grazie alla preziosa collaborazione del Misano World Circuit, è posizionata all'interno dell'impianto nella Misano Square. L'inaugurazione del Centro si è svolta durante una cerimonia alla quale, oltre al Presidente FMI Giovanni Copioli e a numerosi rappresentanti federali, erano presenti il Presidente di Sport e Salute Vito Cozzoli, Il Presidente FIM Jorge Viegas, il Ceo di Dorna Carmelo Ezpeleta, il Presidente Santa Monica SpA Luca Colaiaacovo, il Managing Director Misano World Circuit Andrea Albani, insieme a piloti e team manager di spicco del Motomondiale e ai rappresentanti delle più importanti Case motociclistiche.

Il Centro sarà molto utilizzato anche per la Formazione interna alla Federmoto, coinvolgendo Tecnici, Istruttori di guida, Direttori di gara, Commissari di gara e Ufficiali di percorso.

www.federmoto.it



Riconoscimenti Ruote da Sogno per il motorismo storico 2021

Ha preso il via dalla sede di Ruote da Sogno a Reggio Emilia la serie di eventi guidati da Ermanno De Angelis di Adrenaline 24H che avranno come focus i veicoli storici.

Al primo evento hanno partecipato oltre 200 appassionati, molti addetti ai lavori e numerosi personaggi di spicco del motorismo storico: tra i relatori figuravano Alberto Scuro (Presidente ASI), Giovanni Gargano (Delegato Città dei Motori), Ivan Drogo Inglese (Stati Generali Patrimonio Italiano), Elisa Artioli (appassionata), Marco Cajani (Scud. del Portello), Mara Cimatti (epocAuto), Gianvirgilio Cugini (Motorcycle Auction Yearbook 2020), Giuseppe Dell'Aversano (Commissione Legale ASI), Felice Graziani (Circuito di Avezzano), Michael Robinson (Designer), Andrea Ronzoni (collezionista), Giuseppe Simonato (Iveco), Matteo Trinchero (imprenditore), Vittorio Valbonesi (Commissione Tecnica Auto ASI), Andrea Modena (Ferrari Classiche).

Al termine del Talk, è stata presentata la prima edizione dei "Riconoscimenti Ruote da Sogno per il motorismo storico 2021", un nuovo format che prevede l'assegnazione di riconoscimenti alle migliori eccellenze del motorismo storico, in questo caso gli ospiti relatori del Talk, scelte da una commissione di appassionati e autorevoli personalità del settore. I premi sono prodotti su disegno specifico da Luigi Candiani di Omea.

Estremamente soddisfatto anche Stefano Aleotti, Fondatore e CEO di Ruote da Sogno, che ha ospitato nella sua splendida location questo innovativo Talk, sicuramente il primo di una lunga serie.

www.adrenaline24h.com



Una Fiat X1/9 sarà restaurata dagli studenti

Dopo il successo dell'edizione 2021 di "Mondovì e motori" e del "Raduno con le vecchie signore" prosegue la corsa del comitato organizzativo dell'evento con il progetto "Restauro d'auto d'epoca". L'iniziativa è stata presentata presso la sede delle Officine Garelli, e avrà come protagonisti i ragazzi dell'istituto "Cigna-Baruffi-Garelli" e del centro di formazione professionale "Cebano Monregalese" che sotto la guida dei docenti e con i preziosi consigli dell'esperto restauratore Stefano Mirto, daranno nuova vita a una Fiat X1/9, restaurando carrozzeria, interni, motore e parti elettriche. L'auto, una volta terminato il restauro, sarà venduta all'asta e il ricavato donato agli istituti per nuovi progetti. Le ore dedicate al progetto saranno occasione per svolgere stage e alternanza scuola-lavoro, e saranno corredate da una parte di approfondimento storico-tecnico sull'auto e sui Fratelli Ceirano, tra i primi costruttori di auto in Italia.

La mattinata di presentazione è stata anche occasione per ringraziare ancora una volta il "Club Ruote d'epoca della Riviera dei Fiori" di Villanova di Albenga e Bruno Tassi, organizzatore della sfilata di camion storici in collaborazione con il club "Gino Tassi", che hanno dato vita alla tre giorni estiva dedicata ai veicoli storici, che ha avuto grande successo.

www.ruotedepocarivieradeifiori.it



"Rivoluzioni" mostra tematica a Torino

Automotoretrò, 10-13 febbraio

Parlando di automobili e motociclette, le rivoluzioni sono all'ordine del giorno fin dalla loro invenzione, perché lo stile e la bellezza si uniscono all'innovazione e alla tecnologia, parola di Luca Beatrice, curatore della mostra.

Cosa hanno in comune la Trabant, la Jaguar E-Type e la Toyota Prius? La capacità di essere, ognuno a suo modo, veicoli iconici al tempo stesso protagonisti e spettatori dei grandi cambiamenti storici, economici e sociali nel secolo scorso. È a questi - e molti altri - modelli che sarà dedicata "Rivoluzioni" nell'ambito di AMR, la grande festa dei motori che riunisce in un unico evento le due rassegne Automotoretrò e Automotoracing.

Nell'arco del Novecento le due e quattro ruote hanno rivelato una particolare tensione sperimentale che è possibile ritrovare nelle auto sportive così come nelle utilitarie, nelle motociclette e nei nuovi veicoli elettrici. La mostra racconterà dieci di queste esperienze - dal Volkswagen "Bulli" alla Lancia Aurelia B24, dalla Vespa Piaggio alla BMW R80 GS, passando per la Ferrari 308 GTS e la Land Rover Series 1, solo per citarne alcune - che potranno essere ammirate dal vivo nell'area tematica allestita nel Padiglione 2. L'incredibile storia di questi modelli e dei relativi periodi storici che li hanno visti nascere saranno anche protagonisti di una serie di video che anticiperanno l'esposizione sui canali Instagram e Facebook di AMR.

www.automotoretro.it



IL CLASSIC RIPARTE DA PADOVA

ENTUSIASMO, OTTIMISMO E AMICIZIA ALLO STAND **Adrenaline**



Auto e Moto D'Epoca 2021, il salone che da quasi 40 anni concentra a Padova il gotha del motorismo storico internazionale, **si è concluso con un successo davvero incoraggiante.**

Un'affluenza importante, ai livelli delle migliori edizioni pre-covid, e una percentuale di "venduto" da record, hanno di fatto sancito il rilancio ufficiale del settore dopo uno stop di circa due anni. Basti pensare che alcuni dealer hanno dichiarato il "sold out" di tutte le vetture presenti già il venerdì mattina, mentre altri, come Ruote da Sogno, presente con un'imponente schieramento di oltre 50 vetture, hanno chiuso la fiera con la bellezza di oltre 30 veicoli venduti e già al giovedì sera si sono visti costretti a far partire una bisarca di "rimpiazzo" per sostituire le vetture vendute nel primo giorno.

Chiuse le porte del quartiere fieristico la domenica, praticamente tutti gli espositori sono rientrati in sede sorridenti e soddisfatti. Tra questi ci siamo sicuramente anche noi di Adrenaline24h, che per Auto e Moto d'Epoca - Fiera di Padova **abbiamo curato parte del percorso di avvicinamento all'evento** con una serie di "speciali" inseriti all'interno di Gentleman Driver, il nostro programma TV.

Il nostro Stand è stato senza dubbio il punto nevralgico del padiglione 1. Un luogo di passaggio e di ritrovo nel quale centinaia di amici, curiosi e appassionati, si sono fermati per fare un saluto e soprattutto per ammirare i tre "gioielli" esposti: una splendida **MGT Supercharged** del '39, esemplare unico, appartenente al collezionista e CEO di LAVOR Paolo Bucchi, la **OM 469 Sport** del '22 appartenente alla **collezione del MAUTO**, Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, reduce dalla 1000 Miglia 2021, e la **LCR Honda**, moto ufficiale del MOTO GP 2021 del Team Cecchiniello.

Una vetrina assolutamente di grande prestigio, ammirata e fotografata da tutti coloro che hanno fatto visita allo stand che per l'occasione è diventato un "salotto" dove potersi incontrare, salutare, condividere esperienze, conoscere i personaggi del motorismo storico che si sono susseguiti giorno dopo giorno e soprattutto con i quali condividere i nuovi eventi 2022.

Immane il focus su Gentleman Driver, programma TV dedicato al motorismo storico prodotto da Adrenaline24h: presente nello stand un simpatico **TV Corner**: un mini studio televisivo in cui ospiti e amici sono stati intervistati direttamente in fiera e i cui interventi saranno trasmessi nelle prossime puntate del programma.



Tra gli ospiti che ci hanno fatto visita nei quattro giorni di kermesse, il direttore del Museo Nazionale dell'Automobile **Mariella Mengozzi**, il designer ex Lancia e Bertone **Mike Robinson**, il pilota di Formula 1 **Bruno Giacomelli**, il presidente ASI **Alberto Scuro** e tantissimi altri.

Presenti con noi di Adrenaline24h i partner **Banca Galileo**, **Lavor**, **Villa Trasqua**, **Wondike** e **Bontà Classic Garage**. Oltre ad essere un punto di ritrovo per gli amanti del classic, il nostro stand è stato teatro di alcuni importanti eventi come il "Party Lunch" organizzato da Banca Galileo per i suoi clienti appassionati di motorismo storico, "bagnato" dal vino Villa Trasqua, e la presentazione della prima edizione di "Motorcycle Auction Yearbook 2020", edito da Centauri e presentato da Class&Classic. Presente al nostro stand **Gianvirgilio Cugini**, Presidente di Centauri e tra gli autori del libro, contenente i dati di tutte le moto vendute dalle principali case d'asta tenutesi dal 1° gennaio al 31 dicembre 2020, il quale ha fornito tutte le spiegazioni ed informazioni ad appassionati e collezionisti delle due ruote.

Da sottolineare inoltre la presenza di Bontà Classic Garage. **Gianluca Bontà** e il suo staff hanno illustrato al pubblico più "tecnico" e curioso della Fiera tutte le fasi di restauro della splendida OM 469 Sport che ha preso parte alla 1000 Miglia 2021, condotta dall'equipaggio di Adrenaline24h **Ermanno De Angelis** e **Nunzia Del Gaudio**, risultando la macchina più "old" della competizione. Mentre i giovani fondatori di Wondike, casa d'aste online nata per promuovere, valorizzare e vendere beni di lusso di proprietà di privati e società, hanno catturato l'attenzione di molti collezionisti con il loro progetto innovativo e internazionale.

Sono stati infine consegnati ai fotografi selezionati da Villa Trasqua gli omaggi che la cantina ha messo a disposizione per l'evento fotografico Villa Trasqua @1000 Miglia 2021. Con Auto e Moto d'Epoca 2021 si chiude un grande momento di **rilancio e di positività per il settore classic** italiano ed internazionale. Ne parleremo diffusamente sul nostro sito e nelle prossime puntate di Gentleman Driver TV.

Seguiteci!

SCOPRI GLI EVENTI ADRENALINE24H SU

IN ONDA TUTTI I GIORNI SU SKY, DIGITALE E WEB

Gentleman Driver TV



sky sport
CANALE 229

MOTORTV

tivù sat



WWW.ADRENALINE24H.COM

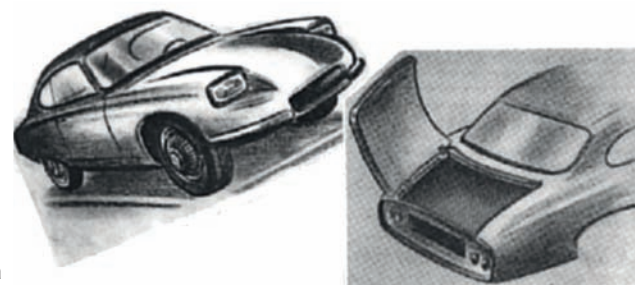
La vettura del servizio, perfettamente restaurata, appartiene a Giuseppe e Claudio Sassi, del Club Italiano Panhard.



PANHARD CD (1963-1965)

DALLA PISTA ALLA STRADA

Testo e foto di Maurizio Schifano



I primi schizzi della CD, realizzati da Charles Deutsch all'inizio del 1962 (CD - Da Panhard a Peugeot di Charly Rampal).

La prima vettura progettata singolarmente da Charles Deutsch, su commissione della Panhard, è una berlinetta da corsa destinata alla 24 Ore di Le Mans del 1962. Il successo ottenuto nelle gare convince definitivamente la Casa francese a realizzarne una versione stradale

Parigi, Avenue d'Ivry, sede della Panhard, 30 ottobre 1961; in un incontro fra i vertici della Casa francese, Charles Deutsch e René Bonnet viene definito il programma agonistico per il 1962. Ma che ruolo hanno in proposito questi ultimi? Per capirlo, occorre fare un passo indietro, precisamente alla fine degli anni '40, quando, sempre a Parigi, era stata costituita la Automobiles Deutsch & Bonnet, con la quale i due tecnici appassionati delle corse, divenuti poi anche piloti e progettisti, ufficializzavano la costruzione di vetture leggere sportive e

da competizione, iniziata già nel 1937. Dopo un primo periodo in cui queste vetture, marcate DB, avevano adottato esclusivamente meccaniche Citroën, essi avevano stretto un accordo con la Panhard, che negli anni più fruttuosi, fra il 1953 e il 1961, aveva portato allo sviluppo di una barchetta e di una berlinetta denominata HBR5, vittoriose sui circuiti di tutto il mondo, anche Oltreoceano. Alla fine del 1961 però, a causa dei loro rapporti sempre più tesi, la collaborazione fra Deutsch e Bonnet si

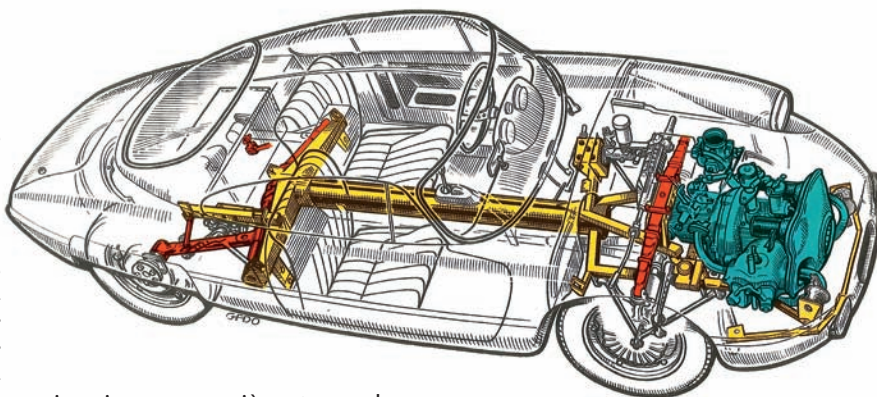
conclude bruscamente. Charles Deutsch è un convinto promotore della meccanica Panhard, perciò è a lui che la Casa di Avenue d'Ivry commissiona il progetto di una vettura per la 24 Ore di Le Mans del 1962, che, basata sui disegni di



A sinistra, le CD iscritte alla 24 Ore di Le Mans del 1962. Sopra, a destra, la vincitrice dell'indice di prestazioni e 16ª assoluta, con a destra, in primo piano, Charles Deutsch (Archivio Panhard & Levassor). Sotto, lo spaccato, tratto da un dépliant della versione stradale.

un'ipotetica e mai nata DB HBR6, già da tempo pronti nel suo cassetto, sarà proprio la Panhard CD, inizialmente denominata CD-Dyna (la sigla sta ovviamente per Charles Deutsch). Il benessere all'avvio dei lavori da parte della Casa francese arriva alla fine di gennaio del 1962, con un ordine di quattro vetture; intanto il direttore di stabilimento Etienne de Valance inizia a costituire un team di piloti. Il termine ultimo per l'iscrizione alla 24 Ore di Le Mans è fissato per il 28 febbraio, quando quelle auto, che entro una decina di settimane dovranno essere presentate sul circuito per effettuare le prove, sono ancora in costruzione. Deutsch comunque non si preoccupa troppo, perché conosce i tecnici fedeli e competenti ai quali chiedere la collaborazione. Per il design della carrozzeria egli si fa affiancare dagli esperti di aerodinamica Lucien Romani e Marcel Hubert, mentre per la progettazione della parte meccanica, che prevede un telaio a trave tu-

bolare centrale con sospensioni indipendenti, derivato da quello della DB HBR5, ingaggia il valente scienziato Jean Bertin. Paul e Jean Panhard poi gli accordano la massima fiducia, offrendogli la collaborazione del loro miglior pilota, Bernard Boyer, campione di Francia 1961 della Formula Junior. Svestita la tuta da pilota per indossare quella da lavoro, Boyer affianca in officina i fratelli Chappe, esperti costruttori e tra i migliori specialisti francesi delle costruzioni in vetroresina (alcune scocche dovranno infatti essere realizzate con quel materiale), contribuendo in maniera determinante, con la sua esperienza pratica, all'approntamento del primo prototipo nel più breve tempo possibile. La forma della carrozzeria della futura CD è studiata e definita provando vari modelli in scala nella galleria del vento del Laboratoire Aerodynamique Eiffel, l'edificio progettato, assieme alla galleria, e fatto costruire nel 1912 dall'omo-



nimo ingegnere, più noto per la celeberrima torre che porta anch'essa il suo nome. Il risultato è un Cx pari a 0,22, eccezionalmente basso, che si tradurrà in prestazioni davvero notevoli (velocità massima 220 km/h) in rapporto alla potenza relativamente limitata del motore definitivo (circa 60 CV DIN), con un consumo di circa 5 l/100 km a 150 km/h e di 10 l/100 km a 200 km/h; il tutto con estetica decisamente accattivante. Per quanto riguarda la costruzione del primo prototipo con carrozzeria in acciaio, da ultimare davvero in poco tempo e di con-

seguenza con ritmi frenetici, allungando la giornata lavorativa a undici ore e senza riposo il sabato e la domenica, Deutsch chiede aiuto a diverse ditte, per lo più artigiane: le lavorazioni delle parti meccaniche, in particolare, vengono eseguite dalla Moteur Moderne di Boulogne Billancourt. Il motore bicilindrico boxer è strettamente derivato da quello della berlina Panhard PL 17, che ha una cilindrata di 848 cm³, e inizialmente Deutsch ne fa realizzare uno "sperimentale" con cilindrata di

954 cm³, inediti cilindri in ghisa, testate separate e un albero a camme speciale, che sviluppa una potenza di 76 CV DIN a 6200 giri/min. Per la gara di Le Mans tuttavia viene scelta una cilindrata di 702 cm³, in modo da mirare alla classifica nei due indici di prestazioni e consumi. Con i collettori di aspirazione e di scarico ridimensionati, teste ridisegnate e un albero a camme ulteriormente modificato, questo motore eroga esattamente 61 CV DIN a 6700 giri/min.





Dall'alto, la scritta "panhard" di serie; la serratura di una portiera, col relativo riscontro, e la serratura del coperchio del bagagliaio, con la chiave personalizzata.



Dall'alto, le targhette di identificazione nel vano motore e il doppio terminale di scarico, in acciaio inox su questo esemplare. A destra, il motore con la tipica cuffia del raffreddamento ad aria in alluminio lucidato, lo specifico faro Cibié e il catarifrangente posteriore di provenienza Citroën Ami 6.



L'apertura "a conchiglia" del cofano motore, come quella della berlina PL17 (foto di Claudio Sassi).



I prototipi realizzati in vista della 24 Ore di Le Mans del 1962 saranno in totale cinque: uno con carrozzeria in acciaio e quattro con carrozzeria in vetroresina; dalla carrozzeria del primo, allestito sul telaio n°101 e ultimato in soli 70 giorni, viene presa l'impronta per realizzare le carrozzerie degli altri, che saranno allestiti sui telai dal n°102 al n°105. Venerdì 6 aprile, Bernard Boyer prova in anteprima sulla pista di Monthléry il prototipo n°101, con risultati incoraggianti nonostante il peso ritenuto eccessivo. Sabato 7 aprile, data d'inizio delle prove preliminari della 24 Ore di Le Mans, si registra la prima uscita ufficiale della berlina Panhard CD, sempre col prototipo n°101, che ora porta il numero di gara 53; questa è anche la prima occasione di confronto fra i due ex soci Charles Deutsch e René Bonnet, quest'ultimo presente con la sua berlina su meccanica Renault. I problemi della CD, riscontrati anche nelle successive prove, svolte di nuovo a Monthléry dall'11 aprile, non mancano, ma vengono a mano a mano affrontati e in qualche modo risolti. Per queste ultime prove i tamburi freno ALFIN, ereditati dalle DB, lasciano il posto ai nuovi

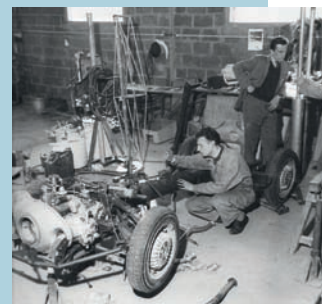
ETA (Evacuation Thermique Accélérée), brevetto Panhard, adottati poi sulla gamma 1963 dei modelli di serie. L'esordio in gara avviene il 27 maggio alla 1000 km del Nürburgring, alla quale, oltre alla CD con carrozzeria in acciaio, è iscritta una CD con carrozzeria in vetroresina. Nei primi dieci giri, quest'ultima ingaggia una lotta serrata con la René Bonnet, con pochissimo distacco, ma poi è costretta al ritiro per una perdita d'olio; l'altra CD termina la gara piazzandosi al 24° posto assoluto. La vittoria di categoria va alla René Bonnet, che comunque è solo ventesima nella classifica assoluta. Nel weekend del 23 e 24 giugno ha luogo finalmente la 24 Ore di Le Mans, che vede iscritte le quattro Panhard CD con carrozzeria in vetroresina, ammirate prima di tutto per le loro bellissime linee che sembrano sagomate dal vento. Le vetture effettivamente schierate sono le numero di telaio 103, 104 e 105, rispettivamente coi numeri di gara 53, 54 e 55; la numero di telaio 102, col numero di gara 70, è quella sostitutiva. La vittoria nella classifica dell'indice di prestazioni va alla CD numero 53, pilotata da André Guilhaud e Alain Bertaut, che si piazza al 16°

posto assoluto, un risultato eccezionale per un modello esordiente. Dopo altri successi, in alcune gare in salita nazionali, di una CD stavolta equipaggiata col motore "sperimentale" di 954 cm³, in quello stesso 1962, i vertici Panhard decidono di realizzare una versione stradale, già in realtà prefigurata fin dall'inizio per destinarla alla propria clientela d'élite. Charles

Deutsch non ha né l'intenzione né i mezzi per garantire l'intero processo di industrializzazione, tuttavia accetta di curare la realizzazione di una preserie di 25 vetture, se non altro per studiare le reazioni del pubblico e della stampa specializzata. In realtà, principalmente a causa di problemi nella produzione delle scocche in vetroresina, di questo primo lotto di vet-

LA VETTURA DEL SERVIZIO

La CD illustrata in queste pagine, che porta il numero di telaio 120 e che oggi appartiene a Giuseppe e Claudio Sassi, padre e figlio rispettivamente presidente e vicepresidente del Club Italiano Panhard, è l'unica sopravvissuta della preserie allestita con le carrozzerie realizzate in Italia dalla Alpa, nella primavera del 1963. Montata solo in parte, con la meccanica incompleta, perché forse cannibalizzata, e la carrozzeria verniciata solo parzialmente, questa vettura all'epoca venne tenuta da parte da Danilo Cattadori, titolare del cantiere italiano; quindi, dopo il fallimento della Alpa, avvenuto intorno alla metà degli anni 70, rimase nel capannone di Castelleone (CR), ultima sede dell'azienda. Nell'estate del 2008, il Club Italiano Panhard riceve la segnalazione, dall'allora proprietario di quel capannone ormai fatiscente, della presenza di quel relitto, di cui conosce almeno in parte l'origine. È il classico "ritrovamento", in questo caso di un esemplare davvero prezioso per chi, come Giuseppe e Claudio Sassi, conosce a fondo la storia della CD. I due perciò intraprendono con entusiasmo, ma anche con assoluto rigore, un complicato restauro che sarebbe durato ben dodici anni. È interessante notare che la carrozzeria di questo esemplare, come probabilmente tutte quelle realizzate dalla Alpa, differisce da quelle prodotte dalla Velam. Il paraframma è in un pezzo unico, mentre poi avrà pannelli rinforzati rivettati in corrispondenza della pedaliera e della pedana del passeggero. Le fiancate destra e sinistra sono asimmetriche e ciò comporta pure una lunghezza differente, seppur di pochi millimetri, delle portiere. Queste ultime sono interamente in vetroresina, mentre poi i pannelli interni saranno in metallo per resistere meglio agli sforzi causati dai meccanismi di manovra dei finestrini discendenti. Il restauro ha richiesto la ricostruzione di alcune parti meccaniche andate perdute, come i triangoli delle sospensioni anteriori e le barre di torsione delle sospensioni posteriori; per questo è stato necessario realizzare dei disegni costruttivi, rilevando parti originali ottenute in prestito. L'impianto di scarico è stato replicato fedelmente, in più esemplari da utilizzare come ricambi, impiegando acciaio inox con uno spessore di 2 mm, per ridurre le fastidiose risonanze tipiche di questo tipo di acciaio. Anche i sedili e i pannelli porta sono stati replicati totalmente, in base a foto e documentazione dell'epoca. Diversi componenti originali, come i bracci delle sospensioni posteriori, le caratteristiche serrature delle porte, i tamponi del cofano motore, il parabrezza e il lunotto, quest'ultimo in plexiglass, sono comunque stati recuperati da una CD di produzione Velam, appositamente sacrificata. Tutto ciò è stato possibile anche grazie al prezioso aiuto di vari club Panhard internazionali.



Claudio e Giuseppe Sassi. In alto, l'officina Chappe et Gessalin nella primavera del 1962 (Edition du Palmier) e l'officina Sassi nel 2018.



DATI TECNICI GT

Motore

2 cilindri boxer anteriore longitudinale - Alesaggio 84,85 mm - Corsa 75 mm - Cilindrata 848 cm³ - Rapporto di compressione 7,8-8:1 - Potenza massima oltre 60 CV SAE a 6500 giri/min (n.d.) - Coppia massima 7,5 kgm a 3500 giri/min - Distribuzione a valvole in testa, albero a camme centrale, aste e bilancieri - Carburatore doppio corpo Zenith 38 NDIX (2 carburatori doppio corpo Zenith 38 NDIX) - Lubrificazione forzata a carter umido, 2,2 litri - Raffreddamento ad aria forzata - Impianto elettrico 12 Volt, batteria 45 Ah

Trasmissione

Trazione anteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 marce sincronizzate - Leva centrale - Pneumatici Michelin X 145x380, compatibili 145 SR15 - Cerchi ad anello in acciaio

Corpo vettura

Berlina 2 porte, 2+2 posti - Telaio in acciaio a trave tubolare centrale, castello ant. e traversa post. - Carrozzeria in vetroresina - Sospensioni ant. a ruote indipendenti, balestra trasv. superiore, bracci trasv. inferiori - Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci obliqui, barre di torsione - Ammortizzatori idraulici a leva ant. e post. - Freni idraulici a tamburo alettati con sistema ETA - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 42 litri

Dimensioni e peso

Passo 2250 mm - Carreggiata ant. 1200 mm - Carreggiata post. 1100 mm - Lunghezza 4060 mm - Larghezza 1600 mm - Altezza 1180 mm - Peso 580 kg

Prestazioni (dichiarate)

Velocità massima 165 km/h (185 km/h) - Accelerazione 0-100 km/h in 11,7 sec. (n.d.) - Consumo carburante 3,7 litri/100 km (4 litri/100 km) a 80 km/h

Tra parentesi i dati della versione Rally



La ruota di scorta nel bagagliaio; sotto, a sinistra, l'interno discretamente comodo e rifinito, con rivestimenti in skai.



ture ne verranno completate solo una quindicina; una di queste è proprio la protagonista di questo servizio, che, come vedremo, ha una storia particolare. Il progetto della CD stradale dunque parte e alla fine di agosto del 1962, la SNERMA, filiale della Gruppo aeronautico francese Sud-Aviation, viene incaricata di realizzare la serie di telai numerati da 106 a 131, completi di tutti gli organi meccanici. La produzione delle relative scocche e l'assemblaggio finale delle vetture sono invece affidati all'officina Chappe e Gessalin, si-

CHARLES DEUTSCH

Tra i personaggi di spicco che, fra gli anni 30 e gli anni 60 del secolo scorso, operarono nel mondo delle corse, non solo francese ma anche internazionale, c'è senz'altro Charles Deutsch. Nato a Champigny-sur-Marne nel 1911, egli segue presto le orme del padre carradore e poi costruttore di scocche per autovetture. A quattordici anni progetta e costruisce la sua prima automobile; a ventuno, studente alla prestigiosa Ecole Polytechnique di Palaiseau, alla quale si diplomerà nel 1935, cede l'attività del padre, morto nel 1929, a René Bonnet, col quale condivide la passione per le auto da corsa, che già dal 1937 li porta a costruire la prima DB (la sigla riprende le iniziali dei loro cognomi) e, alla fine degli anni 40 a fondare la Automobiles Deutsch & Bonnet. Nel 1935 intanto, Deutsch ha iniziato a lavorare come ingegnere civile alla Ponts et Chaussées, che lascerà solo nel 1966. I successi agonistici delle DB non bastano a tenere uniti questi due tecnici di grande talento, le cui strade nell'autunno del 1961 si dividono. Poco dopo Charles Deutsch, pioniere nel campo dell'aerodinamica,



Charles Deutsch, presenta la CD stradale al Salone di Parigi del 1962 (Archivio Panhard & Levassor).

fonda la SECA-CD (Société d'études et de construction automobiles Charles Deutsch), in seguito denominata SERA-CD (Société d'études et de réalisation automobiles Charles Deutsch), che gli consente di studiare, tra i primi al mondo, i benefici dell'effetto suolo sulle auto da corsa.

Nel biennio 1962-1963, come abbiamo visto, è coinvolto quasi a tempo pieno nel progetto, nello sviluppo e nella realizzazione della Panhard CD, ma ciò non gli impedisce di realizzare anche l'audace CD-DKW, che corre a Le Mans nel 1963, rimanendo purtroppo irreparabilmente danneggiata all'inizio della gara. Nel 1964, sempre per la 24 Ore di Le Mans, realizza le originali CD LM64, che segnano l'ultima partecipazione della Panhard a quella gara, e disegna pure la Alpine M64, vincitrice dell'indice delle prestazioni. Nel biennio successivo progetta, ancora per la gara di Le Mans, la CD-GRAC e un prototipo con motore Peugeot; in seguito partecipa allo studio aerodinamico di alcune sport prototipi, fra cui le Porsche 917 e 908, e della Ligier JS11 di Formula 1. Direttore di gara della 24 Ore di Le Mans dal 1969 al 1980 e presidente della Société des ingénieurs de l'automobile dal 1971 al 1975, Charles Deutsch si spegne nel 1980; la SERA-CD tuttavia è attiva ancora oggi nel settore della ricerca e dello sviluppo e realizza studi su veicoli che utilizzano tecnologie di propulsione convenzionale e ibrida.



Il coperchio del bagagliaio incernierato lateralmente (foto Claudio Sassi) e l'elegante plancia con strumentazione Jaeger e volante in legno.

tuata a Brie-Comte-Robert nel dipartimento della Seine-et-Marne. Per la produzione in serie delle scocche però Deutsch e Panhard pensano di rivolgersi al cantiere nautico italiano Alpa, allora ritenuto uno dei migliori al mondo nel settore delle realizzazioni in vetroresina. Parte pure la promozione, tante è vero che la CD numero di telaio 108, in livrea bianca, perfettamente allestita e accompagnata da un particolareggiato comunicato stampa, viene esposta al Salone di Parigi, che si tiene a ottobre, in occasione del quale vince il Grand Prix de l'Art et de l'Industrie Automobiles Français, nella categoria Sport e Gran Turismo. Le livree previste sono il blu metallizzato, il grigio argento metallizzato, il bianco e il nero, coi rivestimenti interni in skai nero o rosso; l'abitacolo è piuttosto comodo per la sua classe, grazie ai sedili sufficientemente ampi e ben imbottiti. Il motore base è il nuovo M6 Tigre da 60 CV SAE della gamma Panhard 1963, ma per la versione "Rally", che fra l'altro è dotata di sedili più essenziali e sportivi, ci sono l'alimentazione con due carburatori, tramite un collettore di aspirazione speciale, e un albero a camme più "spinto", che garantisce prestazioni da vera granturismo. Molte le differenze rispetto alle CD da corsa, fra le quali il parabrezza più alto, per adeguarlo al codice della

strada, il tetto con l'avvallamento fra le due "gobbe" in stile Zagato più pronunciato, l'aggiunta di un secondo tergicristallo, l'eliminazione delle carenature in plexiglass dei fari e l'aggiunta dei paraurti; nell'abitacolo, oltre ai sedili più confortevoli, l'aggiunta dei pannelli interni delle porte e dei rivestimenti della zona posteriore e del cielo. Interessante notare l'origine o la specificità di alcuni componenti: le maniglie interne delle portiere sono quelle delle Renault Floride e Caravelle; il meccanismo alzacarro dei finestrini è quello della Renault Prairie; i leveraggi dei tergicristallo sono quelli della Renault Dauphine, ma il motorino è quello della Panhard PL 17, a 12 V, come pure i bracci, che però sono due destri; i catarifrangenti sui paraurti posteriori sono quelli della Citroën Ami 6; specifici invece i fari rettangolari Cibié, che anni dopo saranno montati anche sulle Peugeot 404 e 504 Coupé e Cabriolet e sull'Alpine A310. Il lancio pubblicitario della Panhard CD è ovviamente supportato dalla stampa di due lussuose brochure, che fanno sognare e invogliano centinaia di potenziali acquirenti; difatti nelle giornate del Salone di Parigi vengono confermati 17 ordini, mentre fra altri 700 potenziali dovrebbero concretizzarsi a breve 500, con tempi di consegna previsti entro dieci giorni. La Panhard dal canto suo punta

a produrre 1000 vetture nei tre anni successivi alla presentazione e l'euforia del momento porta a pensare a tutta una serie di "miglioramenti", come l'adozione di un compressore, la cilindrata 950 di serie e un nuovo motore a 4 cilindri per la 24 Ore di Le Mans del 1963. Tutto ciò rimarrà un sogno, mentre cominciano a sorgere i primi problemi per la realizzazione delle scocche in vetroresina. A produzione già avviata presso la Chappe e Gessalin, Charles Deutsch e i vertici Panhard contattano l'azienda italiana Alpa (Azienda lavorazioni plastiche e affini), in quegli anni, come già detto, fra le più qualificate al mondo di quel settore. Fondata nel 1956 a Fiesco, in provincia di Cremona, nel giro di poco tempo la Alpa era arrivata a produrre migliaia di barche a vela con scafo in vetroresina che si erano distinte anche in competizioni di livello mondiale. Nel 1962 inizia il suo periodo più florido, proseguito fino alla metà degli anni 70, che, fra l'altro, già nei primi anni la vede realizzare anche la copertura del Palazzo dello Sport di Genova e quella della stazione Amendola della metropolitana milanese. In base ai pallidi ricordi di alcuni ex dipendenti del cantiere, ormai ultraottantenni, si può dire che presumibilmente tra la fine del 1962 e l'inizio del 1963 la Panhard spedisce alla Alpa uno o più autotelai e una vettura con la carrozzeria in acciaio, da rilevare per poter ottenere degli stampi in terra coi quali realizzare alcune carrozzerie campione in vetroresina. Fra la primavera e l'estate del 1963, la notizia che in Italia, proprio presso la Alpa, è iniziata la produzione delle carrozzerie della nuova berlinetta Panhard viene diffusa dalla rivista Auto Italiana e dall'Album Intrepido. L'ordine della Casa francese prevede un lotto preliminare di 250 esemplari, il primo dei quali è stato consegna-

to già a marzo e assemblato con l'autotelaio per poter effettuare in Francia le prove su una vettura completa.

È in questo periodo che ha inizio la storia della vettura protagonista di questo servizio, che raccontiamo a parte. Alla prima carrozzeria realizzata alla Alpa ne seguono altre, spedite anch'esse alla Panhard e in parte utilizzate per dei crash test. Ma ci sono problemi, poiché, soprattutto a causa del fatto che i disegni tecnici inviati da Charles Deutsch agli ingegneri del cantiere italiano non sono sufficientemente dettagliati, le carrozzerie presentano asimmetrie e deformazioni inaccettabili. A questo punto la Alpa si chiama fuori dalla partita e il binomio con Panhard perciò cessa di esistere, prima che sia confermato un ordine di 200 vetture da consegnare entro il Salone di Parigi del 1963. La Casa francese si rivolge quindi in tutta fretta alla azienda francese Velam (Véhicule Léger à Moteur), che fra il 1957 e il 1959 aveva prodotto, su licenza della Iso Autoveicoli, una particolare versione della Isetta. Raggiunto l'accordo, le carrozzerie in vetroresina delle Panhard CD allestite dal telaio numero 132 in su vengono realizzate nello stabilimento Velam, che ha sede a Suresnes. La piccola Casa francese cerca di mantenere una buona qualità del prodotto, ma anche qui i problemi non mancano: nonostante l'assistenza fornita da Deutsch per superare l'ineadeguatezza dei disegni costruttivi, dopo un avvio per nulla promettente, i tecnici della Velam sono costretti a realizzare nuovi piani di costruzione, a spese della Panhard. Nonostante ciò, la produzione stenta a decollare e molte vetture, con difetti di costruzione, vengono addirittura restituite alla fabbrica; col tempo comunque le cose migliorano. La carriera commerciale della Panhard CD dura dalla primavera del 1963 al luglio del 1965, con 159 vetture prodotte e vendute, fra GT (la versione base) e Rally, dalla numero di telaio 106 alla numero di telaio 284, alle quali possono essere aggiunte le cinque da corsa, per un totale di 164. Avanzano poi carrozzerie e meccaniche per una ventina di vetture che non vengono montate e i cui pezzi sono conservati come ricambi. Aerodinamica, leggera, performante e pure bella, la CD è la Panhard più veloce mai prodotta, sacrificata purtroppo dalla politica commerciale successiva all'acquisizione della gloriosa Casa francese da parte della Citroën. ▀

PER SAPERNE DI PIÙ

La fonte principale e più completa sulla storia di questo modello è il libro "Panhard CD - La fille du vent", bilingue in italiano e francese, scritto da Claudio Sassi, vicepresidente del Club Italiano Panhard, e pubblicato nel 2018. Non in vendita, esso è distribuito gratuitamente ai soci del club. Per ulteriori informazioni, email panhard@libero.it.



FIAT 127

LA REGINA DEI DUE MONDI



Innovativa, confortevole, brillante accompagna la Fiat in un periodo di grande successo. Sulla breccia per anni in numerose varianti, costruita anche all'estero fino al 1996, si afferma tanto in Europa quanto in Sudamerica. Un pezzo di storia che si può ancora mettere in garage con cifre ridotte...

di Marco Chiari

Certo, per realizzare qualcosa di innovativo rispetto alla 850, la cui architettura ricalcava quella della 600, non è che ci volesse la bacchetta magica,

ma con la 127 la Fiat ha fatto davvero centro, con un eccellente bilanciamento tra compattezza, abitabilità e prestazioni, peraltro supportate da un'ottima tenuta di strada. Solo la Renault 5 può essere considerata ancor più innovativa per la presenza del portellone fin dalla nascita ed i paraurti in plastica integrati nella carrozzeria; ma quanto a prestazioni non c'era storia, la 127 era più performante e la sua impostazione ha fatto scuola a tutte le auto simili arrivate dopo, dalla Volkswagen Polo alla Ford Fiesta; per vedere qualcosa di simile col marchio Opel bisognerà aspettare addirittura gli anni '80 col debutto della Corsa.

Trazione anteriore? Sì, no, forse....

La storia ci insegna che in corso Marconi la trazione anteriore era vista con diffidenza; non a caso il lancio di una Fiat con queste caratteristiche era sempre preceduto da un modello Autobianchi: un modo per salvarsi la faccia fermandosi in tempo qualora le cose non fossero andate per il verso giusto. Così, se l'Autobianchi Primula fece da apripista alla 128, l'A112 fece altrettanto per la 127. Restava però una certa ritrosia di fondo tant'è che, nonostante le ottime qualità dell'Autobianchi A111, per vedere una Fiat berlina medio grande si dovrà attendere la presentazione della Regata negli anni '80. Va detto che, paralle-



Lo spaccato della 127 normale.



La versione Special si distingue a colpo d'occhio per una serie di particolari tra i quali i paraurti con protezioni in gomma ed il profilo lungo la fiancata. Il disegno spiovente della parte posteriore è uno dei motivi stilistici caratterizzanti della 127; a partire dal 1974 viene eliminato il profilo in lamiera che distanziava lunotto e bagagliaio; il frontale con la particolarità dei dieci rettangoli: quattro fari, la mascherina e le cinque feritoie sottostanti.

garantisce prestazioni adeguate e spinge la nuova Fiat ad una velocità massima di 140 km/h.

Due padri importanti

Il concetto di utilitaria si stava evolvendo, complice la maggiore capacità di spesa della clientela italiana ed europea: non bastava più produrre "quattro ruote con sopra un tetto"; il mercato chiedeva qualcosa di più spazioso della 500. Per questo motivo i numeri della nuova "mille" saranno assai maggiori rispetto a quelli della 850 e la Fiat si rende conto della sua importanza strategica. Cerca di giocare al meglio le carte in suo possesso: per quanto riguarda la meccanica in cabina di regia c'è l'ingegner Giacosa, artefice di tanti successi, mentre per la carrozzeria si volta pagina e ci si affida all'estro del giovane stilista Pio Manzù, figlio dello scultore Giacomo. Purtroppo Manzù non vide mai il suc-



lamente alla 127, venne studiata una sorta di 850 più moderna: ne scaturì una vettura con una linea laterale simile alla 127 mentre muso e coda ricalcavano quelli della 126. Sebbene Fiat abbia sempre sostenuto che fosse un progetto destinato a mercati meno esigenti, è lecito pensare che prima di prendere la strada della trazione anteriore sia stata valutata anche questa soluzione poi concretizzatasi nella Seat 133. In una Spagna ancora arretrata costituiva un'alternativa economica alla più costosa 127 in sostituzione delle vecchie 600 e 850 che

erano le travi portanti della produzione del costruttore iberico, all'epoca in piena orbita Fiat. Negli anni a venire la 133 fu costruita per molti anni anche in Argentina e in Egitto, guadagnandosi sul campo i galloni di "low cost d'antan". Dunque, sull'onda del successo riscosso dalla 128, il costruttore torinese opta per una formula innovativa non solo come concezione dell'abitacolo ma anche sul piano meccanico, puntando su trazione anteriore con motore trasversale e sospensioni a quattro ruote indipendenti. Tra tante innovazioni una sola cosa resta an-

corata al passato: il motore, derivato da quello delle 850 Sport Coupé e Sport Spider, a sua volta discendente da quello della 600. La scelta è comunque valida, nel senso che il 903 cc. è totalmente rivisitato (nella 850 era sinistrorso mentre qui gira a destra come di consueto) e si conquisterà con merito la fama di motore robusto ed affidabile finendo sotto al cofano di numerose vetture (dalla A112 alla Panda, dalla Uno alle Seat Marbella ed Ibiza) e veicoli commerciali (Fiat 900 e Fiorino, Seat Terra). Per la 127 viene decisa una taratura a 47 Cv/6200 giri min. che

cessa della sua opera in quanto vittima di un incidente stradale il 26 maggio 1969 mentre si recava a Torino per presentare alla direzione la maquette della 127. Sono numerosi i motivi fortemente caratterizzanti nell'aspetto della nuova utilitaria: la presenza ripetuta di forme rettangolari sul frontale (fari, lampeggiatori, mascherina e feritoie), il cofano rialzato in corrispondenza dei fanali che avvolge la parte superiore dei parafranghi, la coda spiovente, la fiancata con vetri incassati ed infine il rialzo alla base del finestrino posteriore che conferisce un certo



Gli interni sono equipaggiati con sedili con fascia centrale in panno: optional sulla normale, sono di serie sulla Special; la strumentazione è incastonata in un pannello in simillegno.



Il disegno della vettura consente un razionale sfruttamento degli spazi non soltanto nell'abitacolo: la ruota di scorta è alloggiata nel vano motore.

slancio. Rispetto alla 850, di soli 2 cm più corta, il passo guadagna ben 20 centimetri, a tutto vantaggio dell'abitabilità, del look e della stabilità.

Il numero delle porte

La presentazione avviene nel marzo del 1971 in un unico allestimento (al contrario di altri modelli Fiat), una sola configurazione di carrozzeria a due porte ed un'unica motorizzazione. Può lasciare perplessi che al lancio non fosse previsto il portellone ma analizzando le tendenze del periodo si trova una precisa spiegazione: soprattutto in Italia le auto col portellone posteriore, familiari inclu-

se, erano considerate alla stregua di mezzi da lavoro e quindi con un'immagine poco gratificante per la borghesia. Per questo motivo il lancio avviene nella versione a due porte, quella a tre arriva un anno dopo e si distingue per le borchie che coprono le cerniere del portellone, la maniglia di apertura del bagagliaio e la presenza dello specchietto retrovisore esterno; all'interno vengono modificati i fianchetti posteriori per rendere possibile l'abbattimento dello schienale. Per il resto i due modelli sono perfettamente identici: la plancia, finalmente in plastica imbottita, è attraversata da un listello in simil legno che dà un certo tono; davanti al passeggero si trova un ripiano portaoggetti

mentre la strumentazione è racchiusa in un quadro moderno ma dalla dotazione essenziale: oltre al tachimetro con contachilometri totalizzatore e alle classiche spie di olio, generatore, riserva e dispositivi luminosi vi è solo l'indicatore livello carburante, per la temperatura dell'acqua bisogna accontentarsi della spia. I rivestimenti interni sono in similpelle mentre a richiesta è possibile tenerli con fascia centrale in panno; altri optional sono il bloccasterzo, gli schienali reclinabili ed i vetri posteriori apribili a compasso. La vettura è omologata per cinque posti anche se è più indicata per quattro passeggeri. Quanto alla tavolozza dei colori sono disponibili otto tinte pastello: giallo

Tahiti, verde lago, verde palude, azzurro chiaro, blu scuro, bianco e rosso corallo. Il prezzo al debutto è fissato in 920.000 Lire ma nel giro di pochi mesi, complice l'inflazione galoppante, lievita a 970.000; per la tre porte ci vogliono 70.000 Lire in più. La carriera della nuova piccola Fiat parte alla grande: si porta a casa il trofeo di Auto dell'anno 1972 e l'anno dopo scalza il Maggiolino dalla classifica di auto più venduta in Europa: dal 1973 al 1978 rimarrà in cima alla classifica con oltre 400.000 unità vendute ogni anno; dal 1979 al vertice salirà la Golf, che però nel 1984 dovrà di nuovo cedere il passo alla Fiat più venduta della storia: la Uno. Nel corso del 1974 la carrozzeria della due porte viene

modificata: lunotto e sportello del bagagliaio ora sono confinanti mentre prima erano distanziati da un listello in lamiera.

Arriva la Special

Sempre nel 1974 nasce la Special che va a colmare le lacune presenti sulla versione d'attacco. Anche questo allestimento prevede la doppia configurazione a due o tre porte senza differenze di equipaggiamento; la mascherina, al centro della quale si trova il nuovo logo Fiat a rombi, ha un motivo a maglie rettangolari (quello della normale è a nido d'ape); i paraurti sono protetti da un profilo in gomma e le fiancate dispongono

di una modanatura metallica rivestita in gomma mentre sui copri-ruota fa capolino la scritta "Fiat" a rombi; nel corpo vettura abbondano le cromature: dalle cornici di parabrezza e lunotto ai gocciolatoi, passando per le maniglie porta e per il tappo del serbatoio, provvisto di chiave; sotto al paraurti posteriore in posizione centrale compare una luce di retromarcia mentre le racchette del tergicristallo sono nere. La gamma colori si arricchisce con il bordeaux e tre tinte metallizzate ottenibili a richiesta: il grigio argento, il bronzo e l'azzurro. Anche gli interni beneficiano di numerose migliorie; il volante è di tipo morbido con il nuovo logo Fiat sul pulsante del clacson, anche la plancia è rin-

novata: perde il listello in simil legno e acquisisce una nuova forma. La strumentazione è ora completa da termometro acqua mentre tante piccole accortezze demarcano la distanza dall'allestimento base: sulla Special troviamo infatti accendisigari, lavavetro elettrico, tergicristallo con intermittenza e ventilatore a due velocità; sul tunnel compare una vaschetta portaoggetti e sono rinnovati i pannelli porta, ora dotati di appoggia braccia, profili lucidi e tasca portadocumenti sul lato

conducente; non mancano infine le alette parasole orientabili (con specchietto di cortesia sul lato passeggero), il retrovisore con scatto antiabbagliamento, il rivestimento dei montanti parabrezza e della leva del freno a mano con l'impugnatura arricchita da un inserto in plastica; di serie anche il lunotto termico mentre gli appoggiatesta sono a richiesta; i sedili hanno la fascia centrale in panno ed il pavimento è rivestito in moquette; infine la versione a tre porte è provvista di una cap-

LE VERSIONI ESTERE

Sicuramente le più note sono quelle realizzate dalla Seat in Spagna, dove la produzione iniziò nel 1972; come già accennato, in Seat furono realizzate anche le versioni a quattro porte sulla prima serie diventate a quattro oppure cinque nelle serie successive. Meritano di essere menzionate le tante Seat 127 che nel 1980, a fronte del più lungo sciopero nella storia della Fiat, vennero importate e commercializzate per non lasciare le concessionarie con le vetrine vuote. All'atto del divorzio tra la casa torinese e quella spagnola, le 127 di quest'ultima, dopo un piccolo restyling, furono ribattezzate Seat Fura: in Italia arrivarono grazie a Koelliker che già distribuiva la Ronda, gemella spagnola della Ritmo. Sempre in ambito europeo la prima serie fu prodotta per breve tempo anche in Polonia ma il limitato potere di acquisto della popolazione locale presto consigliò di puntare tutto sulla 126. Molto importante invece la produzione sudamericana, avviata nel 1976, con fabbriche in Argentina, Brasile e Colombia ed ulteriori assemblaggi avvenuti in Cile, Uruguay e Venezuela. Il modello sudamericano, ribattezzato 147, era sostanzialmente una 127 con qualche modifica estetica ed una meccanica irrobustita in vista di un impiego più gravoso; nel 1980 debuttò la seconda serie la cui carrozzeria coincideva con quella della "nostra" 127 Diesel e sulla quale fu sviluppata la giardinetta "Panorama". Dopo il 1983 l'evoluzione della 147 coincideva con la 127 unificata europea. Nel corso del tempo la sigla 147 è stata sostituita da denominazioni quali "Spazio", "Vivace" e altre ancora. Tra le curiosità la versione a tre volumi, denominata "Oggi", mai vista in Europa. La produzione iniziò in Brasile nel 1976, nel 1979 cominciò quella in Colombia mentre in Argentina il via avvenne nel 1982; l'avventura colombiana terminò nel 1984, quella brasiliana nel 1987 mentre l'ultima 147 argentina lasciò la linea di montaggio nel 1996, esattamente dopo un quarto di secolo dal lancio della 127.

La più "strana" delle 127 sudamericane: la "Oggi", versione a tre volumi riservata al mercato locale.



LA 127 SPECIAL DEL SERVIZIO

La 127 è stata una macchina economica ma robusta e per questo è stata spesso sfruttata fino allo stremo; complice una protezione dalla ruggine non ottimale nei primi anni di produzione, unitamente alle campagne di rottamazione selvaggia, sono poche quelle giunte ai giorni nostri in perfetto stato di conservazione. Come ad esempio la Special due porte bianca fotografata in queste pagine. Si tratta di un esemplare del 1975 (quindi ancora con motore da 47 cavalli) perfettamente conservato scovato a pochi passi da casa dall'appassionato parmigiano Luca Bertolazzi che nel suo garage custodisce gelosamente anche una X1/9, una Golf GTI seconda serie e un pulmino Fiat 900E Panorama. Abbiamo chiesto a Luca il motivo che lo ha spinto a mettersi in garage questa 127 e, come spesso accade, salta fuori qualche riferimento al passato: "era la macchina di mio zio cui mi legano molti bei ricordi, la sua era rosso aragosta ma non sono riuscito a trovarne una di quel colore in buone condizioni; inoltre la volevo a due porte perché il modello è nato con questa configurazione: ciò ha ridotto la possibilità di scelta dato che la praticità della terza porta nel corso degli anni convinse una buona fetta della clientela". La trattativa è stata rapida, anche perché il venditore non ha mollato nemmeno un centesimo: "avrei voluto spendere meno", racconta sempre Luca, "ma mi sono reso conto che sarebbe stato difficile trovarne un'altra nelle stesse condizioni di conservazione. E' stato sufficiente un tagliando; poi ho fatto fare un piccolo ritocco per riparare qualche segno e renderla perfetta." Alla chiacchierata è seguito un giro di prova: la 127 si rivela scattante specie nelle prime due marce, poi i rapporti si allungano leggermente e bisogna azzeccare a orecchio il regime in cui cambiare; il cambio non è precisissimo negli innesti e anche i freni, sebbene efficaci, vanno azionati con un minimo di vigore; in compenso lo sterzo è molto comunicativo e la vettura segue fedelmente le traiettorie impostate; la rumorosità è nella norma, le sospensioni confortevoli e il posto guida tutto sommato si adatta bene alle varie corporature. In più, vista la sua rarità sulle nostre strade, riscuote simpatia, in fin dei conti tutti gli over 40, se non l'hanno avuta in famiglia, quantomeno ci sono saliti almeno una volta. In sostanza la 127 è una vettura tutt'altro che banale da tenere in debita considerazione; attenzione però alla ruggine e a certi particolari di interni e carrozzeria che iniziano a scarseggiare mentre per quanto riguarda la meccanica si trova di tutto a prezzi abbordabili; anche l'affidabilità del propulsore è a

prova di bomba, il 903 si accontenta di un'essenziale manutenzione.

Quanto alle quotazioni è molto significativo il fatto che siano più alte rispetto a quelle della più rara ed anziana 850, indice di forte gradimento. Resta comunque un modello accessibile e conveniente a patto che non siano necessari interventi di ripristino impegnativi, nel qual caso il conto finale supererebbe nettamente il valore commerciale dell'auto.



pelliera copribagagliaio. Nel 1976 l'intera gamma è sottoposta ad una serie di modifiche estetiche e meccaniche: la normale riceve in dote la mascherina della Special col nuovo logo, per tutti i modelli gli indicatori di direzione anteriori assumono il colore arancione ed i copricerchi cromati lasciano il posto a un più semplice coprimozzo nero; nero per entrambe anche il nuovo tappo del serbatoio (la Special perde quello provvisto di serratura); la potenza scende da 47 a 45 CV per ridurre i consumi. Da menzionare infine la versione a quattro porte, costruita in Spagna dalla Seat a partire dal 1974, e pervenuta in Italia in poche unità; ricordiamo che Seat già in precedenza aveva realizzato versioni a quattro porte di 600 e 850 mai importate in Italia. Nel 1977 dopo circa 2.500.000 esemplari realizzati la prima serie passa il testimone alla seconda.



Le serie successive

La seconda serie ha il duro compito di mantenere la leadership in Europa, cosa che le riuscirà per altri due anni. Il cofano ha un aspetto levigato ma ricopre sempre la parte alta dei parafranghi, i fari sono incassati in una mascherina di forma più convenzionale e compaiono i paraurti in resina che integrano luci di posizione e lampeggiatori. I finestrini posteriori perdono il caratteristico rialzo ed il cofano bagagli ha una forma più avvolgente; nuova anche la fanaleria posteriore di maggiori dimensioni comprendente le luci di retromarcia su alcune versioni; gli interni sono totalmente rivoluzionati; gli allestimenti ora sono tre con due motorizzazioni mentre resta invariata la disponibilità delle due o tre porte su ogni versione. Superata ormai l'equazione "portellone = furgoncino" le versioni a due porte restano in produzione sia perché costano meno sia perché richieste per la trasformazione a metano o gpl. Alla base si trova la L, la C costituisce il livello intermedio mentre al vertice si trova la CL. Se per le prime due viene confermata la meccanica precedente, sulla CL debutta il motore da 1049 cc e 50 cv proveniente dalle ver-



Una carrellata di immagini dell'evoluzione del modello: la seconda serie, il furgone "Fiorino", la familiare "Panorama", la "Top" del 1979, la Sport interserie del 1981 ed infine la terza serie.

sioni brasiliane. Sempre nel 1977 debutta il Fiorino, che sopperisce all'assenza di un piccolo veicolo commerciale "alla francese"; nel 1978 arriva invece la versione Sport con il 1049 cc portato a 70 cavalli ed un allestimento sportivo. Sempre disponibili le versioni a 4 (e poi a 5) porte realizzate dalla Seat. Nel 1979 nascono due versioni "estreme": la "Rustica", su base 147 brasiliana, particolarmente spartana in livrea beige coloniale e con velleità di fuoristrada leggero, e la "Top", serie speciale molto raffinata su base 1050 CL in due diverse configurazioni: blu metallizzato con tetto apribile in tela oppure bronzo metallizzato con normale padiglione in metallo.

Anche il 1980 e il 1981, sebbene sia iniziata la parabola discendente, sono ricchi di novità: nasce la versione Panorama, giardinetta a tre porte derivata dalla 147, che rimpiazza l'omonima versione della 128; a seguire arriva la Diesel, sempre su base 147, che col suo 1300 è il più piccolo diesel sul mercato; nel marzo 1981 la gamma viene rivista: alla base troviamo la Special, mentre la versione più rifinita si chiama Super; a latere resta la Sport a sua volta sottoposta a piccoli aggiornamenti. Ma già a novembre arriva la terza serie, appesantita da numerose appendici in plastica: ormai diventa difficile nascondere le rughe e il progetto mostra i suoi anni. Con il

debutto della Uno nel 1983 restano a listino le versioni Diesel e Panorama: vengono sottoposte ad un restyling che ne alleggerisce l'aspetto e che aggiorna il look con la mascherina a 5 barrette. Chiamata in gergo "serie unificata" mantiene anche il motore a benzina 1050 proponendosi come alternativa economica e tradizionalista alla nuova Uno fino al 1987. A quel punto, dopo una produzione di quasi 5.200.000 esemplari (ma considerando anche le unità prodotte all'estero si arriva ad un totale di 8 milioni) si aggiudica il titolo di seconda Fiat più venduta di sempre dopo la Uno che centra il traguardo dei dieci milioni di unità. ▀

CON IL PATROCINIO DEL



COMUNE DI ALBENGA

RUOTE D'EPOCA
Riviera 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



Comitato
"La Donna delle Violette"

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

SABATO

4

DICEMBRE 2021



AD
ALBENGA



PIAZZA F. CORRIDONI

DOMENICA

5

DICEMBRE 2021



Per gli **ESPOSITORI** é 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



PIAGGIO VESPA 400

Pontedera (PI) - 1958

di Nino Balestra

Un tentativo serio da parte di una grande azienda per produrre in numeri consistenti un'auto veramente utilitaria, interrotto sul nascere per opportunità di convivenza e di gentleman agreement

Alla vigilia del Salone di Parigi del 1958, nello stand della A.C.M.A. che produce su licenza Piaggio e commercializza in Francia lo scooter Vespa, viene presentata una nuova automobile utilitaria molto interessante, che raccoglie già durante il Salone ben 20.000 prenotazioni. Si tratta della VESPA 400, progettata in Italia dalla Piaggio e costruita in una quindicina almeno di prototipi e quindi passato il progetto alla consociata ACMA perché venga prodotta in Francia. FIAT ha appena immesso sul mercato l'anno prima la Nuova 500, una bicilindrica a due posti, mossa da un piccolo motore raffreddato ad aria di soli 479 cc. e 13 CV, capace di arrivare a 85 Km/ora al prezzo di 465.000 lire, che scenderà poi sensibilmente, abbinato a migliorie del prodotto. Da parte sua la Piaggio Vespa 400 ha la medesima impostazione a motore posteriore, anche in questo caso il propulsore è un bicilindrico raffreddato ad aria di cilindrata inferiore ai 400 cc. che eroga 11,5 CV, due posti e 90 all'ora. In Francia viene proposta a

345.000 franchi (meno di mezzo milione di lire) nella versione "semplice", mentre la "normale" con qualche finitura in più a 365.000 franchi. E' chiaro che se Piaggio decidesse di offrirla sul mercato italiano, magari limando qualche lira sul prezzo, ci sarebbero due vetture in conflitto fra loro. Infatti la rivista "Quattroruote" nella presentazione sul numero di gennaio 1958 ad un certo punto scrive "che, almeno per il momento, la Piaggio non ha ancora alcun progetto per l'immissione in Italia di questa vettura". L'auto è interessante, la linea gradevole con qualche somiglianza, più che con la Fiat N500, con la Autobianchi Bianchina, che certamente la batte in eleganza e ancor più in finiture, però con un prezzo nettamente superiore. Ma anche la Vespa 400 non è affatto male. E' naturalmente a scocca portante, motore e trazione posteriore, quattro ruote indipendenti, consumo con miscela al solo 2% di circa 20 chilometri con un litro a velocità di crociera.



Progettata nel 1955/57 dalla Piaggio e realizzata in una quindicina di esemplari, la nuova vetturetta Vespa 400 doveva entrare nel mercato nel 1958. Ma l'uscita della Fiat N500 nel '57 e della sua derivata Bianchina l'anno dopo, consigliano di dirottare la produzione alla francese ACMA, che già costruisce e distribuisce su licenza lo scooter VESPA.



La linea, sia anteriore che posteriore, ricorda molto la AUTOBIANCHI BIANCHINA, soprattutto nel padiglione e nella parte di coda che ospita il motore, un bicilindrico due tempi di 393 cc. con 11,5 CV, che imprime una velocità di 90 all'ora alla piccola due posti.



La Piaggio-ACMA VESPA 400 in versione lusso, con paraurti di disegno più ricercato, lampeggi anteriori, pneumatici a fascia bianca, profili cromati attorno ai vetri delle porte e coppe ruota speciali. Con un modesto sovrapprezzo andava a soddisfare la clientela più raffinata ed esigente.



Per dimostrare le proprie doti, la piccola VESPA 400 viene anche impiegata in qualche corsa in salita con buoni risultati. Il bicilindrico a due tempi sopporta infatti con disinvoltura il fuori giri, a vantaggio delle prestazioni.

L'inizio dello studio per una micro-vettura, nasce in Piaggio fra il 1952 e '53. Studi, progetti, calcoli e simulazioni, confermano che certamente il motore dovrà essere un bicilindrico a due tempi, raffreddato ad aria, con cilindrata fra i 300 e 400 cc. che possa erogare una potenza superiore ai 10 cavalli, tali da permettere a questa due posti una velocità di almeno 80 all'ora. Vengono costruiti dei prototipi che percorrono, ben camuffati, migliaia di chilometri sulle strade di tutta Italia. Infine viene deliberata la versione finale costruita in circa quindici esemplari definitivi. La vetturina è pronta già nel 1956, ma girano notizie che FIAT sta proponendo un'auto simile che va ad inserirsi prima della già nota 600. Così considerazioni di convenienza, spingono la Piaggio ad affidarne la costruzione alla ACMA, che già produce su licenza la Vespa in Francia, poi si vedrà. La curiosità è grande e molti giornali europei del settore descrivono e provano su strada questa vetturina.

Sostanzialmente tutti d'accordo che la linea è moderna e gradevole, anche se con il muso un po' barocco, che i due posti sono comodi, che le prestazioni sono rilevanti. La potenza definitiva dichiarata è di 11,5 CV, con la marcia un po' penalizzata dal cambio a sole tre velocità, ma ben sostenuta da un motorino brillante che, come tutti i due tempi, accetta senza lamentarsi dei fuori giri anche piuttosto brutali. Accettabile per il mercato francese, ma non per quello italiano, è la finitura piuttosto spartana. Se immessa nel nostro mercato, bisognerebbe intervenire sul musetto della vettura per renderlo più leggero e con meno cromature, migliorando le finiture complessive. Basterebbe risparmiare sui copri cerchi delle ruote (scomodi ed esagerati) e cromare piuttosto i cerchi dei due fari. Anche la N500 della FIAT non ha una calorosa accoglienza al suo esordio, proprio per certe manchevolezze nelle finiture che, una volta superate, lanciano la macchina verso traguardi numerici inimmaginabili.

Complessivamente comunque sono più di 200.000 le Vespa 400 costruite, rintracciabili ancora oggi senza troppe difficoltà in Francia, rare, molto rare in Italia.

Un rammarico, di quelli che si rimpiange per sempre, è l'essermi lasciato scappare una decina d'anni fa una Vespa 400, uno dei quindici prototipi italiani, con le borchie delle ruote con stampato Piaggio e lo stesso logo dello scooter Vespa sul musetto, quello con la sola scritta Piaggio. Offerta in condizioni funzionanti e discrete, documenti regolari, prezzo 3.000 Euro. Sfortunatamente la mia telefonata è giunta mezz'ora dopo la prima, che è quella che si è aggiudicata la vettura. Purtroppo non esistono pubblicazioni su questa piccola automobile italiana, che si è dovuta arruolare nella Legione Straniera per sopravvivere, e scarse in genere le notizie. Fortunatamente più di un collezionista italiano di Vespa nei vari modelli, o scooter in generale, ha avuto l'accortezza di acquistare una ACMA Vespa 400 per la propria rassegna. Certo che vorrei proprio sapere dove sia finita quella Piaggio 400 che anni fa mi è sfuggita come sabbia fra le dita. ▴



L'interno con confortevoli sedili in panno e il moderno e semplice cruscotto. La strumentazione è raccolta davanti al guidatore ed è dominata dal bel volante esclusivo di questa vettura.



La Vespa 400 presentata con un suo stand al Salone di Parigi del 1959. Al centro un esemplare totalmente aperto su un lato per poter ammirare la comodità per due persone. Sullo sfondo, vicino al marchio Piaggio ACMA, si nota un esemplare di colore scuro nella versione lusso.



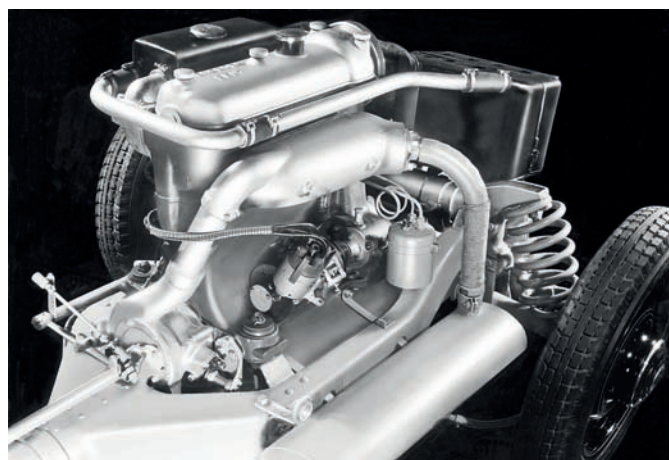
Un esemplare della 170V
esposto al Museo Daimler Benz.

MERCEDES 170V

Dalla piccola berlina a motore posteriore ideata fin dal 1927 da Ferdinand Porsche, ancora a capo dell'Ufficio Tecnico della Casa di Stoccarda, alla Mercedes 170, prodotta in numerose versioni fino al 1953

LA MERCEDES CHE SALVÒ LA STELLA

di Marco Batazzi



La forcella posteriore del telaio della Mercedes-Benz 130H che sorregge il motore. Le sospensioni sono a molle elicoidali con semiassi oscillanti.

La Mercedes 170V nasce dall'insuccesso delle piccole Mercedes con il motore posteriore. La vicenda inizia quando il governo tedesco sollecita alle Case nazionali una piccola auto per motorizzare il Paese. Nel 1933 la Mercedes risponde impostando un modello con il motore di 1300 cc montato a sbalzo sul retrotreno. La piccola berlina debutta al Salone di Berlino del 1934 (si veda anche Epocaauto n°11 del 2016), che prese il nome di 130H, dove la H stava per "Hint", cioè posteriore.

La vettura aveva un'estetica troppo differente da quella che il cliente medio di una Mercedes si poteva aspettare, insieme ad un prez-

zo d'acquisto non popolare, non incontrò il successo sperato. Nel 1935 si provò a migliorare l'estetica, elevando la cilindrata a 1500cc e mostrando al pubblico un accattivante roadster sportivo, a cui non seguì una produzione effettiva. Nel 1936 la carrozzeria della berlina fu rinnovata con una estetica più moderna e fluente e il motore venne potenziato a 40 CV elevando la cilindrata a 1700cc. Ancora una volta l'accoglienza del pubblico tradizionalista della Casa della stella a tre punte rimase tiepida. Lo stesso motore fu però usato per equipaggiare una nuova vettura con telaio e carrozzeria con motore anteriore, chiamata 170V dalla 'V' di Vorn (anteriore in tede-



La 170H del 1936 in versione Cabrio-Limousine 2 Türen dimostra una buona maturità estetica, vista con gli occhi di oggi. Nel 1936 era decisamente innovativa.

sco): era il modello giusto nel momento giusto per dare grande impulso alla Mercedes-Benz.

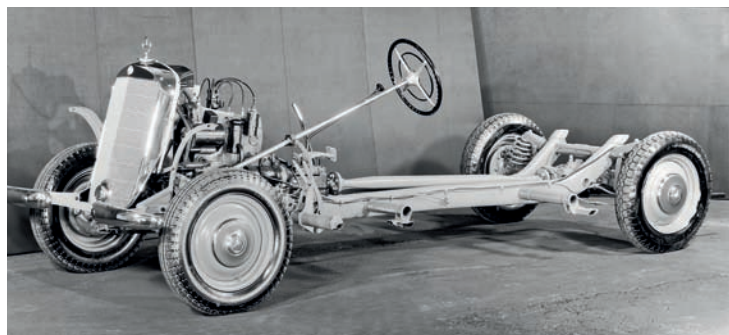
La 170V, di aspetto molto più convenzionale e riconoscibile come "Mercedes" al primo colpo d'occhio, venne presentata al Salone di Berlino del febbraio 1936 dove le fu tributato un notevole successo per i suoi tempi e per le capacità produttive della Casa di Stoccarda: 12.000 esemplari furono ordinati già nel primo anno, a fronte di appena 3600 170H vendute in 5 anni.

Questa nuova vettura fu preceduta, a dire il vero, da una meno conosciuta 160V, con motore più piccolo e sigla di fabbrica diversa (W33 anziché W136), prodotta solo nel 1935 in pochi esemplari.

Rispetto alla 170 con motore posteriore, la gamma della nuova Mercedes era articolata in molte versioni che, partendo dalle classiche berline a 2 e 4 porte, proseguivano con una berlina con tetto completamente apribile (o ca-

brio-limousine nel gergo della Casa), una tourer a due porte (seguita nel 1938 da una a quattro porte), una cabriolet a quattro posti e un roadster a due posti con altri due posti nel sedile "della suocera", situato nel vano posteriore. Questa versione sarà poi sostituita dal cabriolet "A" a due soli posti. Inoltre erano disponibili un furgoncino e un kombi, ovvero una station wagon a due porte realizzata da carrozzieri esterni, ma ottenibile presso la rete Mercedes-Benz come se si trattasse di un modello quasi ufficiale.

Lo chassis a doppio longherone disposto a forma di X allungata si poteva acquistare per 2850 RM, mentre la berlina a quattro porte costava 3850 RM, prezzi che giocavano a favore della nuova venuta essendo di ben 600 Reichsmark inferiori al modello con motore posteriore che, oltretutto, di porte ne aveva solo due. La produzione della 170V continuò con diverse versioni militari e un numero limi-



L'autotelaio della Mercedes-Benz 170V del 1936.



Sezione di una 170V cabriolet "B", vettura che fu presentata al Salone di Berlino del 1936.

1300 E 1500 A MOTORE POSTERIORE



La Mercedes-Benz 130H vista di lato ha tutto l'aspetto di una vettura utilitaria del tempo, ma senza il radiatore anteriore.



La versione 150H Sport roadster del 1935 non mancava di una certa aggressività.

tato di berline fino al 1942, totalizzando 92.048 unità: il modello Mercedes-Benz più venduto di tutti i tempi.

Dopo la guerra la 170V fu prodotta fino al 1953 in oltre 49.367 unità, alle quali vanno aggiunti 34.000 esemplari circa equipaggiati con motore diesel (dati ufficiali desunti da cartella stampa Mercedes-Benz).

Nel 1943, presso lo stabilimento di Gaggenau, fu approntato un generatore a gas, specifico per la 170V, chiamato G 136: 24 chili di carbonella consentivano un viaggio di 100-130 km, qualcosa meno se alimentato a legna. Le critiche condizioni del dopoguerra fecero sì che l'impianto a gassogeno fos-



Mercedes-Benz 170V cabriolet 'B' del 1939.

se nuovamente offerto nel 1946. L'estate 1945 dimostrò gli enormi problemi causati dai bombardamenti, con gli impianti quasi ovunque polverizzati: i tempi delle "Großer Mercedes" di 7700cc erano tramontati per sempre. Alla nazione tedesca occorrevano mezzi di supporto per la ricostruzione e per i servizi.

Sui tavoli dei disegnatori approdò un camioncino derivato dalla 170V, ma non c'erano tempo e acciaio sufficienti per la cabina che era stata progettata e, come per molti camion in tempo di guerra, si ricorse al legno per realizzare una cabina semplice e squadrata, che offrisse un minimo di confort; la plancia fu semplificata e il tergicristallo ridotto ad una sola racchetta.

Le prime versioni disponibili furono solo camioncino a cassone, con o senza telone (utilizzato anche dalle forze di polizia), con cassone furgonato e ambulanza.

Dopo pochi esemplari assemblati praticamente a mano, la produzione ebbe inizio nel maggio 1946; poco dopo decaddero i limiti di cilindrata imposti dagli alleati alla ricostruzione automobilistica tedesca e si aggiunse la berlina a quattro porte, anch'essa in pochi esemplari. La linea di montaggio



Il cruscotto della cabriolet 'B' mostra un accessorio inusuale per l'epoca: il portacenere con accendisigari. I pomelli servivano per aprire il parabrezza quando la capote era chiusa.



A parte i problemi di accesso tipici delle due porte, il divano posteriore della 170V aveva un aspetto molto comodo.



Sull'auto di pattuglia della Polizia del 1947 erano posizionate 2 panchette nel cassone che potevano ospitare fino a 6 poliziotti.



La cabina, le portiere e gran parte degli interni del camioncino erano realizzati in legno.



Una camionetta con furgonatura per le piccole consegne, con targa di prova ("Road test").



Nel 1938 si poteva ordinare la 170 anche in versione torpedo (tourer all'inglese) con quattro porte.



La 170V nella snella versione roadster a 2 posti.



Il furgoncino commerciale faceva parte della linea 170 fin dal 1936.

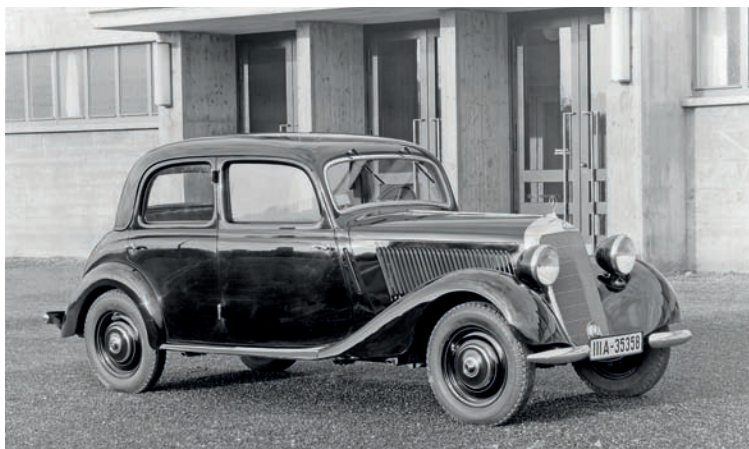


Immagine ufficiale della Mercedes-Benz 170V berlina a 4 porte.



Da Sindelfingen cominciano le consegne di berline 170V e camionette con carrozzeria in acciaio.



La camionetta furgonata con cabina definitiva, in acciaio.

La Mercedes-Benz 170V a gassogeno, con lo schema dell'impianto.

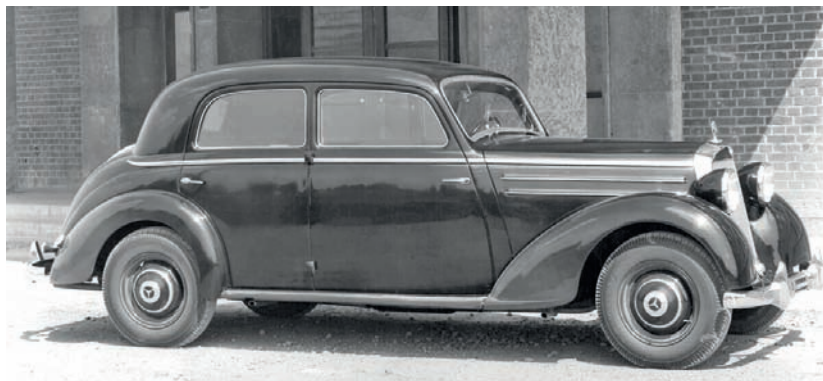


potrà ripartire a pieno regime solo nel 1947, anno in cui per il camioncino arriva la cabina metallica. La berlina ricalca il modello d'anteguerra senza modifiche, che arriveranno solo nel maggio 1950 con il vano bagagli accessibile dall'esterno. Un anno prima si era aggiunta la versione Diesel, di pari cilindrata e potenza. Era il ter-

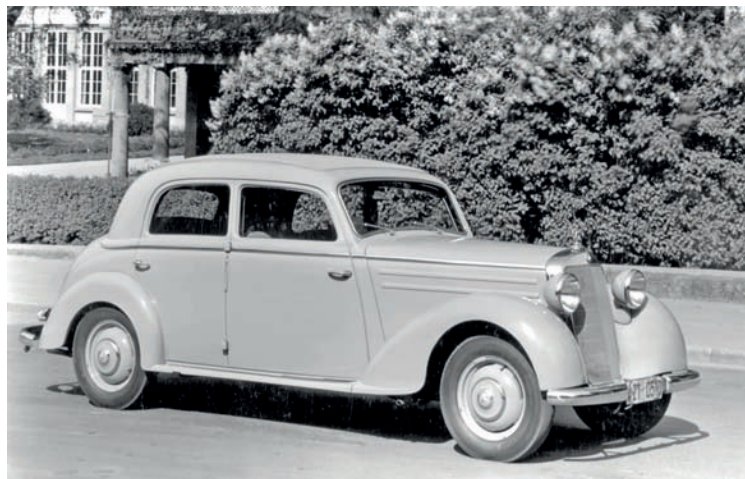
zo motore diesel di serie offerto da una Casa automobilistica nel mondo. Nel 1950 entrambi i modelli Benzina e Diesel subiranno un lieve incremento di cilindrata e conseguentemente di potenza. Il primo e unico sviluppo post-bellico della Mercedes-Benz 170V è il modello 'S' presentato nel 1949, in contemporanea con le normali

DATI TECNICI - MERCEDES-BENZ 170V - (W136)

	170V	170V D	170V	170V D
	1936-42 e 1947-50	1949-50	1950-53	1950-53
Cilindrata cc	1697	1697	1767	1767
Alesaggio x corsa (mm)	73,5x100	73,5x100	75x100	75x100
Potenza CV	38 a 3400 giri	38 a 3200 giri	45 a 3600 giri	40 a 3200 giri
Coppia (in mkg)	10,2 a 1800 giri	9,8 a 2000 giri	11 a 1800	10,3 a 2000 giri
Rapp. di compressione	6:1	19:1	6,5:1	19:1
Valvole	lateralì	In testa	lateralì	In testa
Freni anteriori	Tamburo	Tamburo	Tamburo	Tamburo
Freni posteriori	Tamburo	Tamburo	Tamburo	Tamburo
Passo mm	2845	2845	2845	2845
Lunghezza mm	4270	4285	4285	4285
Larghezza mm	1570	1580	1580	1580
Altezza mm	1560	1610	1610	1610
Peso Kg	1160	1250	1185	1250
Consumo (litri x 100 Km)	11	7,5	11	7,5
Velocità massima Km/h	108	100	116	105



La nuova 170S del 1949, con la sua carrozzeria più massiccia e imponente.



Una 170S Diesel del 1953.

DATI TECNICI MERCEDES-BENZ 170V S - (W191)		
	170 S 1949-53	170 DS 1952-53
Cilindrata cc	1767	1697
Alesaggio x corsa (mm)	75x100	75x100
Potenza CV	52 a 4000 giri	40 a 3200 giri
Coppia (in mkg)	11,4 a 1800 giri	10,3 a 2000 giri
Rapp. di compressione	6,5:1	19:1
Valvole	in testa	In testa
Freni anteriori	Tamburo	Tamburo
Freni posteriori	Tamburo	Tamburo
Passo mm	2845	2845
Lunghezza mm	4455	4455
Larghezza mm	1684	1684
Altezza mm	1610	1610
Peso Kg	1220	1275
Consumo (litri x 100 Km)	12	8,5
Velocità massima Km/h	122	105



Il cruscotto della 170 S era completamente ridisegnato rispetto alla normale 170V (nella foto una versione a diesel).



La Mercedes-Benz 170S cabriolet A del 1952 al Museo Benz di Mannheim.

170V, da cui si differenzia per le dimensioni leggermente più grandi, l'estetica più tondeggiante e, volendo, più pesante della 170V originale. La 170 S è contraddistinta da una sigla di fabbrica differente (W 191).

Con la 170 S tornano anche le versioni cabriolet tanto care ai tedeschi: il cabriolet 'B' a quattro posti mantiene l'impostazione estetica della berlina, mentre il cabriolet 'A' a due posti conserva, seppure modificati, i parafranghi slanciati della 170V d'anteguerra.

L'adozione di un rapporto di compressione più elevato e di un diverso carburatore migliorano le prestazioni della 170 S, nonostante il peso più elevato.

La S rimarrà in listino fino al 1953, sostituita dalla nuova 180 "ponton", mentre le versioni Diesel rimarranno in catalogo fino al 1955, quando questo tipo di motore sarà montato anche sulla 180. ▀



Le SE 027 fotografata nel 2015 quando è stata venduta per 168.000 Sterline all'Asta RM di Londra il 7 settembre. Si tratta del primo esemplare che è magnificamente conservato, avendo percorso i soli chilometri del test.

Fiat Abarth 2000 Tipo SE 027

Nel 1974 il "Mago" partecipa alla costruzione di una biposto con il telaio semi-monoscocca, il motore evoluto dal noto 4 cilindri 2000 e la carrozzeria di Pininfarina. A dispetto dei collaudi soddisfacenti, il progetto é abbandonato

L'ULTIMA SPORT DI CARLO ABARTH

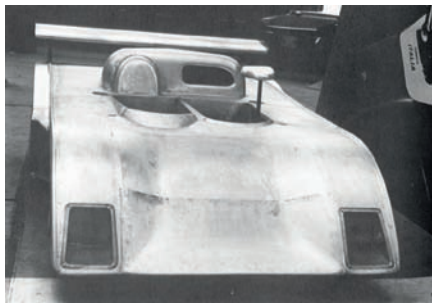
di Elvio Deganello



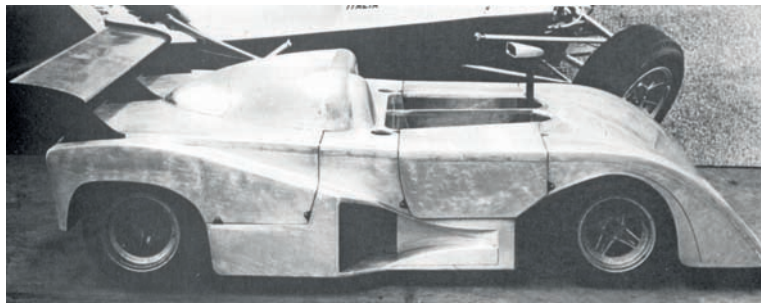
Carlo Abarth e la SE 027 fotografati insieme in occasione della lunga seduta di collaudo tenutasi sul circuito Santamonica di Misano Adriatico dal 14 al 17 maggio 1974 con i piloti Giorgio Pianta, Pino Pica, Raffaele Pinto e Vittorio Brambilla.

La Fiat Abarth 2000 Tipo SE 027 rappresenta l'ultimo colpo di coda di Carlo Abarth sul fronte delle vetture della categoria Sport. Il progetto parte nel 1973 quando il marchio dello Scorpione e tutte le attività dell'azienda sono completamente in mano della Fiat. Infatti, già alla fine del 1971 nei locali Abarth di Corso Marche 38 la grande Casa ha stabilito il proprio reparto corse e ne ha orientato l'attività ai rally liquidando a Enzo Osella tutto il materiale da corsa della precedente gestione. La 2000 Sport 037, che segna il ritorno dell'Abarth nella categoria Sport, rappresenta quindi un'anomalia che trova una spiegazione nel fatto che la Fiat non ha completamente estromesso Carlo Abarth dopo avere rilevato la sua azienda, ma gli ha riservato una carica di con-

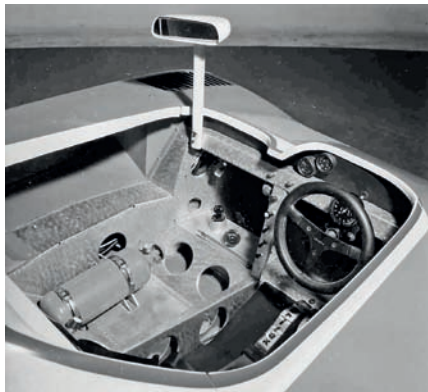
sulente. Per un po' di tempo Abarth sta buono e tranquillo nella sua Vienna per seguire i lavori di edificazione della nuova residenza a tre piani sulla collina di Grinzing, poi nel 1973 torna a farsi vivo sempre più frequentemente a Torino pieno di voglia di agire. Grazie al briciolo di autorità che gli deriva dalla sua posizione di consulente e soprattutto grazie all'immutato carisma, avvia dunque il progetto SE 027 affidandone la parte meccanica all'ing. Mario Colucci. Il suo storico collaboratore per prima cosa fissa le misure di massima con le carreggiate larghe (1325 mm l'anteriore, 1405 mm la posteriore) e il passo di 2300 mm, valore mai raggiunto nelle precedenti Sport dello Scorpione, che raramente superano il passo di 2100 mm. Colucci inizia quindi a progettare la strut-



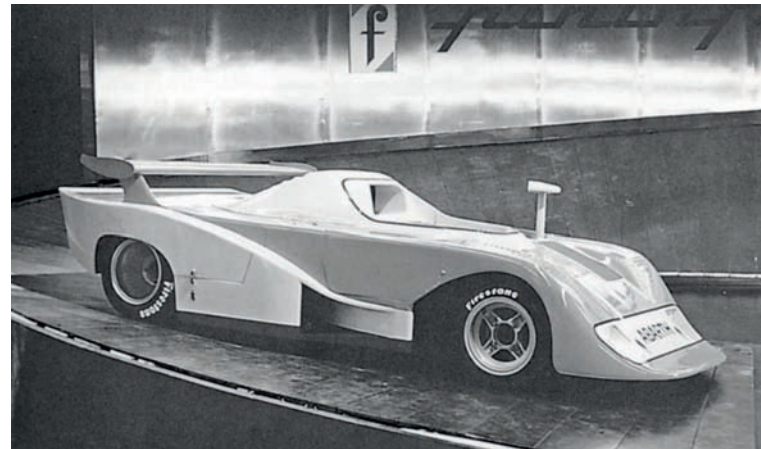
Il prototipo della carrozzeria realizzato con lamiera d'alluminio doveva servire come master per la produzione delle carrozzerie di vetroresina del modello di serie, che tuttavia non vedrà mai la luce.



Vista di tre quarti anteriore del prototipo la cui carrozzeria è impostata dai tecnici della Abarth in collaborazione con la Pininfarina, che mette a loro disposizione i propri designer, la propria esperienza e la propria galleria del vento.



L'abitacolo della SE 027 è quello tipico delle auto da competizione: c'è solo quello che realmente serve per le corse senza alcuna preoccupazione per l'aspetto estetico e per le finiture; nonostante questo il volante Abarth e la strumentazione hanno una sobria eleganza.



La SE 027 esposta nello stand Pininfarina al Salone dell'Automobile di Ginevra nel marzo 1974 non come auto, ma come esempio di concetto aerodinamico. Questo fa comprendere che la Fiat, ora proprietaria della Abarth, ha preso le distanze dal progetto.

tura portante seguendo un indirizzo tecnico completamente nuovo per l'Abarth. Infatti, abbandona la struttura tubolare, della quale fino allora è un convinto assertore, a favore di una struttura mista che potremmo definire semi-monoscocca, nella quale la parte anteriore è composta da pannelli d'alluminio incollati e rivettati e la parte posteriore è costituita da un traliccio di tubi fissati alla "vasca" anteriore.

Bracci e scatola

Il bravo ingegnere fissa gli attacchi dei bracci delle sospensioni anteriori e la scatola dello sterzo direttamente sulla struttura scatolata in alluminio, mentre utilizza la struttura tubolare posteriore per fissarvi il motore, il cambio, le sospensioni dietro e i radiatori; per questi ultimi utilizza l'intermediazione di un leggero telaio ausiliario. Come accennato, questo ti-

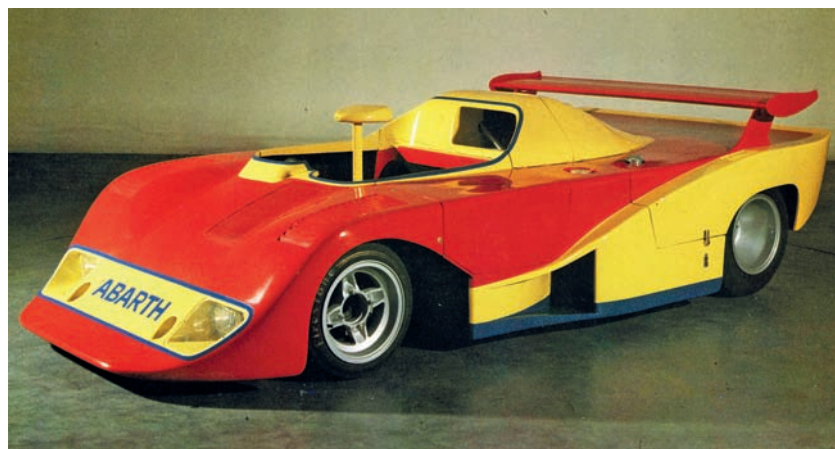
po di costruzione è una novità nella tradizione dell'Abarth. Ciò ci porta a immaginare che il Gruppo Fiat vedesse questo progetto come una sorta di "esplorazione", attraverso una vettura laboratorio, verso uno schema costruttivo fino a quel momento non utilizzato; ma non certo nuovo per le auto da corsa, infatti, la prima monoscocca nella Formula 1, quella della Lotus 25, debutta nel Gran Premio d'Olanda del 1962. Per quanto ri-

Tratti di colore

Con molta arguzia, i designer della Pininfarina decidono di sottolineare i tratti caratteristici delle forme con le tinte classiche della Abarth: il rosso, il giallo e il blu. Una 2000 Sport Tipo SE 027 completa e un autotelaio nudo sono esposti nello stand di Pininfarina al Salone dell'Automobile di Ginevra dal 14 al 24 marzo 1974. Ciò lascia immaginare che la nuova ge-



Nella coda con l'ampio alettone il particolare raccordo della fiancata con i parafanghi posteriori è sottolineato in giallo come il "cupolone" sul motore, anch'esso giallo in contrasto con il rosso e il blu che sono gli altri colori della livrea Abarth



La SE 026 di tre quarti anteriore in una foto dell'epoca. La ricerca aerodinamica e i test hanno portato il frontale "a cucchiaino" e le forme più arrotondate rispetto a quelle dei bolidi degli anni precedenti, caratterizzati da linee a cuneo con raccordi più secchi.

stione della Abarth e la Fiat abbiano preso le distanze da questo progetto che non solo va contro corrente rispetto ai nuovi orientamenti della direzione, ma si pone addirittura in concorrenza con l'analogo progetto di una 2000 Sport portato avanti da Enzo Osella al quale la Fiat ha delegato le biposto-corsa. Incurante di questi non trascurabili dettagli, Carlo Abarth, tornato in forma smagliante dal dorato esilio viennese, si occupa personalmente dei collaudi. Iniziano poco prima del debutto statico della vettura con una fase preliminare nella tradizionale cornice del Campo Volo di Torino-Caselle, dove si verifica che tutto funzioni a dovere. Quindi verso la metà del mese di maggio la scena delle prove si sposta sul più probante Autodromo Santamonica di Misano Adriatico. Insieme con due esemplari del nuovo



Le SE 027 fotografata di tre quarti posteriore nella stessa occasione della vendita all'asta. Rispetto al passato si nota il comando esterno dello stacca-batteria e dell'impianto di estinzione con gli adesivi che ne indicano la posizione.



Lo stemma e il logo Pininfarina sono gli stessi impiegati per le grandi fuoriserie del carrozziere e fa un certo effetto vederli su un'auto da corsa dove normalmente c'è solo l'essenziale per andare forte.



Il giallo "cupolone" che copre il motore è uno dei tratti caratteristici del modello insieme con l'elaborato profilo laterale con i grandi condotti NACA disposti su entrambi i lati per indirizzare l'aria nel vano motore.



I pedali "stile corsa" dell'esemplare conservato sono gli originali fusi in alluminio che agiscono tramite giunti Uniball. A sinistra si nota la piastra per appoggiare il piede sinistro in riposo. L'insieme non mostra segni di usura.

modello arrivano sul circuito romagnolo Carlo Abarth, il progettista Mario Colucci, il neo direttore sportivo Guido Rosani e i piloti Giorgio Pianta, Pino Pica, Raffaele Pinto e Vittorio Brambilla. Le prove riguardano in special modo di-

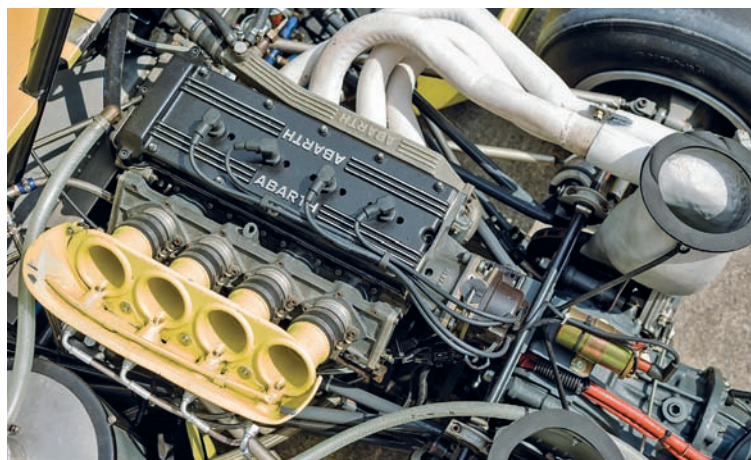
versi tipi di coda aventi sezioni e ali differenti. I risultati migliori li fornisce una coda con l'alettone sostenuto da due pinne laterali. I piloti delegati ai collaudi percorrono in tutto circa 800 km. Vittorio Brambilla realizza il miglior tempo

sul giro in 1'17"2 e Giorgio Pianta non scende mai sotto il tempo di 1'18"7 perché giudica che la vettura sia ancora affetta da un'eccessiva tendenza al sottosterzo.

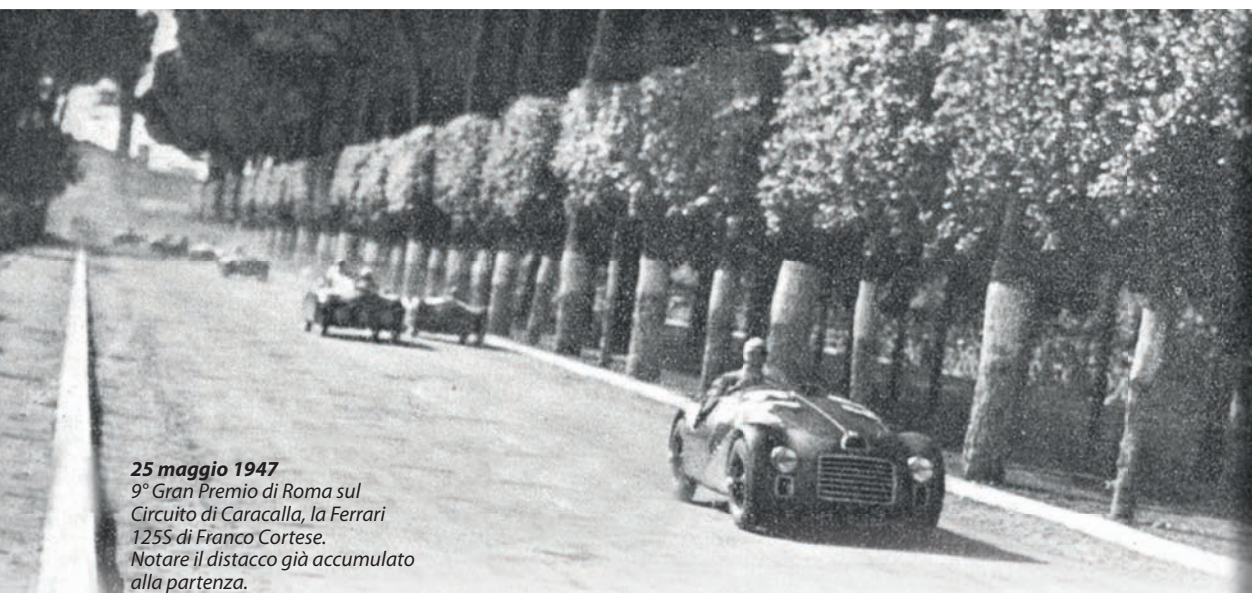
Pianta in testa-coda

Lo stesso Giorgio Pianta compie diversi testa-coda, il più grave avviene nella curva che immette nel rettilineo delle tribune a causa, pare, della rottura di un puntone della sospensione posteriore. Sebbene non eccezionali in assoluto, i tempi in prova della SE 027 mostrano che la vettura è molto più vicina alla competitività di quanto la "giovinezza" del progetto lasci pensare. Tuttavia, nonostante l'esito sostanzialmente positivo delle prove, il modello è "congelato" mentre intanto parte lo sviluppo di una nuova versione equipaggiata con un motore a sei cilindri in linea di 1987 cc progettato dall'ing. Stefano Jacoponi e accreditato di 300 CV a 11.000 gi-

ri/minuto. La lunghezza derivante dall'architettura del nuovo propulsore, per la verità inusuale nelle auto da corsa moderne, rende necessario allungare il passo, che così è portato alla misura di 2350 mm contro i 2300 mm precedenti. Il confronto in pista fra la prima e la seconda versione della Abarth SE 027 e la concorrente interna Abarth-Osella PA1 non avviene mai perché il Gruppo Fiat alla fine del 1974, in un momento di congiuntura economica difficile a livello mondiale a causa del primo grande shock petrolifero, decide di fermare il programma SE 027. Questa è la giustificazione ufficiale, ma è prevedibile che nella severa decisione giochino anche circostanze più personali. Infatti, è comprensibile che la direzione della Fiat non gradisca l'improvvisa presa di potere di Carlo Abarth, che per realizzare il progetto SE 027 distrae uomini ed energie dal programma dei rally. Senza contare il costo dell'operazione, che prevedibilmente è tutt'altro che trascurabile. ▀



Sotto il "cupolone" c'è l'ultima evoluzione del motore Abarth Tipo 236 che sviluppa 280 Cv a 9.000 giri/minuto con quattro cilindri, 16 valvole, il carter secco, la doppia accensione e alimentazione a iniezione Lucas.

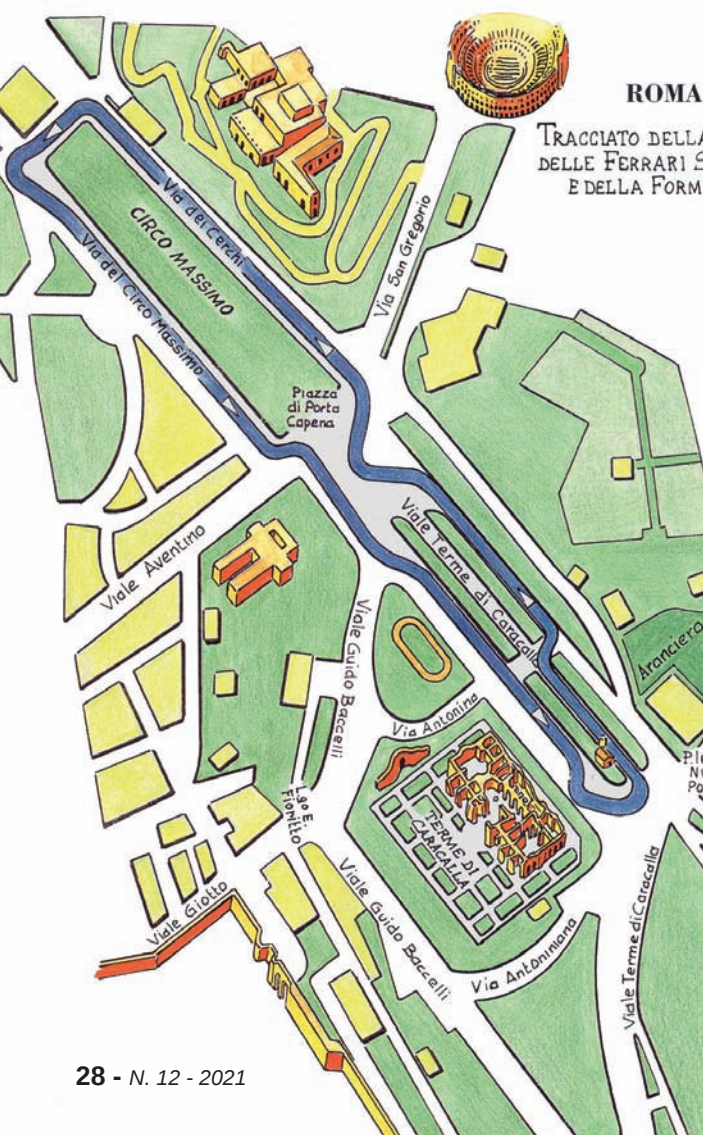


25 maggio 1947
9° Gran Premio di Roma sul
Circuito di Caracalla, la Ferrari
125S di Franco Cortese.
Notare il distacco già accumulato
alla partenza.



Rievocazione Storica del 1 giugno 1997

LA FERRARI A CARACALLA



Alcuni anni or sono l'Arch. Valerio Moretti, affermato scrittore e autorevole nonché apprezzato autore di numerosi libri sulla storia dell'automobilismo sportivo, mi disse che stava lavorando a una pubblicazione che aveva come argomento il primo successo, in assoluto, della Ferrari, in occasione del IX Gran Premio Roma, sul Circuito delle Terme di Caracalla il 25 maggio del 1947. La manifestazione, organizzata in modo encomiabile dall'Automobil Club di Roma, grazie, in particolare, all'impegno profuso dall'allora Presidente Avv. Sotgiu, fu denominata la "Primavera Romana del motore". Ora, tornando al volume di Moretti "Ferrari debutto a Caracalla", mi ricordo che l'autore, sempre molto attento e scrupoloso nel raccogliere documentazione e ogni forma di notizia che potesse essere collegata all'argomento trattato, si ricordò che, il sottoscritto, all'epoca, nella qualità di Presidente del "Circolo Romano La Manovella", si era adoperato per far sì che l'importante evento fosse celebrato anche grazie al contributo del glorioso Circolo Capitolino del quale Valerio Moretti deve essere considerato, a buon diritto, un "Padre

della Patria" anche nella qualità di socio fondatore. In proposito ricordo che l'Autore mi chiese una testimonianza della nostra partecipazione a questo Evento, a dir poco epocale, in cui la famosa "Ferrarina 125 S" (1500 cm³, 12 cilindri), colse il primo dei suoi innumerevoli trionfi. A questo punto trascrivo in parte la mia testimonianza: *"Eravamo nei primi mesi del 1997. All'epoca chi scrive questi ricordi dirigeva l'Ufficio Legale del Comune di Roma, con la qualifica di Capo dell'Avvocatura nel corso del II mandato del Sindaco Rutelli. Sempre nel contempo era altresì Presidente del Circolo Romano "La Manovella", il più antico Circolo di Auto storiche d'Italia fondato nel lontano 1953 da un gruppo di appassionati romani. In virtù di entrambe le cariche fui coinvolto nell'organizzazione dell'evento; fu elaborato un impegnativo programma mediante il quale sarebbe stato consentito, a circa 300 Ferrari, veramente d'epoca, pervenute da tutte le parti del mondo, non solo di poter rievocare lo storico Circuito delle Terme di Caracalla, ma anche di regalare ai cittadini romani le emozioni di poter vedere tantissime stupende vetture, assolutamente uniche, percorrere per due giorni di seguito i lungotevere in entrambe le direzioni. Tutt'altro che facile si rivelò il coordinamento delle varie competenze: lo studio dei percorsi, l'individuazione delle aree da destinare alla*

sosta delle auto, il servizio dei Vigili urbani lungo tutto il percorso, il servizio di sorveglianza che doveva essere particolarmente rigoroso dato il valore dei veicoli alcuni dei quali erano dei "pezzi" unici, e quant'altro. L'Amministrazione comunale fu costretta ad asfaltare con urgenza tutta la Via dei Cerchi sostituendo i sanpietrini con l'asfalto, sanpietrini che, successivamente, sono stati ripristinati all'originale. Un altro problema di non facile soluzione fu quello di individuare un'area, il più vicino possibile alle terme, idonea a essere adibita a parcheggio anche notturno delle vetture, quasi tutte corredate da carrelli.

Il Circolo romano "La Manovella" propose al Comitato organizzatore di realizzare un piccolo busto, in marmo o in bronzo, di Enzo Ferrari che si sarebbe dovuto installare al centro dell'aiuola spartitraffico situata sul Piazzale Numa Pompilio, proprio nel punto in cui prese il via la Ferrari di Franco Cortese. La Sovrintendenza ebbe a esprimersi in maniera decisamente contraria adducendo che la collocazione a terra, di un manufatto di modeste dimensioni avrebbe provocato (sic!) un notevole impatto ambientale. A fronte di ciò siamo stati costretti a ripiegare su di una soluzione alternativa, molto più modesta e certamente meno adatta a celebrare l'importante ricorrenza: una targa a terra, in un luogo il più vicino possibile alla linea di partenza del Gran Premio Roma situata all'inizio del Viale delle Terme. Questa proposta fu approvata e il Comune di Roma deliberò di far posizionare la targa a nostra cura e spese sul marciapiede antistante la basilica di San Sisto. L'allora Assessore alla Cultura Gianni Borgna non appena da me contattato, con grande sensibilità comprendendo l'importanza dell'evento, accettò di buon grado di partecipare alla cerimonia di apposizione della targa e, non solo: su un palco appositamente preparato egli stesso, ebbe a tenere un breve discorso ai presenti. Ricordo che ai piedi del palco numerosi erano i soci del Circolo Romano la "Manovella" naturalmente in prima fila i più anziani, i fondatori, i quali avevano anche schierato le loro meravigliose vetture nel piazzale antistante.

Qualcosa che, veramente, merita di essere ricordata è lo spettacolo irripetibile in uno

scenario unico al mondo per bellezza e suggestione costituito dalla stupenda teoria di Ferrai d'epoca di tutti i colori che sfrecciava sull'agone di Via dei Cerchi per affrontare, poi, la difficile curva a sinistra che costeggia un lato del Circo Massimo e, successivamente, immergersi a tutto gas sulla salita di Via della Greca al culmine della quale erano state allestite delle comode tribune situate davanti al monumento di Mazzini. Naturalmente i posti a sedere erano numerati per le autorità, i "vipponi" e i "maestri" dell'arte di "portoghese". Sulle tribune c'era l'Avv. Giovanni Agnelli, in onore del quale fu appositamente realizzata una torretta in legno alta più di 5 metri posizionata all'angolo tra il Circo Massimo e Via della Greca. Giusto così, visto che la Ferrari, ormai, era di proprietà della Fiat, la quale, a quanto mi risulta, è sempre stata di proprietà della famiglia Agnelli. Quello che vi ho raccontato accadde a Roma nel lontano 1 giugno 1997 in una splendida, luminosa e indimenticabile giornata di sole".

Qui termina la storia del modesto contributo che i soci del mio Circolo hanno voluto dare alla rievocazione del cinquantennale. Celebrazione che, senza alcun dubbio, può essere definita un evento di rilevanza mondiale. Solo da noi italiani e solo nella sede "propria", la città di Roma, "Caput Mundi", era possibile organizzare un incontro del genere, semplicemente indimenticabile. A sostegno di questa mia affermazione è sufficiente, per chi ha la bontà di leggere questi ricordi, fare riferimento a un semplice dato numerico. La Ferrari, dal 1947 al 1957, ufficialmente ebbe a produrre meno di 400 vetture. Di queste, ben 74 erano presenti all'incontro romano.

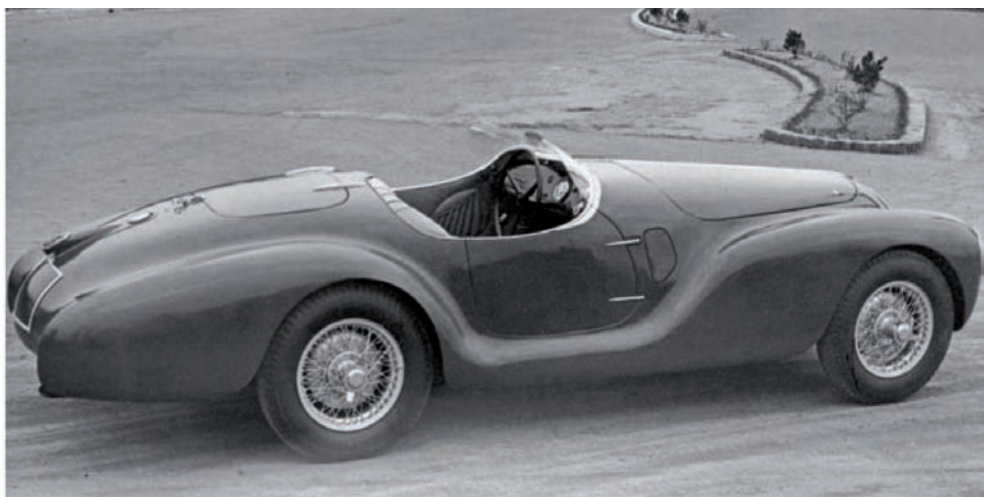
In totale le vetture presenti erano invece 271, divise tra Turismo, Gran turismo, Sport e Formula uno. La prima dell'elenco non ha numero anzi, porta il numero zero in quanto è la famosa 815 Auto Avio Costruzioni, del 1940 condotta dal grande collezionista Mario Righini. Il famoso "cavallino" di Francesco Baracca compare sul cofano della numero uno, che è la prima Ferrari, in assoluto, del 1947,



Questo è il testo riportato sulla targa: "Il venticinque maggio 1947 la Ferrari 125 S pilotata da Franco Cortese su questo stesso piazzale delle Terme di Caracalla nel IX Gran Premio Roma colse la prima di una lunga serie di vittorie che hanno consolidato nel mondo moderno la fama dell'ingegno e del lavoro italiano - 25 maggio 1997".

la "festeggiata", la 125 S condotta da Piero Ferrari. Poi tutte le altre, seguendo rigorosamente l'anno di produzione. Un'ultima cosa penso sia giusto far conoscere, sempre a sostegno della definizione di "Evento epocale", una piantina ufficiale dell'organizzazione che riproduce il tracciato della parata di tutte le Ferrari storiche in uno scenario unico al mondo ed assolutamente fantastica e irripetibile. ▴

Gabriele Scotto



Auto Avio Costruzioni 815 (o Tipo 815), la prima vettura costruita da Enzo Ferrari nel 1940 per partecipare alla Mille Miglia.

1947-1997

VETTURE FERRARI COSTRUITE DAL 1947 AL 1996

ANNO	1947	n.	3	ANNO	1972	n.	1.844
"	1948	"	5	"	1973	"	1.772
"	1949	"	21	"	1974	"	1.436
"	1950	"	26	"	1975	"	1.337
"	1951	"	33	"	1976	"	1.426
"	1952	"	44	"	1977	"	1.798
"	1953	"	57	"	1978	"	1.939
"	1954	"	58	"	1979	"	2.221
"	1955	"	61	"	1980	"	2.470
"	1956	"	81	"	1981	"	2.565
"	1957	"	113	"	1982	"	2.209
"	1958	"	183	"	1983	"	2.366
"	1959	"	248	"	1984	"	2.842
"	1960	"	306	"	1985	"	3.288
"	1961	"	441	"	1986	"	3.640
"	1962	"	493	"	1987	"	3.902
"	1963	"	598	"	1988	"	4.001
"	1964	"	654	"	1989	"	3.821
"	1965	"	740	"	1990	"	4.293
"	1966	"	665	"	1991	"	4.487
"	1967	"	706	"	1992	"	3.470
"	1968	"	729	"	1993	"	2.325
"	1969	"	619	"	1994	"	2.639
"	1970	"	928	"	1995	"	3.158
"	1971	"	1.246	"	1996	"	3.363

Totale/ Total 1996

77.670



Una Elettromobile su base Rognini & Balbo a Piazza del Popolo a Roma nel 1925. Era un autobus urbano elettrico nonostante somigliasse a un tram. Veicoli identici erano stati venduti a Milano nel 1923.

L'elettrica è nata assieme all'automobile, ma non ha mai sfondato. Per tutto il secolo scorso erano veicoli facili da guidare, ma brutti, pesanti, penalizzati dalla scarsa autonomia degli anti-ecologici accumulatori al piombo. Il maggior successo nelle città italiane fu il carro funebre

Alla ricerca dell'alternativa alla benzina -3

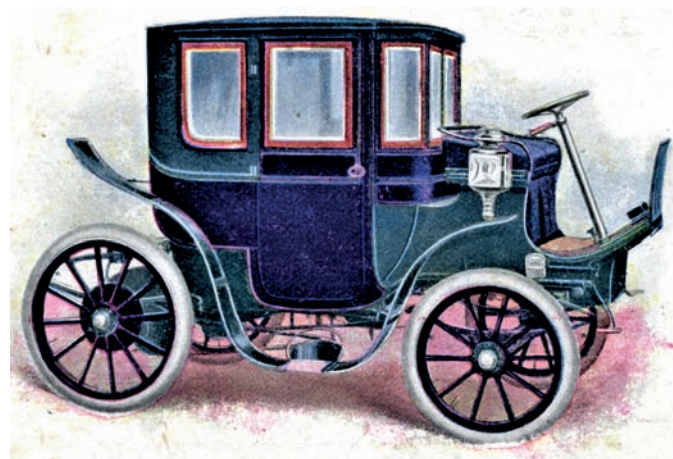
AUTO ELETTRICA una storia vecchia

testo di Aldo Zana

foto Archivio Automobilistico Giovanni Bossi

Il 6 gennaio 1923 i milanesi erano abituati al tram elettrico da 29 anni quando la Rognini & Balbo, costruttore locale di veicoli elettrici, presentò in Piazza del Duomo le prime otto Elettromobili Auto-Tram Modello R.B.1L acquistati dall'Azienda Tramviaria Municipale del Comune per il servizio pubblico. Sembravano tram elettrici ma andavano senza le rotaie e senza la tradizionale "pertegheta" per captare l'elettricità dal cavo conduttore sospeso tra i pali o fissato alle pareti delle case. Si muovevano su ruote, massicce e gommate, avevano il guidatore all'interno, protetto dalle intemperie al contrario dei vecchi tram modello Edison. Come i tram, avevano 45/50 posti e raggiungevano in piano la velocità di 24 km/h. Senza rumore, gemiti lancinanti dei bordini delle ruote metalliche dei tram contro la rotaia in curva. Niente scarichi pestilenziali dal motore a scoppio. In linguaggio odierno, erano autobus elettrici. Ma la parola allora non esisteva e la Rognini &

Balbo aveva inventato l'espressione: "Elettromobili". Mosse da accumulatori al piombo, le elettromobili erano una delle tante variazioni sul tema del veicolo elettrico, che si sforzava di ritagliarsi una fetta del grande tema della mobilità umana. E ci stava provando da quando era stata inventata l'automobile. Un libretto promozionale della Rognini & Balbo nel 1923 dedica una rara pagina alle caratteristiche tecniche della versione su rotaie dell'Auto-Tram venduta alle linee di trasporto locale (30 km in totale) tra San Bonifacio, Lonigo, Colonia tra le province di Verona e Vicenza. La motrice, apparentemente del tutto analoga a quelle di Milano, pesava in totale kg 9.700 a vuoto, di cui kg. 2.450 di accumulatori Henseberger al piombo e kg.



Veicolo elettrico Ausonia della Camona, Giussani, Turrinelli & C. di Milano nel 1902. La forma è ancora quella di una carrozza a cavalli.



Sfilata delle Elettromobili all'entrata in servizio a Roma per la società Trasporti Ugolini, una delle concessionarie del trasporto pubblico urbano. Il primo veicolo sulla sinistra è un normale autobus con motore a combustione interna.

550 dei sistemi di controllo. I due motori, ciascuno da 30 CV, pesavano kg. 630. Escludendo i motori, il 31% del peso a vuoto era dovuto all'equipaggiamento elettrico. Per il carico utile restava poco.

L'autonomia teorica con una carica era di circa 100 km, sufficienti per una giornata di servizio. E poi la forma di quei proto-autobus, dipinti di bianco con l'imperiale per le pubblicità, non piaceva ai milanesi. Voleva assomigliare a un tram senza esserlo ed era lontano anni luce da un'autocorriera o torpedone, come si diceva allora.

Non che a Milano fossero tutti antiecológicos, ma avevano già capito che la propaganda dei costruttori, quali erano Rognini & Balbo, non la contava giusta, già dieci anni prima della stupida follia dell'autarchia. Infatti, il libretto recitava: "La trazione elettrica ad accumulatori (porta) un vantaggio per l'economia nazionale facendo risparmiare al paese nostro di mandare all'estero centinaia di milioni di lire per carbone fossile e benzina".

Alle Elettromobili andò un po' meglio a Roma: la VAI (Vetture Elettromobili Italiane), che produceva sui brevetti Rognini e Balbo, riuscì nel 1925 a venderne 22 alla S. A. Trasporti Ugolini, una delle concessionarie private del trasporto pubblico cittadino. Ma i sette colli furono fatali a quei veicoli lenti e pesanti: sulle salite dovevano spesso fare scendere i passeggeri altrimenti si sarebbero bloccati. E poi gli accumulatori Henserberger richiedevano rabbocchi costanti, l'acido solforico in esse generato erodeva i coperchi metallici e penetrava nello spazio dei passeggeri. Erano emissioni certamente più velenose degli scarichi dei successivi motori diesel. Vennero tutte radiate, senza rimpianti, nei primi anni Trenta.

Brutta e pesante l'auto elettrica

Quanto sopra spiega gran parte delle motivazioni per le quali l'auto elettrica fu perdente anche quando nessuno si preoccupava della qualità dell'aria e tutti si illudevano che all'Italia bastasse la poca energia elettrica fornita dalle turbine idrauliche, cioè una delle fonti rinnovabili. Oggi, sono cambiate le priorità delle giustificazioni dei luminosi destini dell'auto



Il cardinale Andrea Carlo Ferrari, arcivescovo di Milano, nel 1903 viaggiava su di una vettura elettrica Ausonia durante le visite pastorali nella diocesi. Tavola di Achille Beltrame per la "Domenica del Corriere".



Logo della Rognini & Balbo di Milano: motore elettrico per tutti.

elettrica e tutti si allineano alla moda del futuro verde e sostenibile senza le auto a benzina o diesel.

Finalmente è stato superato uno dei peggiori handicap del veicolo elettrico: la penosa, irrisolvibile, incomprensibile, ingiustificabile bruttezza. Il peso morto e l'autonomia sembrano avviati verso soluzioni accettabili, ma l'autoveicolo elettrico continua a essere magnificato senza inquadarlo nell'intero ciclo energetico e, di conseguenza, degli inquinanti totali. Cioè: generazione dell'energia elettrica per ricaricare le batterie (gli accumulatori di una volta), rifacimento della rete di distribuzione elettrica, produzione e riciclo delle batterie. E poi, si tende a ignorare la dipendenza dai pochi Paesi che possiedono le materie prime necessarie per le nuove batterie.

Chi ha seguito le puntate precedenti della storia delle alternative pensate nel passato alla benzina o al diesel può trarre le proprie conclusioni dai fallimenti di vapore e gassogeno quali combustibili alternativi o succedanei a benzina e gasolio.



Pubblicità della Baker Electric pubblicata su di una rivista a colori americana nei primissimi anni del XX secolo. Il messaggio di eleganza, signorilità, comfort, facilità è evidente. Anche del rispetto ecologico.



Un torpedone elettrico Stiegler in servizio navetta per i visitatori della Fiera di Milano 1928. I passeggeri sono tutti uomini, tutti rigorosamente con il cappello.



Pubblicità del taxi elettrico Stiegler Tipo V4 circolante in 50 esemplari a Milano nel 1922. Velocità massima 30 km/h, autonomia 90 Km, accumulatori Tudor.

Anche l'elettrico nel passato non ha mai sfondato nonostante il mercato ci fosse e non piccolo.

All'inizio del secolo scorso era un lavoro da specialisti mettere in moto, guidare e tenere in efficienza i veicoli a motore. E il motore a benzina sporcava, era complicato, era plafonato dalla bassa affidabilità, faceva un rumore infernale.

I ricchi, addirittura le signore, si rivolsero all'auto elettrica, che non presentava tutte quelle difficoltà. Negli Stati Uniti, leader nella diffusione dell'automobile, furono parecchi i fabbricanti di questi veicoli (Baker, Milburn, Rauch & Lang, Detroit Electric, Waverley, Krieger) e le loro pubblicità si focalizzavano sulle signore quale prova di facilità, sicurezza e comodità.

Che le elettriche assomigliassero a carrozze cui avevano tolto le stanghe per i cavalli non importava a nessuno. L'auto di Nonna Papera, disegnata dal genio di Carl Barks per la Disney, è un esempio noto e molto realistico.

Buona per la città ...

Già allora emersero due elementi fondanti dell'auto elettrica: uno negativo, la bruttezza o goffaggine; l'altro positivo in quanto la limitata durata della carica degli accumulatori al piombo le confinava all'utilizzo in città dove fornivano un grandissimo progresso rispetto all'ammorbamento universale causato dalle deiezioni equine e giravano senza infestare l'aria con gli scarichi dei motori a combustione interna.

In Italia vennero sviluppati e utilizzati per decenni veicoli specializzati per l'utilizzo stradale cittadino: piccoli e agili autofurgoni per raccogliere la posta dalle cassette delle lettere, furgoncini per la consegna del latte ai negozi, autocarri per trasporti vicinali dato che il peso e il volume degli accumulatori limitavano il carico utile.

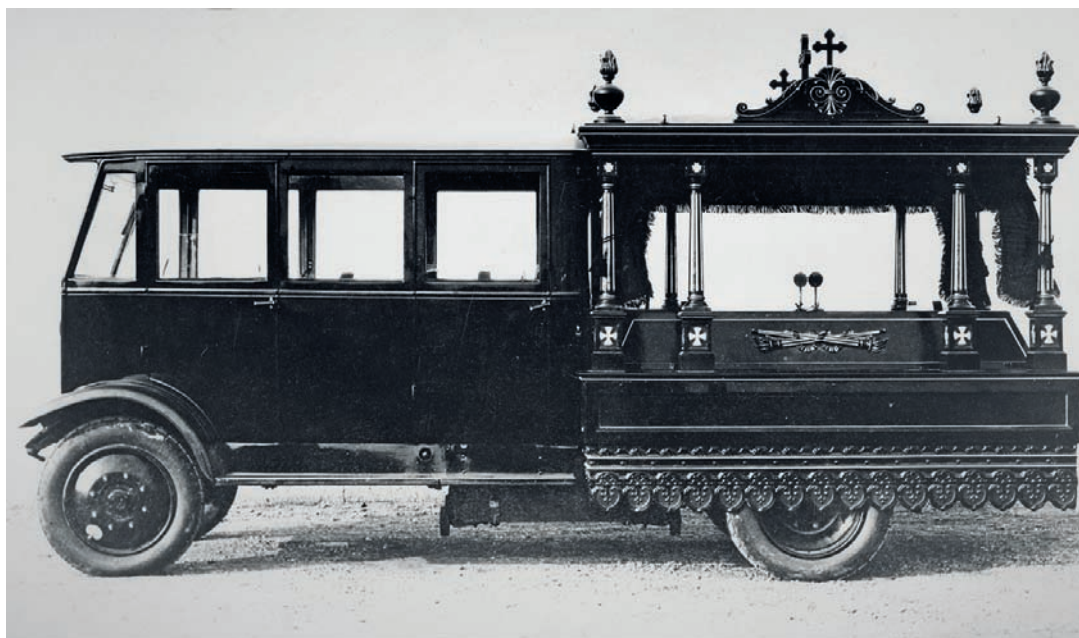
La Fiera di Milano adottò nel 1928 i torpedoni elettrici per il servizio navette all'interno del recinto espositivo: portavano una ventina di passeggeri e, a fine giornata, avevano percorso solo qualche diecina di km accorciando il tempo di ricarica durante la notte.

... e per l'ultimo viaggio

L'utilizzo più diffuso e visibile dell'elettrico, che a Milano durò fino ai primi anni 1970, fu quello dei carri funebri. Fare l'ultimo viaggio in elettrico era una tradizione cittadina dal 1895 quando l'Azienda Tranviaria Municipale mise in servizio tram tutti neri per portare la cara salma e i dolenti al seguito dal centro città al cimitero nuovo nell'estrema periferia. I carri funebri milanesi avevano forme squadrate e venivano decorati con flabelli, scopini, ventagli, paramenti che qualificavano il funerale secondo le possibilità di spesa del parentado. Vantaggio non trascurabile per i dolenti era evitare di respirare gli scarichi del carburante combusto durante il corteo. E non c'era più bisogno del trasbordo sul tram per il viaggio finale.

Dopo la prima fornitura dalla Turrinelli nel 1913, i carri funebri di più lunga carriera furono prodotti dalla Carrozzeria Macchi di Varese, sezione dell'azienda che fu uno dei leader della produzione aeronautica e, dopo la seconda guerra, vestì centinaia di autobus e corriere a motore diesel.

Non solo la bruttezza di forme per i veicoli elettrici del passato, quindi, ma anche il sottobondo iettatorio del trasporto per l'ultimo viaggio.



Carro funebre elettrico della Carrozzeria Macchi di Varese. Veicoli di questo stesso tipo rimasero in servizio a Milano fino ai primi anni Settanta.

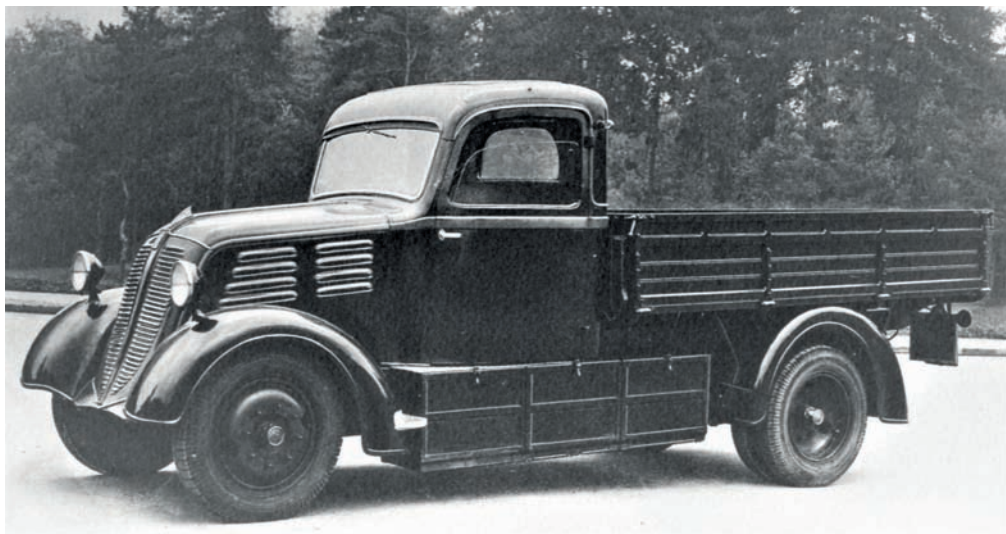


Foto promozionale del furgone elettrico Fiat 621E del 1938. Le forme moderne, quasi "aerodinamiche" secondo la moda del tempo, lo rendono quasi indistinguibile da un veicolo con motore a combustione interna.

Gino Turrinelli pioniere milanese

Bruttezza che rimase attaccata fin dai primi esemplari progettati e prodotti dall'ingegnere Gino Turrinelli, milanese, pioniere italiano del veicolo elettrico, anima tecnica delle (piccole) aziende che a inizio secolo ventesimo si dedicarono a quei veicoli: citiamo Sive (Società Italiana Veicoli Elettrici), Camona Giussani & Turrinelli, Ausonia Automobili Elettriche. Nel 1901 a Milano giravano quattro taxi della Sive, pare con notevole successo. Avevano un'autonomia di 54 km. I taxi elettrici diventarono 50 nel 1922 grazie alla vettura Stigler Tipo V4. Augusto Stigler aveva fondato l'azienda a Milano nel 1859 e già nel 1870 aveva realizzato il suo primo ascensore in Italia. Le auto erano un piccolo business collaterale ma il tipo V4 aveva le

forme tipiche dei taxi contemporanei a benzina, che non lo relegavano nel ghetto tradizionale della bruttezza elettrica. Portava quattro persone più l'autista a 30 km/h con un'autonomia di: "Circa 90 Km su strada buona e piana", come recita la pubblicità dell'epoca. Gli accumulatori marca Tudor avevano capacità di 250 Ah, sufficienti per un normale giorno di lavoro.

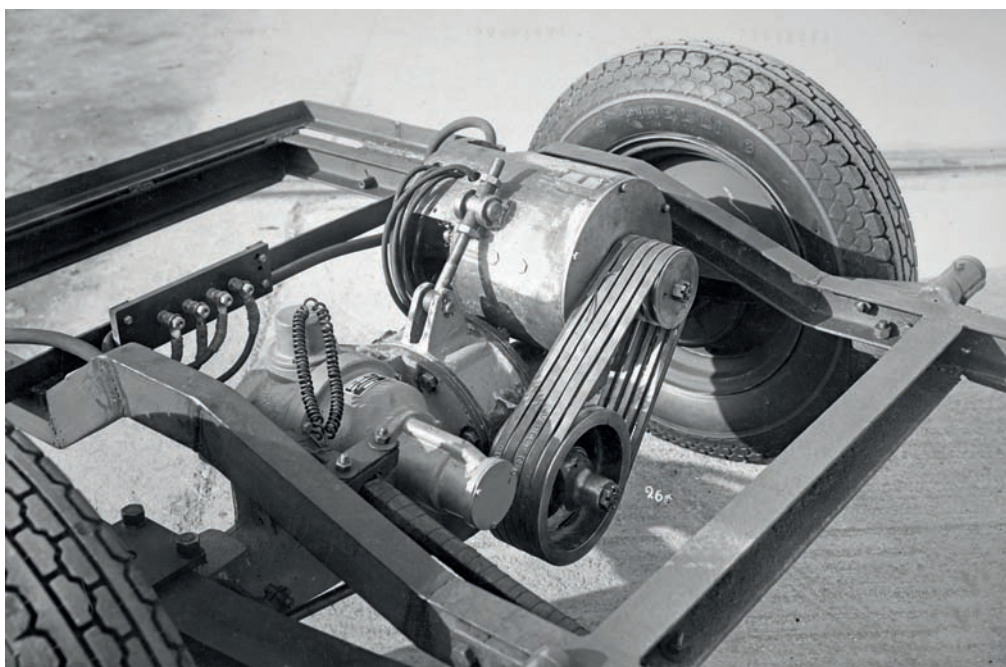
Nella seconda metà degli anni Trenta (gli anni dell'autarchia), poi con la guerra e la scomparsa del carburante fossile, l'elettrico subì un risveglio di interesse. La Turrinelli presentò un motocarro (veicolo leggero da carico a tre ruote), la Fiat rilasciò le foto del



A fine anni Trenta il motocarro, veicolo a tre ruote con il manubrio motociclistico al posto del volante automobilistico era molto usato per i trasporti leggeri. Questo è un modello elettrico Turrinelli del 1939.



Autocarro elettrico Rognini & Balbo in servizio a Milano nel 1920. Evidente la grossa cassa centrale che contiene gli accumulatori. Da notare le gomme piene alle ruote e la semplicità spartana del posto di guida.



Assale posteriore motore di un veicolo elettrico Rognini & Balbo a fine anni Trenta. Il motore elettrico è fissato al telaio per non caricare le masse non sospese e trasmette mediante una cinghia elastica il moto all'asse motore che entra nel differenziale.

furgone 621E del 1938, I fratelli Maserati costruirono e provarono su strada il prototipo di un camioncino elettrico e trasformarono con motore elettrico la Fiat 500 Topolino personale del padrone Orsi. Erano tutti tentativi di rimediare alla mancanza del necessario, cioè la benzina per i veicoli con motore a combustione interna. La guerra stava però dimostrando la assoluta necessità di qualunque veicolo funzionante a benzina o diesel: dalla jeep al carro armato. I militari avevano sempre ignorato la trazione elettrica.

Con che fascino, interesse, passione, si potevano guardare i veicoli elettrici: goffi, pesanti, lenti, penalizzati nelle prestazioni? E che immagine potevano avere quando i più visibili erano quelli neri, con o senza scopini e flabelli, che provocavano sgonfiamenti più o meno evidenti quando passavano per le strade di qualche città italiana? Siano ringraziati l'inquinamento e i ragazzi del Friday for Future per avere risdoganato l'auto elettrica.

(Parte delle immagini sono tratte dal libro: "I Saloni dell'Auto Milano 1901-1947" di Giovanni Bossi e Aldo Zana, pubblicato nel 2021 dall'AISA- Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile). ▀



Solo una delle tante stelle che hanno brillato a Padova: è la Ferrari 625 TF Vignale del 1953 portata dal Circolo Veneto Automoto D'Epoca "Giannino Marzotto". Fu la prima 4 cilindri Made in Maranello a ruote coperte.



Le ammiraglie ospiti del Registro Fiat, testimoni di un'era in cui il marchio copriva davvero ogni segmento di mercato: da sinistra, 525N torpedo del '31, 524C Spyder del '32 e 521C Coupé Royal del '30.



Motor Italia ha offerto la Citroën GS Break "Drapeaux", un'edizione decisamente speciale della familiare francese creata nel 1971 in occasione dell'elezione della GS "Auto dell'anno".

AUTOMOBILI FANTASTICHE e dove trovarle



Le Bugatti T57C Gangloff (in primo piano) e T37 #227, ospiti dello stand di Fine Automobiles.



La deliziosa Topolino Panoramica Zagato del 1947 vista nello stand del club dedicato all'atelier di Terrazzano di Rho. Le forme ideate da Luigi Fabio Rapi appaiono ancora adesso inusuali e avanzate.



La Rainbow di Bertone, noto esemplare unico del 1976 su base Ferrari 308 GT dalle linee decisamente ardite anche per i gusti di 45 anni fa, ha impreziosito lo stand di Scuderia Trentina Storica.

Nonostante l'ancora imperante emergenza Covid, Auto e Moto d'Epoca a Padova è tornata a offrire numeri "monstre", con un cospicuo corollario di emozioni pure

di Matteo Giacon

È solo un caso se l'edizione 2021 della mostra patavina ha visto la presenza di auto cui non eravamo più così abituati? Solo una coincidenza che insieme a due Bugatti da sogno come una T57C Gangloff e una T37 ci fossero una Lamborghini Espada, una Alfa Romeo Giulia TZ1 e una Hispano Suiza HS6 VanVooren? Solo una fortuita circostanza il constatare che a un tiro di sasso da una leggiadra Ferrari 250 GT 2+2 e una fiabesca 250 Drogo ci fossero una Daytona giallo senape e un altro cavallino dall'insolita livrea, una 250 GTE color biscotto? E che dire poi quando una Citroën GS Break "Drapeaux", tanto variopinta quanto rara, divide lo stand con la cosiddetta "auto-cannone", fuoriserie firmata Fissore destinata a "sparare" i dadi della Prest durante i Giri D'Italia anni '50? E cosa pensare quando lungo la stessa corsia si affacciano una Rolls Royce Phantom III e la Fiat 1100 TV Primitemps Vignale, accomunate dallo stesso spigliato uso del giallo e del blu?

Forse in tutto ciò c'entrano solo casualità legate a esigenze logistiche e/o di business. Ma forse c'entra pure il destino, che ha garantito alcuni plus rispetto al già notevole standard della rassegna, per la quale le aspettative erano così elevate (complice peraltro l'assenza di eventi come Essen o Stoccarda nella prima metà dell'anno) da far sembrare più che logica la presenza di rarità come non se ne vedevano da tempo. A fianco di auto come quelle

summenzionate (e alla sempreverde vitalità di nomi come Porsche o Alfa Romeo, peraltro meno ossessivamente che in passato), un altro dei simboli della "new wave" vissuta a Padova è stato il rinnovato interesse verso modelli come le Ferrari 365 GT4 2+2, 400, 412 o marchi come la Maserati, pur al netto della difficoltà di capire quanta parte abbia avuto in questo la prosaica esigenza di "fare cassa" da parte dei proprietari. Le foto a corredo di queste righe mostrano come l'offerta di broker, commercianti e dealer vari è stata sovente sensazionale, per la gioia dei semplici curiosi come anche dei possibili acquirenti.

Non che le auto in "sola esposizione" siano state trascurate (anzi!), grazie a quelle colonne portanti della mostra che sono i club, anche quest'anno protagonisti. Al loro fianco, il ritorno di nomi come Mercedes e Fiat (o Stellantis?) Heritage, ASI e ACI. In particolare, l'Automotoclub Storico Italiano ha avuto l'encomiabile idea di esporre nell'ASI Village (dove c'era il Gotha dei sodalizi locali affiliati) i prototipi Bertone di sua proprietà, mentre tra le vedettes di ACI Storico ci sono state le Lancia Martini "endurance". Encomio anche per le vecchie glorie da competizione esposte dal Mauto, perfette calamite per quanti hanno calcato il viale centrale del quartiere espositivo. Fiera di superlativi quella di Padova, e solo un pignolo particolarmente cocciuto avrà notato qualche pecca. Del resto, se è vero che a causa



L'Historic Club Schio ha ospitato la NSU Trapeze, parte della Collezione Bertone oggi appartenente all'ASI. Da certe angolazioni questa concept del '73 ricorda nientemeno che la Peugeot 205!

Camargue non è solo il nome della nota Rolls Royce "sportiva" creata da Pininfarina, ma anche di una concept su base Citroën GS ideata nel '72 da Bertone. Era nello stand di Officina Ferrarese.



Allo stand di Classic Car Charter, una Fiat 1100 103TV carrozzata Canta del 1953, ispirata alle coeve Studebaker coupé.



Quella che è forse stata l'auto più ammirata della rassegna, e certo una delle più sensuali: è la Ferrari 250 Drogo esposta da Gipimotor-Scartapatti, nata sulla base di una 250 GT (telaio #1717) del '60.



Ecco un'altra creatura del Drake di gran carisma, la 250 GTE del '63 proposta da Real Art On Wheels. L'insolita colorazione rispecchiava probabilmente i gusti del primo proprietario svizzero.



La Rolls Royce Phantom III Saloon del 1937 firmata Kellner e esposta da Auto Class, la cui imponenza e austerità viene mitigata dalla particolare combinazione cromatica.



Padova, pur meno rispetto a molti anni fa, è ancora un buon posto dove ammirare pezzi un po' particolari, come il carro funebre del '47 costruito dalla carrozzeria Pierobon visto presso il Registro Ardea.



Dopo tanto tempo è riapparsa sulla scena una Rover 820 Sterling, che ha avuto un certo seguito anche in Italia. Questo esemplare dell'88 era offerto a 8900 euro.



Ennesima dimostrazione dell'estro del duo Vignale-Michelotti, l'unico esemplare esistente di Fiat 1100/103E TV Primtemps del 1957.



Una bella sorpresa è stata l'Appia Elaborata Vignale, dotata di una combinazione cromatica di sicuro effetto, vista nello stand del club dedicato alla classica media Lancia.



Coinvolgente la retrospettiva sulle auto da corsa proposta dal Mauto, di cui hanno fatto parte l'Alfa Romeo P2 del 1930 (in primo piano) e la Fiat 130 HP Grand Prix del 1907.

dei gusti degli appassionati nostrani e degli operatori di settore le anteguerra, le americane e le auto appartenenti a categorie "insolite" non sono state poi così numerose (le Lambda del Lancia Club, le ammiraglie portate dal Registro Fiat, una Chevrolet Corvaire del '62, una Buick Super del '47 e un carro funebre su base Ardea ospite del sodalizio dedicato alla compatta torinese sono state in tal senso alcune delle eccezioni

più significative), è anche vero che l'unico neo davvero tangibile, per un visitatore tipo, è forse stata l'assenza di panchine! Risolti i problemi dovuti alle toilette o alle strutture dei padiglioni, divenuti più gestibili del passato quelli legati ai parcheggi, la mancanza di posti adatti ad una breve pausa durante la visita sembra essere l'ultima sfida di cui Auto e Moto d'Epoca deve farsi carico. E chissà che per il 2022 non ci siano novità in tal senso... ▴

VOLT, AMPERE E ATMOSFERE: LE ALTERNATIVE DI PADOVA

Poteva Auto E Moto d'Epoca 2021 esimersi dall'offrire qualche esempio di mobilità alternativa (alternativa agli idrocarburi, per capirci) oggi così di moda? Certo che no, come dimostrato dalla presenza di alcuni significativi prototipi alimentati a batterie, a riprova della considerazione goduta dalla trazione elettrica anche in tempi in cui la tecnologia non permetteva gli odierni exploit in fatto di autonomia e prestazioni. A Padova c'erano la concept X1/23 di Fiat Heritage e presso lo stand Mercedes la 190 E Elektro, idealmente accompagnate da realizzazioni più recenti e avveniristiche come la ZER e la Blitz firmate Bertone. Oltre a queste testimonianze da esegeti si è pure vista qualche "storica" convertita all'elettrico, come la Mehari proposta dal 2Cv Club Cassis. Tra le varie auto a emissioni (più o meno) zero presenti, da citare anche una scenografica Stanley Steamer, testimone silenziosa (ma...sbuffante!) di un'epoca in cui anche il vapore ha rappresentato una valida opzione da considerare in luogo del già imperante motore a scoppio.



Emozioni firmate Bertone – la Zero Emission Record del 1994 non sfigura affatto di fianco alla Miura.

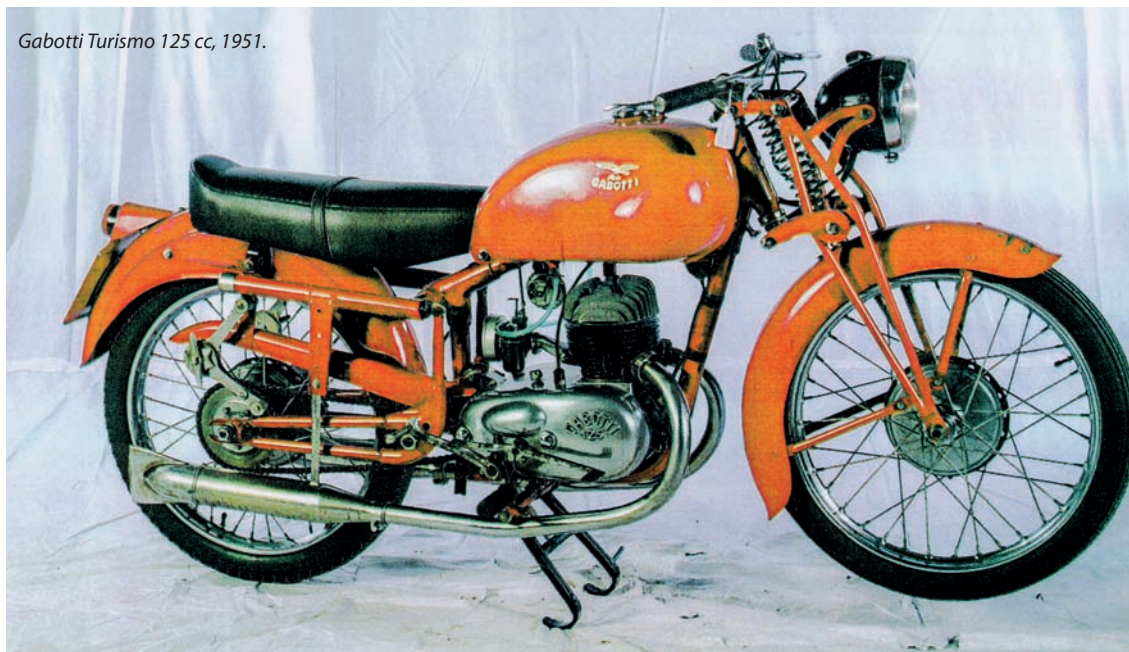


Il triangolo sì! Almeno se è inusuale come la Fiat X1/23 del '72. 14 Kw di potenza, 50 km di autonomia, 75 di velocità.



Dove osano le caldaie – La Stanley Steamer del 1913, ricca di pathos e patina grazie alle condizioni di assoluta originalità.

Gabotti Turismo 125 cc, 1951.



MOTO GABOTTI

di Eugenio Maffei



Ezio Gabotti, originario del Varesotto, prestava la sua opera di valente tecnico alla Sertum di Milano. Al termine del secondo conflitto mondiale, alla fine degli anni '40 si trasferì a Rimini dove, mettendo a frutto le sue notevoli capacità e la passione per i motori, fondò la "Moto Gabotti". Si trattava di un'impresa a livello artigianale che si cimentò nella realizzazione di alcuni modelli. Notizie non confermate parlano di una

75 cc con motore a due tempi (probabilmente equipaggiato con un propulsore analogo a quello costruito da Amedeo Tigli) ma, nonostante accurate ricerche, non si è riusciti a trovare alcuna foto che attesti l'attendibilità di tali informazioni.

Nel 1949 si concretizzarono le prime aspirazioni del signor Ezio: vide la luce una motoleggera con motore a due tempi di schema tradizionale realizzata nelle cilin-

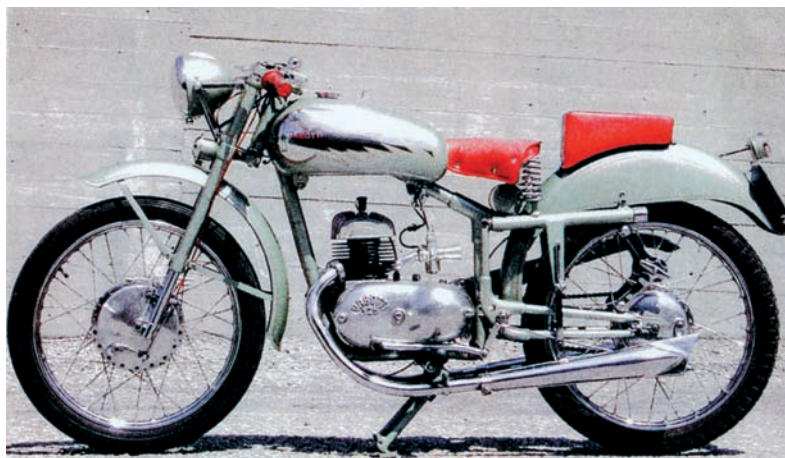
drate 125 e 150 cc, in versione Turismo e Sport. Il motore, come già detto, è un tradizionale due tempi con cilindro verticale in ghisa che si ispira ai propulsori MV Agusta di pari cilindrata. È provvisto di due tubi di scarico e testa in lega leggera. Le misure alesaggio/corsa sono di 53x56 mm per una cilindrata totale di 125 cc. L'accensione è a volano magnete e all'alimentazione provvede un carburatore Dellorto (probabilmente

MA17). La frizione è a dischi multipli e il cambio a tre velocità nella versione Turismo e a quattro in quella Sport. Proprio sul cambio occorre fare una precisazione: si tratta di un gruppo separato unito al propulsore con due tiranti e un sistema di centraggio; il tutto è coperto da un carter in lega di alluminio che a prima vista lo fa apparire come un motore con cambio in blocco e sul quale è chiaramente impressa la cilindrata 125 o 150. Per il modello Sport 125 viene dichiarata una potenza di sei cavalli e una velocità di 95 km/h, la ciclistica è caratterizzata da un semplice telaio a culla con sospensione anteriore a bielletto oscillanti ispirate a quello della Guzzi Gambalunga, mentre la posteriore si avvale di un sistema con forcellone oscillante e molle elicoidali racchiuse in astucci orizzontali, molto simile al tipo adottato dalla Gilera 500.

Al fine di ottimizzare i costi, il signor Gabotti scelse di usare per il motore alcuni componenti comuni ad altri veicoli, quali la biella "prelevata" dalla Lambretta 125 o il pistone identico a quella della contemporanea MV Agusta.

Venne allestito anche un modello da competizione per partecipare alla Milano-Taranto.

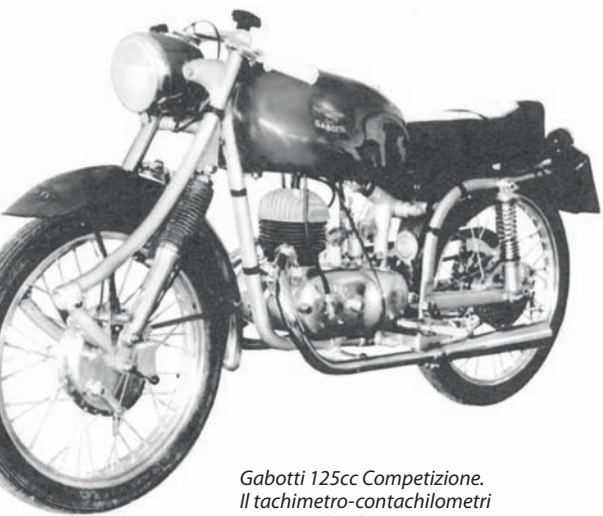
Tuttavia di questo prototipo, realizzato in unico esemplare, non si conoscono le caratteristiche tecniche né le possibili prestazioni.



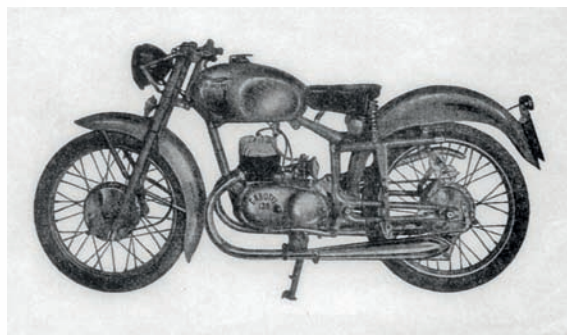
Gabotti 125cc Sport, 1949.



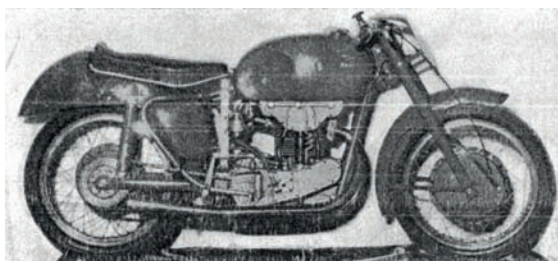
Gabotti 125cc Sport e, sopra, il dettaglio del motore, anno 1949.



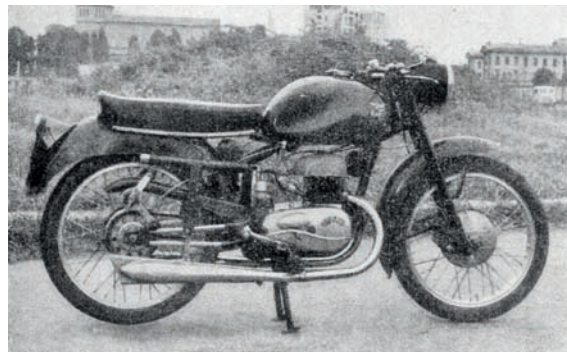
Gabotti 125cc Competizione. Il tachimetro-contachilometri si trova sul serbatoio.



Moto Gabotti tipo Turismo 125cc, 1953



Moto Gabotti da corsa con motore bialbero, 250cc, 1953, presentata a Milano.



Moto Gabotti tipo Lusso 150 cc, 1953.

La linea di questo modello è sostanzialmente diversa, soprattutto nel telaio che assomiglia alla MV 150 Super Sport dell'epoca con la parte posteriore in tubo ovoidale rastremato e una tradizionale sospensione a forcellone oscillante con due ammortizzatori. La forcella anteriore invece è del tutto diversa; si tratta di una Earles "rovesciata", ossia con il fulcro dello snodo collocato superiormente e non in basso come sulle sospensioni inventate dall'inglese Ernie Earles. La forcella "riversitata" è prodotta dalla ditta Fratelli Moroni. Un bel serbatoio sportivo, con incorporato il contagiri Veglia e la selle lunga contribuiscono a conferire un certo effetto corsaiolo a questa bella macchinetta.

Verso la fine della sua attività, che ufficialmente dovrebbe risalire al 1954, così sembra dai listini pubblicati da alcune riviste di quell'anno, Ezio Gabotti progettò e costruì un motore che avrebbe dovuto essere impiegato nella realizzazione di un motocarro, del quale comunque non si ha ulteriore conferma. Sempre nel 1953, in occasione della Fiera di Milano, fu presentata al pubblico una moto Gabotti 250 da competizione con distribuzione bialbero a camme in testa della quale non vennero divulgate ulteriori caratteristiche, ma anche questa rimase un caso isolato. La moto è tuttora esistente ed è in possesso della famiglia

di un notissimo e celebre collezionista romagnolo scomparso anni orsono.

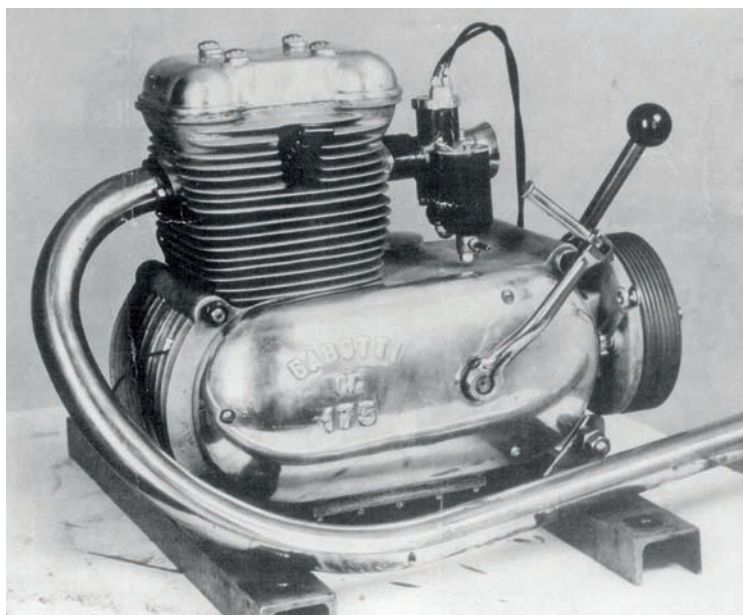
Questi sogni del signor Ezio nel campo delle due ruote praticamente rimasero tali e di lì a poco si concluse la sua esperienza motociclistica, dopo aver prodotto un numero totale di veicoli valutato intorno agli 80 pezzi.

Resta al di là dei numeri, il plauso per l'ennesimo personaggio co-

raggiato che volle cimentarsi nel favoloso mondo della moto.

Chiusa la parentesi motoristica il signor Gabotti convertì la propria attività producendo bruciatori per caldaie. ▴

Si ringrazia sentitamente il signor Giuseppe Urbinati per la preziosa documentazione gentilmente fornita.



Motore Gabotti 175 cc per motocarro. A destra Gabotti moto 125 cc Sport, 1949.

DATI TECNICI

Tipo Turismo 125 cc

Motore

A due tempi - Alesaggio 53 - Corsa 56 - Potenza HP. 6 - Giri 6000 - Cilindro in ghisa speciale - Testata in lega leggera - Distribuzione a incrocio di correnti - Lubrificazione a miscela 10% di olio - Accensione volano magnete 35/6 V. Filso - Cambio separato a 4 velocità, comando a pedale - Frizione a bagno d'olio con dischi multipli

Trasmissione a catena Regina extra

Corpo motocicletta

Telaio in tubi di Molibdeno, a grande resistenza e pipe in ghisa malleabile - Sospensione forcella anteriore a bilanciata; forcella posteriore oscillante e barra di torsione con ammortizzatore - Freni a espansione con elevata massa frenante - Ruote a raggi con parastrapi posteriori - Pneumatici 2.50 x 19

Prestazioni

Velocità km 90 orari circa - Consumo litri 2 ogni 100 chilometri - Norme CUNA

Prezzo £ 235.00 ('53) - £ 199.00 ('54)

TIPO LUSO 150 c.c.

Medesime caratteristiche del sopracitato TIPO TURISMO, a eccezione di:

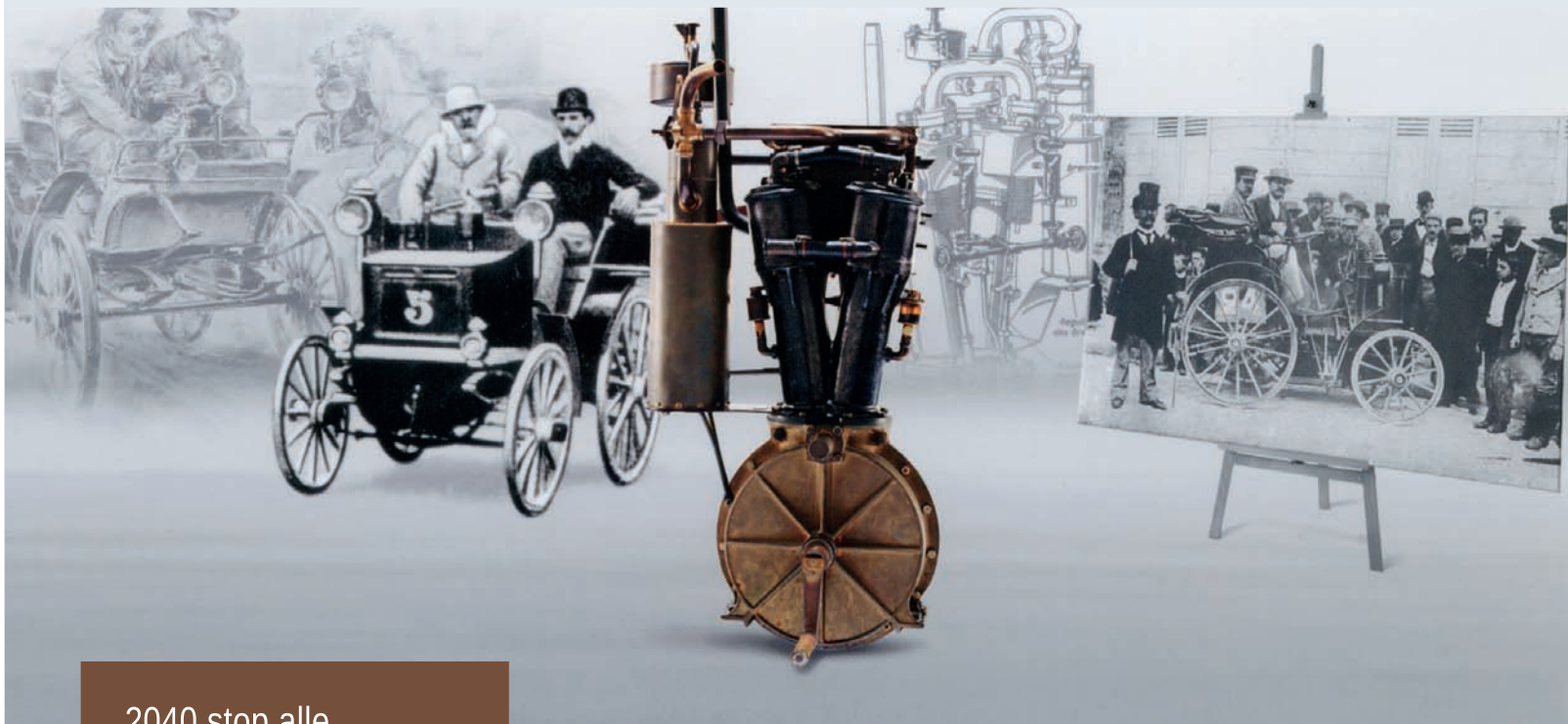
Motore a due tempi, alesaggio 55, corsa 60 HP. 7,3/4.

Velocità oltre 100 km/h

Consumo ogni 100 km litri 2,1/4 - Norme CUNA

Prezzo £ 260.00 ('53) - £ 250.00 ('54)





2040 stop alle
immatricolazioni di
auto a benzina/diesel.
Che fine faranno le
nostre auto d'epoca?
Chiuse in un Museo?

di Fabrizio Taiana

Quale futuro per noi e LE NOSTRE AUTO STORICHE?

Un'auto vecchia e un'auto di interesse storico non sono la stessa cosa. Nel primo caso si tratta di un mezzo di trasporto con una sua obsolescenza tecnica (diciamo 300.000 km?) e funzionale (divieto di circolazione in città delle auto Euro 0, 1 etc.). Un'auto storica invece ha già una età (30 anni secondo quanto accettato in tutto il mondo e ufficializzato da FIVA) che non la rende più un mezzo di trasporto quotidiano, ma un bene collegato a una passione che comporta un uso saltuario. Giustamente una vettura - conservata efficiente nel tempo o restaurata durante i 30 anni - per circolare oggi sulle strade pubbliche deve rispettare le normative (Revisioni) del Paese in cui è immatricolata è una questione di sicurezza e di rispetto per gli altri utenti della strada. In Gran Bretagna e in Francia però da alcuni anni le auto storiche sono esentate dalla Revisione, la manutenzione è lasciata al senso civico dei loro proprietari. Prendo spunto da un interessante intervento in occasione del Convegno FIVA svolto qualche anno fa che

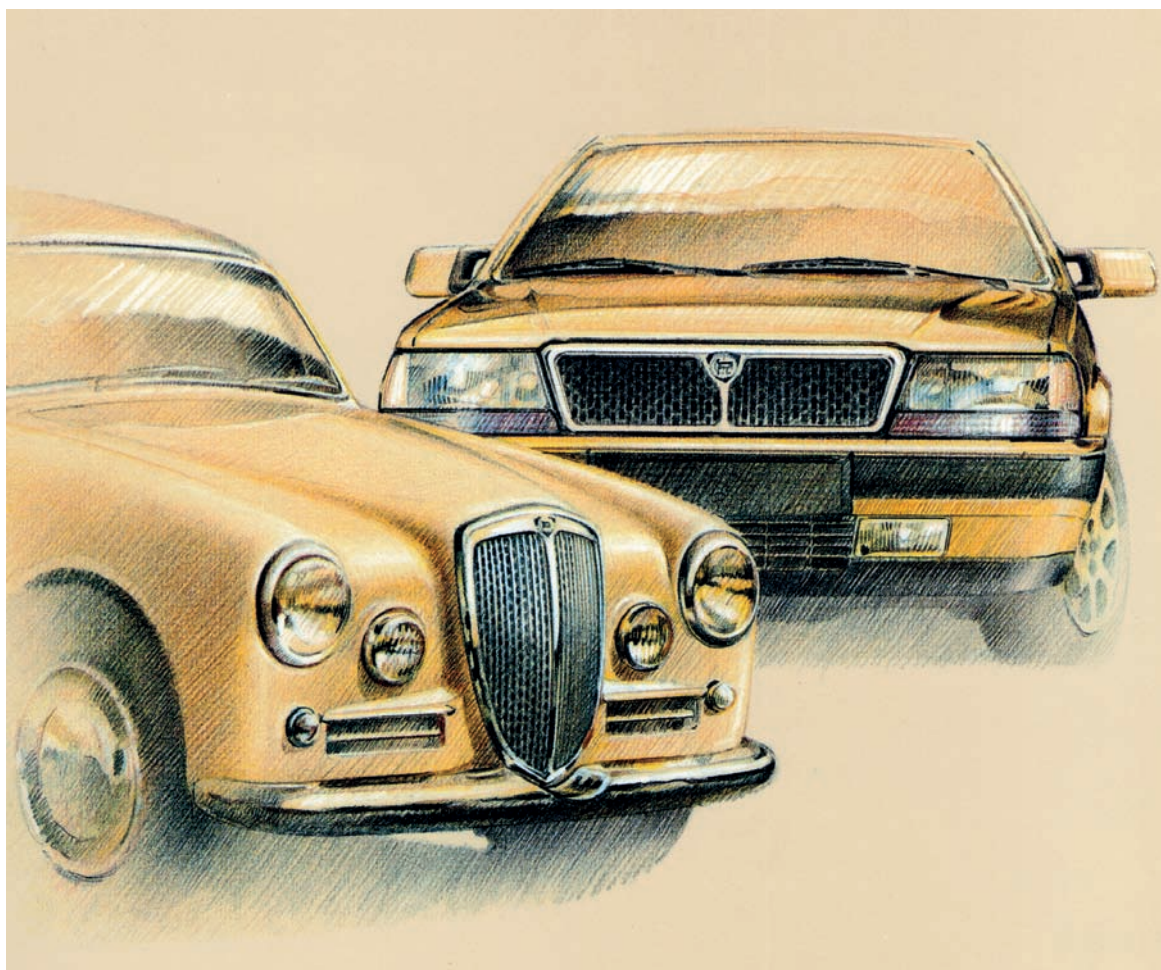
suddivideva il rapporto con l'auto storica in valenze individuali e valenze sociali completando il suo ragionamento con mie esperienze, informazioni e considerazioni

Valenze individuali

Possedere un'auto storica non è obbligatorio per legge. Questa scelta deriva dal piacere del possesso: si colleziona per piacere proprio non per il piacere degli altri. Spesso la motivazione principale è l'amore per il passato: il riconoscimento della sua importanza, della Storia, nel caso di un'auto anche della sua la storia personale (es la Fiat 1100 del nonno) che di quella collettiva (es la Fiat 127). L'automobile è quindi - per la nostra memoria - come la fotografia che abbiamo nel portafoglio, mentre una collezione di più automobili è come un album della memoria. Oggi però l'automobile storica è anche un bene economico importante - come o più dell'auto che si usa quotidianamente - e



questo apre a un discorso speculativo che – a parte i commercianti – in alcuni soggetti consente di coniugare passione e affari o almeno sostenere in famiglia l'idea che l'hobby si pagherà da sé. I veri appassionati però – quelli che investono 30.000 euro per restaurare una Lancia Fulvia berlina che al massimo ne vale 10.000 – lo fanno in una logica di lungo termine, dove il valore affettivo (auto del nonno) è superiore al valore economico-speculativo. Tra le valenze individuali che spingono verso il possesso di un'auto storica – soprattutto per auto importanti – talvolta è come l'acquisto del "biglietto di ingresso sociale" per partecipare a concorsi di eleganza nella speranza di vincere un premio. Si tratta sovente o di individui che vogliono aumentare il valore del bene in chiave speculativa, oppure di appassionati che vogliono coronare le fatiche di un lungo e costoso restauro, oppure di individui dalla limitata cultura automobilistica che necessitano di una conferma esterna delle proprie scelte. Diverso invece è possedere un'auto storica per gareggiare: correre con una vettura attuale è estremamente costoso, partecipare a gare di Regolarità o in Circuito con una Peugeot 205 GTI, ad esempio, è molto più divertente ed economicamente accettabile al pari di altri sport. L'auto diventa quindi strumento per esprimere la propria competitività verso sé stessi, o verso altri, di momenti adrenalinici che tengono vivi e gratificano. Tra le motivazioni individuali esiste anche l'affermazione di Status sociale (es possedere una Ferrari). In una società sempre più sedentaria e virtuale l'auto costituisce la motivazione per svolgere attività fuori casa, sono attività che impattano sulla Salute fisica individuale, sia come riduzione dello stress, sia come impatto biologico sulla respirazione e circolazione del sangue. L'auto storica allunga la vita? Queste attività fuori casa sono anche attività socializzanti: dal restauro, alla vista di mostre e fiere, dal raduno con tutta la famiglia o con amici, alle

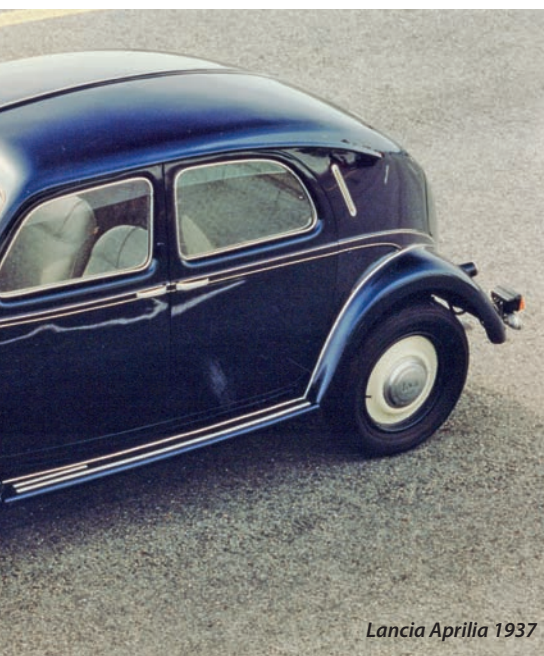


chiacchiere del giovedì sera al Club vicino a casa. Si tratta di un grosso valore che verrà sempre più ricercato in futuro per bilanciare la sempre crescente virtualità nelle relazioni interpersonali. Partecipando a un raduno ci si diverte e contemporaneamente si fa partecipare e divertire chi assiste a bordo strada oltre a permettere all'appassionato di conoscere luoghi, palazzi storici, ma anche di gustare alimenti DOP. Non ultimo, la ricerca di una vettura sconosciuta, il ritrovamento, lo studio della sua storia, il suo restauro, la presentazione al pubblico ci riporta alle attività di mecenatismo del Rinascimento. Si contribuisce così ad aumentare il patrimonio artistico-culturale dell'Italia (infatti le auto d'epoca dal 2016 sono entrate tra i beni che l'UNESCO ha deciso di salvare per i posteri al pari delle altre opere d'Arte). Antropologicamente, infine, l'Uomo ha nel suo DNA il piacere della caccia, praticata dagli uomini delle caverne per procacciarsi il cibo necessario. Oggi andare a "caccia" di una auto d'epoca – ma anche surfare sul web a caccia di auto, magari trovate in una fattoria dall'altra parte del mondo – risveglia quelle emozioni sane e basilari che stanno nel DNA dell'Uomo... questa volta senza fucili, senza sangue, ma con olio e chiavi inglesi.

Valenze esterne

Possedere un dipinto di Renoir è un fatto privato, noto solo a chi frequenta la nostra

casa, possedere una vettura storica è invece un fatto pubblico in quanto necessita di una strada aperta per circolare. Le altre persone – appassionate o meno – quindi la osservano scatenando in loro delle reazioni emotive. L'appassionato è come un mecenate che trasmette concetti di Bellezza: il meglio di quanto abbiamo visto nel passato e che desideriamo condividere con altri. Vi sono però collezionisti che non condividono questa visione e conservano gelosamente le proprie auto in capannoni chiusi. Motivazioni psicologiche di possesso-paura degli altri, snobismo per creare sorpresa alla cerchia ristretta di persone ammesse alla visione. Aver "adottato" un'auto storica consente all'individuo la possibilità di trasmettere alle generazioni successive anche concetti di Storia: l'auto è parte di un definito momento sociale, culturale, estetico e anche tecnico: pensate alla diversità tra una vettura degli anni '10, degli anni '30 o '50 o '70: ognuna è figlia del proprio tempo. Il verde flou lo troviamo su una Porsche anni '70 e non su una Opel Rekord del '50 che sfoggiavano livree bicolore come il rosso con tetto bianco. Poi, ogni singolo esemplare ha una sua storia personale di vicissitudini, di precedenti proprietari che l'hanno, con il suo utilizzo nel tempo, "riempita" di segni – non solo fisici: deterioramento, accessori, restauri, aggiunte etc. – ma anche di "racconti" che diventano parte integrante di quel veicolo. Questi contenuti prima vanno scoperti e tramandati e poi, continuando nell'uso, nuovi racconti si



Lancia Aprilia 1937



Alfa Romeo Giulietta Spider

autonoma. Diventeranno parte di un mix di mobilità col trasporto collettivo (bus elettrici, Metropolitana etc.) o salutistico (biciclette). Fuori dalle città vedremo inizialmente vetture ibride e - col tempo - elettriche, a idrogeno... dipende dalle scelte politiche e dalle infrastrutture create. Dal 2040 si vocifera che la benzina per le nostre auto d'epoca non sarà più disponibile... ipotesi troppo in là nel tempo per avere basi di veridicità ed essere valutate o discusse oggi. Certo, i motori endotermici (benzina, diesel) sono destinati a scomparire. La storia dell'automobile come la conosciamo oggi sta per finire: dal 1890 al 2040... 150 anni circa. In un recente Convegno al quale ho assistito è emerso una informazione illuminante, chiarificatrice. Prima dell'avvento dell'automobile, intorno al 1890, la mobilità era basata sui cavalli: cavalli, cavalieri, finimenti, biada, posti di cambio-cavalli, carretti, diligenze, cowboy, ladri di cavalli, purosangue, corse di cavalli, ronzini, cavalli e agricoltura etc. Poi è arrivata l'automobile e quel mondo è finito: in circa tre decenni il numero dei cavalli si è ridotto

aggiungono per passarli - prima o poi - alla generazione successiva la quale avrà la possibilità di continuare a scrivere il suo racconto futuro e personale. Solo così la vettura storica diventa parte del dinamismo sociale anche oggi. L'auto è un bene che, anche se costruito negli Anni '30, continua a vivere nel 2017... 2018... 2040 e per sempre, visto che ormai è sopravvissuta al rischio di demolizione; questo vale sia per le vetture rare (la Peugeot Tipo 3, prima a circolare in Italia), sia per quelle con una storia particolare (la Peugeot 404 berlina di Enzo Ferrari) sia per quelle che hanno fatto parte dell'effetto strada molti anni orsono (le Fiat Ritmo). L'emozione che risveglia in chi la osserva è quella di consolidare parte della nostra cultura, della nostra storia, come quando si visita Brera e ci si ferma di fronte al Bacio di Hayez. A livello economico il settore delle storiche - commercio, ricambi, manutenzione, restauro, fiere, raduni, editoria etc. - prima della pandemia generava oltre 700 milioni di euro di giro d'affari. I vari Centri Studi informano i Governanti di queste cifre e questo nel medio-lungo termine costituisce una "assicurazione" sul futuro del collezionismo. Quale Governo vorrebbe rinunciare a questo settore? A livello istituzionale, o aziendale, sempre più vengono creati Musei sia multimarca che monomarca. Le Case che hanno una storia da raccontare, la valorizzano, rapportandola sempre più ai nuovi modelli in commercio. In tal modo completano e rafforzano il valore del proprio Marchio differenziandolo dalla concorrenza e comunicando ai potenziali clienti un valore unico e irripetibile. Si tratta di un valore che poi può essere monetizzato in occasione della vendita di una vettura nuova premium-price. Pensate ad esempio alla Jaguar, alla sua F-Type che si ricollega direttamente alla mitica E-Type e di come gli indiani di Tata - oggi proprietari del Marchio - sono stati in grado di capitalizzare il passato vendendo auto attuali. Una valenza sociale



Fiat Ritmo Jolly, Carrozzeria Scionieri.

dell'auto storica è, non da ultima, la capacità di coinvolgere più generazioni. Se chiedete a un bambino di disegnare una vettura disegnerà una berlina 3 volumi anni '60 e non il SUV del papà. L'esperienza insegna che i bambini sono felici quando salgono su una vettura storica... a una manifestazione o su quella del nonno, meglio se guidata dal nonno o dal papà. Quale altro sport, attività, passione è potenzialmente in grado di coinvolgere tre generazioni, oltre al calcio, naturalmente? Infine, tale passione non è localizzata geograficamente, ma coinvolge tutto il territorio nazionale, europeo... e sempre più quello mondiale.

Quale futuro?

Tra pochi anni in città vedremo sempre più vetture interconnesse col web, piccole o nuove forme di veicoli con propulsione elettrica, private o in car sharing, con guida

drasticamente, l'indotto è morto o si è trasformato a favore dell'automobile, ma i cavalli non si sono estinti. La ricerca presentata evidenziava che in Gran Bretagna ogni anno circa 13 milioni di persone sono andate a cavallo, ma non sono andate in ufficio a cavallo. Hanno cavalcato per diletto... esattamente come noi usiamo le nostre auto storiche. Questo sarà lo scenario futuro della nostra passione. A un certo punto, a livello mondiale, il numero di vetture si stabilizzerà e non potrà più aumentare, diventeranno quindi un prezioso asset economico e soprattutto culturale, uno spaccato della Storia del 1900 di cui alcuni appassionati futuri - i giovani a cui riusciremo a trasmettere la nostra passione e le nostre auto - continueranno a godere e certamente continueranno a perpetrare sia i valori individuali sia quelli sociali appena presentati... aggiungendone di nuovi probabilmente sempre più in forma virtuale. ▴

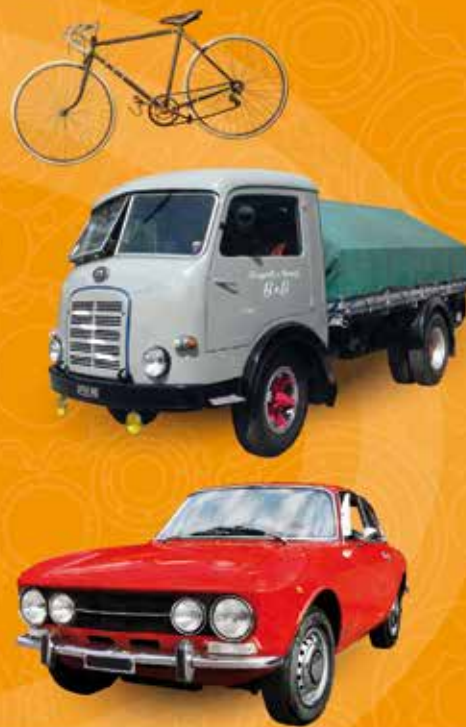
mostra scambio

50° edizione

AUTO MOTO CICLO d'epoca

**5-6
febbraio
2022**

Cesena Fiera
800 metri casello Cesena Nord



Mailticket
biglietti online
www.maiticket.it

www.museomotociclo.it
347 1844267 - 338 5944590 - 333 1001072
mostrascambiorimini@gmail.com

CON LA PARTECIPAZIONE DI



ORGANIZZATA DA



CON IL PATROCINIO DI



OSPITATA DA



DRADICAR

di Antonio Dradi
AMBASCIATORE DEL COMMERCIO

Via Reale 75/A - 48123 Mezzano (RA)
Tel. **0544.523012**
Cell. **348 4451122**
Fax 0544 523800
www.dradicar.it - info@dradicar.it

**70 anni
di esperienza**



FIAT Barchetta - 1999 - € 9.000,00
1747 cc - CRS, impianto gol - colore rarissimo,
3000 € di spese per meccanica con fatture
visibili. Km.105.701, Vettura perfetta.



VOLKSWAGEN Caddy 2.0 Ecoluel -
2008 - € 7.800,00 - 1984 cc, benzina/metano,
Km.177510, in ottimo stato



SUZUKI Gran Vitara - 2001 - € 4.500,00
1998 cc, con gancio traino, in ottimo stato



BMW R1150R - 2004 - € 4.500,00
1.130 cc, completo di bauletto,
Km 60000 circa, moto in perfetto stato



FIAT 1500 L - 1975 - € 4000 -
1481cc, Km 27.412, completa, interni
nuovi originali, targa e libretto originali,
motore perfetto.



Mini ONE - 2002 - € 1.500
Mini in ottime condizioni. Impianto
a Metano!



DYANE 6 - 1982 - € 8000
Bellissima, conservata con cura maniacale,
capote ed interni nuovi, perfettamente
funzionante.



LANCIA Delta 1300 - 1989 - € 3500
In buono stato di meccanica e carrozzeria,
auto storica. Impianto GPL



RENAULT R4 - 1990
€ 4500, in ottimo stato di meccanica e
carrozzeria. Iscrivibile ASI.



BMW Z3 - 1998 - € 10000
Auto perfettamente conservata e
funzionante, iscritta ASI



GOLF Cabriolet - 1997 - € 5000
1600 cc, in perfette condizioni,
capote elettrica come nuova, impianto
GPL nuovo, aria condizionata.
Iscritta ASI, revisione appena fatta



FIAT 126 - 1971 - € 4.000
prima serie, tutta originale,
conservata, colore azzurro acqua
marina, da lieve restauro,
100.000 km

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

Winter Marathon

Madonna di Campiglio, 20-23 gennaio

Le competizioni di regolarità per auto storiche ripartiranno nel 2022 con la 34ª Winter Marathon, la numero 15 organizzata da Vecars. Tante le novità a partire dal percorso rinnovato di 500 km con 65 prove cronometrate e 6 di media, riproposto nuovamente su 2 tappe: la prima nella serata di giovedì 20 al termine delle verifiche ante gara, la seconda venerdì 21 attraverso le strade e i passi più affascinanti del Trentino-Alto Adige e le Dolomiti a fare da sfondo. A far da corollario il tradizionale show fuori classifica di sabato 22 sul lago ghiacciato con la disputa dei trofei a eliminazione diretta. Alla manifestazione saranno ammesse tutte le vetture costruite entro il 1968 a trazione anteriore o posteriore alle quali si aggiungerà una selezione di vetture di particolare interesse storico e collezionistico prodotte fino al 1976. A far da cornice all'evento sarà ovviamente Madonna di Campiglio, che ospiterà tutte le fasi salienti a partire dalle verifiche ante gara, la partenza e l'arrivo di entrambe le tappe, i trofei speciali sul lago ghiacciato del sabato pomeriggio e le premiazioni finali. Le iscrizioni termineranno domenica 19 dicembre.

www.wintermarathon.it



Coppa delle Alpi By 1000 Miglia

Italia, Austria e Svizzera, 9-12 marzo

La seconda edizione della competizione invernale di regolarità per auto storiche che si snoda tra le località alpine di Italia, Austria e Svizzera sarà la prima gara valida per il Campionato Italiano Grandi Eventi 2022.

Le iscrizioni si chiuderanno il 4 febbraio.

1000 Miglia presenta inoltre due manifestazioni che, identificate nella tipologia 1000 Miglia Experience, offriranno la possibilità di avvicinarsi al mondo 1000 Miglia in contesti differenti ma non meno entusiasmanti di quelli unici e suggestivi propri delle gare di regolarità della Freccia Rossa: la **1000 Miglia Experience UAE Jubilee Edition** che si terrà negli Emirati Arabi Uniti dal 20 al 24 febbraio e **Sorrento Roads by 1000 Miglia** in programma dal 7 al 10 aprile. La 1000 Miglia Experience UAE Jubilee Edition è un evento esclusivo accessibile a soli cento proprietari di selezionate auto storiche e moderne Supercar che, con partenza da Dubai e arrivo ad Abu Dhabi, attraverseranno in cinque giorni tutti e sette gli emirati. Sorrento Roads by 1000 Miglia è l'evento che offre la possibilità di portare il mondo della Freccia Rossa nei territori che non possono essere inseriti nel percorso della gara di regolarità storica: tre giorni di guida nello scenario senza eguali del Golfo di Sorrento per apprezzare appieno le eccellenze gastronomiche, territoriali e culturali di una tra le destinazioni più ambite dai turisti di tutto il mondo.

www.1000miglia.it

Aston Martin DB2 1951 e Ford Escort 1975, durante la Coppa delle Alpi 2019 (Foto 1000 Miglia)



Colli & Terme, regolarità turistica

Montegrotto Terme (PD), 5 dicembre 2021

Per la prima volta nella breve ma bellissima storia di questa competizione, rimasta l'unica ad interessare le strade euganee, si correrà in inverno, godendo dei magnifici paesaggi che anche in questa stagione i Colli sanno regalare. Lo staff è al lavoro affinché l'hospitality, il percorso e la qualità delle prove siano all'altezza di quanto già apprezzato dai migliori regolaristi del Nord Est nelle scorse annate.

Alcune anticipazioni: partenza prima vettura da Piazza Mercato di Torreglia alle ore 9 ed arrivo alle 13. Ristoro a metà evento e pranzo finale al ristorante La Volpe di Montegrotto. Speciale convenzione con alcune strutture ricettive in zona termale in caso di necessità di pernottamento. 28 prove cronometrate: percorso completamente nuovo che interesserà i Comuni di Torreglia, Teolo, Rovolon e Cervarese Santa Croce, passando anche per Selvazzano, Saccolongo, Abano e Montegrotto Terme; appetitosi premi a parte anche per i Top Driver, in base all'ordine di arrivo. Da anni il FAVA punta sulla formazione degli appassionati che desiderano avvicinarsi alle gare di regolarità. Anche quest'anno, che ci si augura di riscossa dopo le enormi difficoltà causate dalla pandemia, il Club punta a portare in gara equipaggi nuovi, che continuino a coltivare la passione per questa splendida disciplina che unisce il motorsport al territorio, alle tradizioni e alla gastronomia che esso stesso esprime.



www.favautostoriche.com

Bremen Classic Motorshow

Brema (Germania), 4-6 febbraio

Dal 2003 il Bremen Classic Motorshow accoglie collezionisti e meccanici, neofiti e appassionati, commercianti e restauratori, associazioni e amici che si incontrano nei padiglioni della Fiera di Brema per scambiarsi esperienze e discutere su questa o quella questione tecnica in un'atmosfera rilassata. Nel 2020 il salone delle auto d'epoca ha annunciato un nuovo record, contando circa 45.000 visitatori e 738 espositori da 12 nazioni. Nel 2021, per la prima volta nella sua lunga storia, a causa del corona virus il salone di oldtimer è stato annullato come manifestazione in presenza e sostituito da un evento online.

Nel 2022 si svolgerà l'edizione numero 20 tornando ad una parziale normalità: evento clou sarà la mostra speciale "Biedermann & Brandstifter", che ruota attorno ai fortissimi contrasti che caratterizzano coppie di auto gemelle: da una parte le versioni motorizzate di base dall'altra le versioni "trasformer", destinate ai rally. La Renault 5 sarà un esempio di questo contrasto: all'innocente versione di base con i 34 cavalli "asmatici" si contrappone la R5 Turbo, con il suo "fisico scultoreo" e un roboante motore da 160 cavalli in posizione centrale. È una questione d'onore che sfili anche l'Audi 80: nel 1980 questa berlina, schernita come auto piccolo borghese, subì una specie di mutazione trasformandosi nella micidiale Audi Quattro a trazione integrale, e poco più tardi nella Sport Quattro, allora di gran lunga l'auto tedesca di serie più cara, oggi una preziosissima rarità, messa in mostra a Brema accanto all'onestissimo modello base della Audi 80. Altro esempio la Ford Capri in cui l'espansione del deceleratore da 50 CV dà vita alla RS 2600, la cosiddetta "killer della Porsche", mentre BMW infiamma il modello base 1602 fino a farne la 2002 Turbo, la cui aggressiva entrata in scena sollevò discussioni perfino all'interno del Parlamento tedesco.

Il Bremen Classic Motorshow si svolgerà da venerdì 4 a domenica 6 febbraio 2022 e occuperà tutti i padiglioni della Fiera di Brema. Le condizioni generali in base alle quali si svolgerà il salone sono in via di definizione.

Informazioni aggiornate sull'evento e sulle norme igieniche sono disponibili sul sito www.classicmotorshow.de.



Stelle della Versilia

Lido di Camaiore (LU), 25 giugno

Si terrà a giugno il Concorso d'eleganza per auto storiche prodotte tra il 1940 e il 1970; l'evento prevede, come da tradizione, una sosta espositiva e una sfilata in notturna, con le vetture accompagnate da famosi brani musicali dell'epoca delle stesse.

Il ritrovo sarà presso il Grand Hotel Riviera, dopo l'esame delle vetture da parte della giuria ufficiale le vetture si sposteranno presso il viale a mare per lo spettacolo notturno. Le edizioni precedenti si sono svolte prima a Viareggio, poi a Forte dei Marmi per tornare nel 2018 proprio nel cuore della Versilia.



Tel. 328.4028168

gt.toscana.vintagecars@gmail.com

Neige et Glace

Francia, 13-16 febbraio

L'edizione del 2022 prenderà il via dal Museo de l'Aventure Peugeot con una tappa notturna. Come per l'edizione 2020, il campo base sarà a Malbuisson presso l'Hotel du Lac; dopo quattro giornate di gara e oltre 1000 km le regioni Doubs e Jura non avranno più segreti. Questa zona, certamente la più fredda della Francia, è anche conosciuta come "Piccola Siberia". Una media di 300 chilometri al giorno, in genere suddivisi in sei prove di regolarità giornaliere intervallate da un pranzo in piccole ma accoglienti località. Presenti due categorie: regolarità, per coloro che vogliono misurarsi in una prova di alto livello su paesaggi mozzafiato, ed escursionismo, per coloro invece che approfittando di un percorso organizzato hanno l'unico obiettivo di godersi il viaggio e le tappe intermedie.

www.zaniroli.com

ZANIROLI
CLASSIC - EVENTS



Sapori e Motori sotto le stelle di Natale

Ivrea, 11-12 dicembre 2021

Finalmente si riparte. Il Club 4 Assi in collaborazione con la Collezione Marazzato torna in campo e lo fa con la manifestazione Sapori e Motori sotto le stelle di Natale, in programma tra Ivrea, Burolo e Viverone. Un appuntamento che si presenta denso di novità, prevista la partecipazione di numerosi veicoli storici attrazione speciale della kermesse. Il programma prevede, sabato, il ritrovo presso la Collezione Marazzato a Stroppiana, dopo la visita e il pranzo, trasferimento ad Ivrea dove, dalle ore 18, partirà la sfilata lungo il lago di Viverone. La colonna proseguirà, in notturna, verso il centro di Ivrea (sarà toccata la storica Via Jervis, sede degli stabilimenti Olivetti) per raggiungere Burolo, dove i mezzi saranno ricoverati in un parcheggio al coperto. Domenica visita di un paese tipico canavesano, degustazione vini presso azienda vitivinicola e pranzo delle associazioni 4 Assi più e L.A.M. (Lega Antichi Motori). Per informazioni Tel. 335/6414615 e associazione4assi@gmail.com



I camion della Collezione Marazzato

Summer Marathon 2022

Val di Sole, Trentino, 2-5 giugno

Grande competizione di regolarità auto storiche inserita nel calendario internazionale FIA e sotto l'egida italiana di ACI Sport nell'importante raggruppamento di SUPERCLASSICA. La passione, l'entusiasmo, la professionalità tecnica e organizzativa di un numero di esperti del settore ha raggiunto nel tempo un completo plauso da parte di concorrenti, addetti ai lavori ed appassionati di tutto il mondo. Nella scorsa edizione ben quattordici nazioni erano rappresentate, le vetture partecipanti che si contendevano la vittoria erano di 26 marche. Un percorso sempre più ricercato con inserite prove classiche e di media, il tutto alla scoperta di angoli di mondo incomparabili con panorami che rimarranno indimenticabili nei ricordi. Vivere la Summer Marathon va al di là del solo significato sportivo sconfinando nella cultura, storia, enogastronomia e turismo. L'evento si svolge nel periodo in cui la rigogliosa natura nei comprensori attraversati esprime il suo massimo splendore.



La quota di adesione comprende:

Tre giorni, soggiorno completo per i due componenti l'equipaggio in hotel 4 stelle d'alto livello e pregio completi di super centro benessere presso Hotel Mirella - Hotel Acqua Seria - Hotel Cristallo di Ponte di Legno. Il vantaggio di soggiornare sempre nello stesso hotel evitando qualsiasi stress di spostamento. **Iscrizione tecnica sportiva** alla X competizione Summer Marathon. **Kit tecnico** plance, numeri di gara, targhe, road-book, pass, elenco concorrenti con immagine delle vetture partecipanti, adesivo "verificato". **Vip Package** contenente abbigliamento ufficiale, omaggi, cadeaux e speciali buoni sconto delle aziende partners convenzionate; **Partecipazione ai tre concorsi d'eleganza** (Malé, St. Moritz, Pellizzano); **Pranzi:** Sabato Livigno, Hotel Concordia; Domenica Brescia, Gran Buffet dell'arrivederci Villa Fenaroli Palace Hotel. **Gran Gala Dinner:** sabato cena ufficiale presso l'Hotel Mirella di Ponte di Legno - premiazione dei primi due concorsi di eleganza. **Avvenimenti conviviali:** degustazioni prodotti tipici, coffee-break, welcome-drink lungo il percorso, come da programma. **Rimborso** protocollo rinuncia all'iscrizione. **Speciale Brochure personale Tour delle Alpi** attestante il transito sui nove passi storici alpini scollinati. **Posteggio custodito** per carrelli e bisarche c/o Piazzale Partenza Villa Fenaroli Palace Hotel; **Rimessaggio vetture** in garage coperto e custodito per le due notti a Ponte di Legno. **Assistenza tecnico-meccanica** al seguito pronto intervento volante con meccanici specializzati con vettura Rapid Car. **Servizio shuttle** lungo il percorso ove necessario, esclusivamente a disposizione dei partecipanti. **Chiavetta USB** alla cerimonia di premiazione verrà consegnata una chiavetta USB, contenente singole fotografie del partecipante redatta da Photo Gallucci. **Premi e medaglie** attestanti la partecipazione per tutti i concorrenti arrivati.

*Le quote si intendono per camera doppia, comprensive di IVA.

www.summermarathon.it



Motostoriche a Valvasone

Anche l'esposizione dinamica di ottobre nel borgo di Valvasone (PN) ha voluto marcare il segno della ripresa dopo un anno di stop giungendo alla 6ª edizione. La Commissione Epoca della Federmoto Regionale ha proposto il tema delle motociclette sportive e da corsa costruite entro i primi anni sessanta con una particolare attenzione alle Aquile di Mandello, festeggiate con cento candeline. Apriti cielo! Da una parte le GTW - GTC - Condor - Dondolino - Gambalunga per le 500, dall'altra 250TT e Albatros. Come non bastasse Antonio Frigerio ha aggiunto l'ultima bicilindrica vincitrice nel 1951 al Circuito di Senigallia. A fare da sontuoso contorno molte rappresentanti della scuola italiana come la MM 175, appena restaurata, che nel 1933 conquistò 4 record mondiali, la Benelli 250 monotubo 1939 e la 250 TS di un anno più giovane, le Gilera SS e Saturno Sport Corsa 1952, Rumi Junior e un artigianale "quattro", Aermacchi Ala d'Oro e Morini Settebello. Ammirazione per una MV Agusta 125 monoalbero conservatissima e dello stesso collezionista una Bianchi 350 del 1927. La "perfidia Albione" schierava le nerissime Rudge di cui una del 1924, una 250 e una 500 Ulster G.P. tutte con testa quattro valvole e ancora Norton Manx 500 e Matchless Seeley G50 alle quali teneva testa la Linto, cavallo di battaglia di tanti nostri valorosi piloti privati. Best of show sicuramente la Guzzi 250 TT, magistralmente restaurata da Mirko Snaidero che, rivedendola, non ha resistito e dopo anni è tornato in sella. La mostra statica ha preso via, nel primo pomeriggio, quando un rombante carosello ha percorso le strette vie del borgo medioevale di Valvasone facendo ascoltare la voce tenorile dei vecchi motori, musica per le orecchie di tanti appassionati accorsi ad applaudire.



4 Regioni Anciennes

Il Veteran Car Club Carducci con il 4º Regioni Anciennes ha rispolverato la sua storia tornando alla metà degli anni ottanta, quando questa manifestazione era uno degli appuntamenti importanti. Centrando appieno quello che è stato lo spirito del Rally 4 Regioni, duro, difficile, impegnativo con strade strette e dissestate, il 4 Regioni Anciennes, con le sue 61 prove tutte valide, ha messo a dura prova i regolaristi. Oltre cinquanta vetture al via con piloti del calibro di Fontana, Rancati, Malucelli, Celadin, Ercolani, Politi, De Bellis, che si sono presentati sabato 11 settembre in Piazza del Duomo a Voghera per affrontare le prove famose del Rally 4 Regioni. Nomi storici come Pozzolgroppo, Nazzano, Rocca Susella, Cecima, indelebili nella memoria degli appassionati, sono state il teatro naturale di una sfida all'ultimo centesimo. Tubi sapientemente posizionati dietro alle curve, lungo rapide salite e in discese mozzafiato, hanno caratterizzato i due giri, diversi tra loro, aggiungendo difficoltà su difficoltà. Il tracciato, oltre la bella Piazza del Duomo, toccava anche luoghi come il Castello di Monteselegale, Rocca de' Ghislanzoni, il Castello di Nazzano e la splendida location d'arrivo di Palazzo Bellisomi a Montebello della Battaglia, dove, nel 1859, si tenne la famosa battaglia durante la seconda guerra d'indipendenza. La sfida a due, subito delineatasi dopo il primo giro, tra Fontana e Malucelli si è risolta a favore di quest'ultimo che ha assestato il colpo finale nelle prove di Rocca Susella. Ottimo terzo posto di Rancati, già vincitore dell'edizione del 1989, davanti a Politi, Ercolani, Celadin, Fronti e Crosignani. Alla fine una serata d'altri tempi ha coinvolto tutti con una raffinata cena sotto i tendoni nel pieno rispetto delle norme anti Covid.



Emozionante il dopo cena quando Armando Fontana con la sua splendida voce ha rievocato Augusto Daolio, indimenticato leader dei Nomadi che, complice il buio e la luce dei telefonini accesi, è stata la degna chiusura di questa manifestazione.

F. N.

Foto Cristian Masante - MC Video

Conferenza sulla Lancia Lambda - 2º Memorial Asterio Reginato

Lo scorso settembre, il Club "Amici della Storica Lancia - Ing. Pierugo Gobbato" di Volpago del Montello (TV), presieduto dal Dott. Marino Parolin, in collaborazione con il Registro Italiano Lancia Lambda e il patrocinio dell'Amministrazione comunale di Volpago del Montello, ha organizzato una conferenza per festeggiare i 100 anni dalla presentazione del prototipo della Lancia Lambda.

Sono intervenuti la Presidente del RILL, Lucia Gambarin, e il Conservatore Luigi Manfredini e una giovane proprietaria che ha illustrato il restauro della sua Torpedo V serie iniziato da suo padre. I relatori sono tutti arrivati con le proprie Lambda (tre varianti del modello).

La Lancia Lambda fu voluta da Vincenzo Lancia e segnò una tappa fondamentale per l'industria automobilistica mondiale. La Lambda infatti fu la prima auto che adottò alcune importanti innovazioni, molte delle quali brevettate, come a esempio la carrozzeria autoportante, le sospensioni anteriori indipendenti, l'impianto frenante sulle quattro ruote, il tunnel

dell'albero trasmissione, l'impianto elettrico. Delle nove serie costruite dal 1922 al 1931 in circa 13.000 esemplari (ne sono rimaste circa 600 nel mondo e 100 in Italia), molte sono ancora perfettamente funzionanti, in particolare in Gran Bretagna ed in Australia dove le Lambda furono adottate addirittura dalla Polizia locale.

Il giorno successivo il Club di Volpago del Montello, ha programmato, in collaborazione con lo Zagato Car Club, il secondo Memorial Asterio Reginato, un evento che ha portato i 25 contingentati equipaggi a Caorle in provincia di Venezia per visitare Ca' Corniani e una successiva sosta nel centro storico.

Nei programmi futuri del Club c'è l'insediamento di un museo dedicato all'automobilismo storico presso il centro culturale di Ca' Bressa, un palazzo comunale del 1400 recentemente recuperato e restaurato, e nella prossima primavera una conferenza sulla Lancia Aprilia.

www.amicistoricalancia.it



Rivoluzione Alfasud - 50 anni del Mito

Grande e meritato successo per il raduno del 50° anniversario della presentazione della Alfasud e del decennale dalla nascita dell'Alfasud Club Italia. Le due giornate, 9 e 10 ottobre, hanno visto la partecipazione di circa 45 vetture differenti, ma soprattutto la presenza di decine di appassionati in un clima sereno e divertente. La giornata di sabato si è svolta nello splendido scenario di Torino Esposizioni, dove cinquant'anni fa fu svelata al pubblico la nuova Alfa Romeo. Si sono ritrovate in questo contesto 35 vetture provenienti dall'Italia e da Olanda, Germania, Inghilterra e Svizzera. Ospite d'onore della giornata il Cav. Giorgetto Giugiaro, che ha parlato delle origini della vettura, dei suoi rapporti con Hruska e con il team di INCA, del "progetto Osaka" sviluppato in un clima da carboneria per l'assoluta segretezza che era richiesta durante lo sviluppo dell'auto, delle mille richieste e pignolerie a cui lui e Mantovani hanno dovuto far fronte e anche dei progetti che non videro la luce, la spider, la familiare a 5 porte (decisamente più elegante di quella prodotta a giudicare dai disegni) e la multiutility.

Ha partecipato all'evento anche Mario Cordone, storico collaudatore del prototipo Alfasud in Svezia, dipendente INCA numero 47, e tutto il team di progettisti Italdesign che hanno materialmente disegnato ogni millimetro della vettura.

La giornata della domenica si è svolta invece al Museo Alfa Romeo di Arese. I partecipanti hanno visitato sia l'esposizione aperta a tutti, sia le auto della collezione che non sono mai esposte al pubblico, un vero spettacolo un museo nel museo. A seguire il pranzo che ha visto come ospite d'onore la signora Elvira Ruocco, per più di venti anni responsabile dell'archivio storico dell'Alfa Romeo, che ha intrattenuto i commensali con i suoi ricordi, aneddoti e le sue riflessioni sull'amata Alfa Romeo e che, al termine del pranzo, ha porto il suo saluto appassionato a tutti i partecipanti.



XIV Concorso Eleganza Automobili di Montecatini Terme

La manifestazione, organizzata il 18 e 19 settembre dal Kursaal Car Club insieme con Aci Storico e A.C. di Firenze e Pistoia alla quale hanno partecipato 26 vetture, esclusivamente a invito del Comitato Organizzatore, suddivise in 4 categorie, è iniziata a Firenze, sulla splendida terrazza di Piazzale Michelangelo; tutte le vetture iscritte si sono presentate al via malgrado le previsioni meteo non proprio favorevoli. Si sono quindi trasferite, scortate dai veicoli storici della Polizia Stradale, nella Piazza Duomo di Pistoia per una sosta espositiva, per poi raggiungere Montecatini Terme dove sono state esposte, anche in notturna, nella Piazzetta delle Terme.

Qui, nel Grand Hotel La Pace, si è tenuto anche un incontro-dibattito sul tema del Concorso *'Evoluzione del Design nella storia dell'Automobile*, con relatori di eccezione: il prof. Massimo Ruffilli, il prof. Massimo Grandi e Carlo Carugati che, per i loro interventi, avevano predisposto disegni e studi elaborati per l'occasione. Nella cena di gala tenutasi nello stesso albergo, alla presenza di autorità e sponsor della manifestazione, il Presidente ACI ing. Sticchi Damiani, Presidente di Giuria, ha voluto sottolineare l'importanza di questo Concorso che vide la prima edizione nel 1934 nella città termale toscana e del quale il Kursaal Car Club ha recuperato molta documentazione e materiale. Domenica le vetture sono state presentate al numeroso pubblico sul palcoscenico della rampa dell'ottocentesco palazzo comunale da uno speaker d'eccezione Franco Bruno Ronchi presidente del Registro Internazionale Touring; hanno sfilato sul viale Verdi, come nel 1934, e ripresentate per la premiazione. I trofei sono stati assegnati per la categoria *Anteguerra* alla Bugatti 57 Ventoux del 1934, per le *Dopoguerra* alla Ferrari 250 GT Tour de France del 1957, per le *Moderne* alla Ferrari 365 GT4 Bb del 1974. Infine per la categoria *Touring Superleggera* e Best of Show del Concorso il trofeo è andato alla Alfa Romeo 6C 2500 SS Villa D'Este del 1949. Il pubblico ha votato e ha assegnato la Coppa del Pubblico, con

1600 voti, alla Lancia Dilambda Blue Shadow del 1930. E' già stata annunciata la XV edizione per il settembre 2023.

Le vincitrici di categoria, Best in Show e Coppa del Pubblico.

epocaAuto



Sulle Rive dell'Alto Jonio

Tre giorni all'insegna della cultura, del turismo e del ritrovarsi dopo tanto tempo in amicizia con tanti appassionati. Questo il carattere di questa manifestazione che ha riunito tanti equipaggi giunti da Perugia, Roma, Ragusa, Siracusa, Napoli, con lo scopo di omaggiare il Club Cjvas I Delfini di Taranto e la sua organizzazione dell'evento che ha fatto base in un Resort dell'Alto Jonio.

Dopo due anni di fermo, il Cjvas si ripropone con itinerari nella bassa Basilicata accogliendo i partecipanti a Pisticci, cittadina lucana collinare nota per le case bianche, ma anche per la squisita gentile ospitalità dei suoi amministratori, Sindaca e presidente Pro Loco in testa.

Degustazioni varie lungo il percorso della visita culturale guidata allietano il pomeriggio di venerdì mentre nella piazza, dove si effettuano le verifiche, è presente il camper dell'Associazione per la Prevenzione Oncologica. Nella giornata di sabato trasferimento a Miglionico per ammirare le sale del Castello di Mal Consiglio e le stupende opere d'arte custodite nella Chiesa Madre. Ritorno nel pomeriggio al Resort per partecipare al White Party e Concorso d'eleganza sulla darsena del porticciolo nautico dove ogni equipaggio indossa abiti bianchi in sintonia con l'età dell'auto.

Vincono i coniugi Devitis di Roma a bordo di una Giulietta Spider, mentre l'auto più votata è una splendida Mercedes 190 SL con a bordo l'intera famiglia Spedalieri.

Domenica gran finale con visita allo stabilimento dell'Amaro Lucano e soprattutto al modernissimo museo denominato *Essenza Lucano* dove tutti i partecipanti sono rimasti estasiati dalle innovazioni tecnologiche.

Il Presidente del Cjvas, Ivo Serio, oltre a premiare tutti i partecipanti ha consegnato una targa ricordo al Delegato Commissione Manifestazioni ASI Salvatore Viva ringraziandolo per la sua attiva collaborazione.



12ª Mostra Scambio a Erba

Organizzata dall'Associazione Amici della Paraplegia con il patrocinio del Comune di Erba (CO) e delle Provincie e Enti Camerali di Como e Lecco, con il sostegno di oltre 34 associazioni e con la collaborazione del Club Veicoli Militari Storici di Oltrona San Mamette "C.V.M.S." (CO) e del gruppo auto e moto storiche dell'Arma Pastrengo "GASAP" (VR). Durante l'evento si è tenuto il primo Concorso per Veicoli Militari.



AMX-13, 1974

Nella categoria "Veteran", vincitrici la Fiat 508 Torpedo CM del 1938 e la Motocicletta Sertum 500 sempre del 1938. Nella categoria "Vintage", il camion Dodge WL 62 del 1943. Nella categoria "Post Vintage", l'Alfa Romeo AR51 (Matta) del 1951 e la Motocicletta Guzzi Superalce dei Carabinieri del 1951. Nella categoria "Classic", il Moto Carrello Fresia del 1970 e la Motocicletta Guzzi Nuovo Falcone dei Vigili del Fuoco 1978.

La Giuria Tecnica ha assegnato alcuni premi speciali così evidenziati: Premio "Desiderio e Immagine" al Carro AMX 13 del 1974. Premio "Rilevanza Tecnica" al Moto Guzzi Trialce (detto "Mulo") del 1960. Premio "Per lo Stato di Servizio" alla Motocicletta Bianchi 350 MT61 del 1963. Premio "Cultura e Storia" alla Fiat Campagnola AR59 dell'Esercito Italiano del 1956. Infine, il Premio "Cromatismi e Colori" alla Motocicletta Guzzi Nuovo Falcone 500 dei Vigili del Fuoco del 1978. Per i veicoli a quattro ruote e altri, il Best of Show è andato alla Fiat Torpedo 508 CM del 1938; per i veicoli a due ruote alla BMW R27B del 1966. La Mostra Scambio ha visto celebrare alcuni importanti anniversari quali i 60 Anni della Jaguar E Type, Fiat 1300-1500, NSU Prinz, Simca 1000 e Renault R4 con l'esposizione e la presenza di Vetture e Club di Rappresentanza. Allo stand del Classic & Sport Car Club - Como, Guido Lamperti, esponeva la sua Lancia Astura Torpedo Grand Sport Castagna del 1933. A fianco un ottimo esemplare di Dino 246 GT in un particolare verde acido. Da Rosenheim (Germania) Klaus Haderer è venuto a esporre la sua ormai rara Opel Monza B 3.0 con la quale nel 2020 ha vinto un premio della FIVA (Fédération International des Véhicules Anciens). La mostra-scambio era dedicata a Dino Cordaro, grande appassionato seicentista scomparso prematuramente; promotore di questa manifestazione di raccolta fondi è Angelo Colombo, primo volontario al mondo operato dal professor Giorgio Brunelli, a cui è intitolata la Fondazione per la Ricerca sulle Lesioni del Midollo Spinale. Domenica mattina 10 ottobre, si è tenuto il tradizionale raduno denominato "Passeggiata d'Autunno". Presenti molte Fiat 500, varie Fiat 600 tra le quali una prima serie, una Fiat Dino 2400 coupé. Da segnalare: Lancia Augusta del 1933, Lancia Aurelia B20 GT del 1955, BMW Isetta, Renault Floride Spider, Ford Taunus 16 GT coupé, Fiat X 1/9 Special. Scortati da un nutrito schieramento di volontari, protezione civile, motociclisti, con apripista l'Alfa Romeo 75 1.800 del Gruppo Auto Moto Storiche dell'Arma Pastrengo (G.A.S.A.P.) guidati dal Brigadiere Domenico Lo Faro, si è svolto uno stupendo giro panoramico che ha toccato tanti paesi della Brianza con tappa al Centro Sportivo di Veduggio con Colzano accolti dal Sindaco, Vicesindaco Commissari del C.O.N.I. e della Regione Lombardia.

www.comitatoparaplegia.com

Opel Monza B 3.0



Lancia Augusta, 1933



Casali, Castelli e Conventi

Si è tenuta la 4ª edizione della manifestazione Casali, Castelli e Conventi, la quale, come dicevano gli antichi romani: "Vires ad crescit eundo" (acquista le forze camminando). Un incontro che ormai, gli amici di Carsoli e, in particolare, Fabio De Luca, Fabrizio Palluzzi e Gianluca Cappella organizzano con sempre maggior cura, sia per quanto attiene la qualità e il valore delle vetture storiche partecipanti, sia per quanto attiene la scelta del percorso, i borghi da visitare e le importanti opere d'arte presenti nel territorio. Nella giornata di sabato 25 settembre i partecipanti hanno potuto ammirare le stupende pitture del XV sec. d.C. situate all'interno del Santuario della Madonna dei Bisognosi, la cui costruzione risale al VII sec. In prosieguo, un altro bellissimo paese, Paganico Sabino, è stato attraversato dalla carovana. Il transito successivo prevedeva, oltre al completo periplo dell'importante lago del Turano, il transito per Castel di Tora e Colle di Tora; da qui a Collalto Sabino rientrando infine a Carsoli per la cena di gala. La manifestazione è proseguita nella giornata di domenica con visita alle famose grotte di Pietrasecca per concludersi nel bellissimo borgo di Pereto, con visita al castello. Infine pranzo e premiazioni. Degni di nota molti dei modelli presenti per il loro valore storico-collezionistico: andando per ordine di anzianità, una bellissima Fiat 522 Cabrio del 1931, un'ottima Lancia Aprilia berlina del 1946, una MG TC del 1947, tre Lancia Flaminia, berlina, Touring e Zagato, due Porsche 356, numerose Jaguar e una Lancia Aurelia B24 rossa assolutamente da concorso. Per restare sul tema "Lancia Aurelia", dal momento che al raduno era presente il figlio del pilota Germano Nataloni di Nepi, alla fine del pranzo, Gabriele Scotto ha ricordato i più importanti successi che Germano conquistò con la sua Lancia preferita, la B20, con la quale disputò innumerevoli gare. Tale attività fu svolta dal pilota della Tuscia per un lungo periodo, pressoché ininterrottamente, per l'esattezza dal 1952 al 1958, con ottimi risultati, tra i quali anche alcuni primi posti assoluti. Una ultimissima notizia riguarda le prove di regolarità, perfettamente coordinate e organizzate dai fratelli Cappella. Uno sguardo alla classifica: Terzo l'equipaggio Illicini-Bianchi su Alfa Romeo Giulia. Secondo l'equipaggio Mazzotto su Lancia Fulvia. Sul gradino più alto del podio troviamo Rossetti-Pompei su Lancia Flaminia.



Gara Mugello dell'Alfa Revival Cup

Tra le 29 vetture iscritte alla gara di ottobre al Mugello Circuit vanno citate la GTAM giallo oca dei fratelli svizzeri Daniele e Ambrogio Perfetti del OKP Alfa Delta Racing Team, tra i favoriti per la vittoria, e una bellissima Giulia GTA 1600 ex Nanni Galli con alla guida il gentleman olandese Sandro Hubar assistito dal team Pastorelli Classics. Venerdì tutte le vetture hanno partecipato alle tre sessioni di prove libere e il sabato alle prove di qualificazione.

La partenza della gara ha visto per qualche giro Ambrogio Perfetti mettere molta pressione a Bertinelli il quale, impassibile, è riuscito a mantenere la testa della corsa per tutti i 24 giri. Bella la battaglia dei primi giri per il terzo posto assoluto tra le due GTAM dei fratelli Benedini e Mathias Körber, e la GTA 1600 Gruppo 4 di Massimo Guerra e Giovanni Serio che riesce a essere terza fino a quasi la fine della gara, ma perde la posizione nei confronti della GTAM di Grohmann e quella di Peter Bachofen e Roberto Restelli rispettivamente terzo e quarti assoluti.



Prima gimkana dei due mari

Voluta dal patron della Scuderia Falesia Mauro Parra e da tutto il suo staff, la cornice di questa manifestazione è stata la splendida piazza Bovio a Piombino, il centro nevralgico della competizione è stato il viale del Popolo dove era allestito il percorso di 970 metri tutto sul lungomare. Questa gimkana non era solo una dimostrazione o rievocazione come due anni fa, stavolta è stata una vera e propria gara che ha messo alla prova tutti i partecipanti coinvolti, dagli equipaggi ai commissari, ai giudici, ai cronometristi che per la prima volta sono stati attori in questa specialità rimasta chiusa nella notte dei tempi da alcuni decenni. La scuderia piombinese, nata da poco ma formata dalla vecchia guardia rallistica della zona, insieme all'ACI Livorno e al comune di Piombino hanno permesso la rinascita di questo tipo di competizione che vedrà presto il suo proseguimento. Al termine delle due brevi ma difficili manches ha vinto l'esperto pilota piombinese Stefano Sinibaldi a bordo della sua Yamaha YXZ1000, secondo assoluto è risultato Matteo Mellini su Autobianchi A112 Abarth, terzo Davide Rombai su Volkswagen Maggiolino. Ai piedi del podio rispettivamente quarti e quinti Giuseppe Miliani su A112 Abarth e Papi su Seat. Ha vinto la classifica femminile Alessandra Marchetti su Fiat 500, sorella di uno dei pionieri piombinesi della specialità Marco Marchetti scomparso recentemente. Da segnalare che la maggior parte delle auto partecipanti era puramente stradale, come spesso accadeva nelle antiche gimkane, le auto usate erano quelle di tutti i giorni. Erano presenti anche auto in configurazione gara come A112, Fiat 500 e Yamaha agili e scattanti, e anche auto storiche. In esposizione spiccavano Fiat 131 e repliche perfette di Lancia Stratos e Lancia Rally 037. Le premiazioni sono state effettuate dal sindaco di Piombino Francesco Ferrari.



Vincitrice della classifica femminile Alessandra Marchetti su Fiat 500.
Foto Scuderia Falesia



Stefano Sinibaldi su Yamaha YXZ1000.
Foto Scuderia Falesia

Ottimo il sesto posto per la GTA 1600 di Francesco Pantaleo e Marco Guerra con alle spalle le due GTAM dei tedeschi Mathias Körber e Matthias Ficht. Vittoria di classe per i due Mercatali che, come per le qualifiche, si sono messi davanti a Gimignani e Zanatta. Il primo posto di classe della Giulietta Ti numero 14 di Gianmarco Rossi e Vittorio Maria Mandelli della Scuderia Bologna Corse ha avuto un peso importantissimo per la classifica finale dell'edizione 2021. Grazie a questo risultato l'equipaggio bolognese ha ottenuto la vittoria assoluta con 7.5 punti di vantaggio su un bravissimo Davide Bertinelli che si è classificato secondo assoluto con alle spalle il debuttante e più giovane partecipante Giulio Sordi che a Mugello, affiancato da Dario Beretta, ha ottenuto un buon piazzamento di classe a bordo della Giulia Ti Super. Medaglia di legno per il secondo anno consecutivo per Fabio Gimignani e quinto Marco Milla, vincitore dell'edizione 2020, che, durante la premiazione della gara, ha consegnato malinconicamente il Trofeo GPS Classic ai vincitori dell'edizione 2021. Il team vincitore dell'Alfa Revival Cup 2021 è stato la Scuderia AB Motorsport con un vantaggio di oltre 30 punti sul OKP Alfa Delta Racing Team. www.alfarevivalcup.it



25° Rally Alpi Orientali Historic

Vittoria per Lucio Da Zanche e Daniele De Luis, su una Porsche 911 al Rally Alpi Orientali Historic, sesta prova del Campionato Italiano Rally Autostoriche (CIRAS). Il secondo gradino del podio assoluto è andato al biellese Davide Negri, affiancato da Roberto Coppa, anche loro su Porsche 911, vincitori anche del secondo raggruppamento. Attardati durante il primo giro di prove da una scelta di gomme troppo "dure" rivelatasi errata, hanno poi recuperato dalla terza prova riuscendo a sopravanzare Bertinotti-Rondi (Porsche 911 RSr), per poi contenerne i ripetuti attacchi. Questi ultimi hanno concluso con un "bronzo". Quarti con grande merito Tavagnacco Maurizio Finati e Martina Condotto sulla ammiratissima Lancia Rally 037, e quinti gli altri udinesi Pasutti-Campeis, con una Porsche 911. Non troppo lontano dalla quinta piazza il giovane (23 anni) Marco Guerra, "figlio d'arte", alla sua prima esperienza "storica" affiancato dall'esperto Ratnayake, su una Porsche 911 SC.

Il terzo raggruppamento è stato appannaggio di Beschini-Migliorini (Porsche 911), finiti davanti alla Fiat X1/9 di Lanfranchini-Panizza, mentre terzo è giunto l'elbano Massimo Giudicelli, con una Volkswagen Golf GTi, condivisa con Ferrari. Il primo raggruppamento lo hanno vinto, con una Porsche 911 anche in questo caso, Nicola Salin e Paolo Protta, con ampio margine sull'esperto Antonio Parisi, già Campione continentale nel recente passato, anche lui con una Porsche 911 e incappato in una giornata negativa.

La sfida della Mitropa Cup l'ha vinta il locale Rino Muradore, già sicuro leader prima dell'impegno casalingo, al volante di una Ford Escort RS del secondo raggruppamento. Il prestigioso e ambito "Trofeo dei Comuni" è andato a Prepotto, abbinato a Da Zanche.

La competizione di Regolarità Sport, prima esperienza in Friuli, che tra l'altro ha ricevuto ampi consensi, con 17 adesioni, è stata vinta da Fabbri-Sartore, con una Volvo 144S, con 31 punti, davanti ai bresciani Seneci-Bardelli (37 punti) a bordo di una Autobianchi A112 Abarth. Il podio assoluto è completato da Giacoppo-Oliviero (43), sulla Lancia Fulvia HF

www.rallyalpiorientali.it

Lucio Da Zanche e Daniele De Luis su Porsche 911. Foto M. Bettiol



15° Trofeo Milano

L'evento ha visto protagonista un parterre variegato di partecipanti, composto non solo da gentlemen drivers, ma anche da equipaggi femminili e giovani. Alla partenza dall'Ippodromo Snai San Siro di Milano si sono presentate 78 auto e diverse moto di particolare interesse, selezionate vetture dal fascino senza tempo che hanno celebrato la storia dell'automobilismo internazionale fino agli anni '70. Gli equipaggi hanno iniziato il percorso su strade secondarie con destinazione il Museo Storico Alfa Romeo di Arese, per potersi confrontare in azione sulla pista di collaudo e concedersi poi un piacevole pranzo. Gli equipaggi hanno testato le proprie abilità in diverse prove di regolarità e di abilità svolte rigorosamente con cronometri a lancette, nello spirito di un tempo.

Nel primo pomeriggio le vetture sono ripartite alla volta di Milano per l'arrivo trionfale in parata al Castello Sforzesco dove sono rimaste esposte fino all'arrivo del tramonto: per il Trofeo l'intera Piazza d'Armi, cuore vitale del Castello, si è trasformata in un Museo a cielo aperto dedicato a questi gioielli d'epoca, offrendo un'occasione imperdibile di rivivere tempi passati, dal fascino leggendario. Nella serata si è tenuta la cena di gala nel caratteristico cortile della Rocchetta.

L'equipaggio composto da Matteo Carbone e Parasma Virginia è stato premiato come vincitore delle quindicesima edizione del Trofeo Milano, a bordo di un'Alfa Romeo 2000 Spider Touring del 1957. Tra i vari premiati, la coppia formata da Airighi Anna e Airighi Giannina (n.51), prime classificate tra gli equipaggi di "Dame" con la loro Alfa Romeo Giulia SS del 1963 e l'equipaggio n.42 di Rocco Niccolò e Rocco Massimo vincitori della categoria Giovani alla guida di una Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint del 1962.

L'evento, iscritto al Calendario Manifestazioni A.S.I., è stato patrocinato da Comune di Milano e Regione Lombardia.

www.cmae.it



Classic Eleganza Stresa

Si è svolta il 9 e 10 ottobre la 14ª Edizione del Concorso d'Eleganza organizzato dal Classic Club Italia nello splendido scenario dell'Hotel Regina Palace a Stresa, sul Lago Maggiore, manifestazione a calendario Asi patrocinata dal Comune di Stresa, che quest'anno ha visto la partecipazione di quaranta vetture di particolare livello, molte provenienti dall'estero.

Eccezionale la presenza fuori Concorso della vettura di Filippo Sole, la Lancia Dilamba BS Cabriolet del 1930 già vincitrice - la settimana prima - della Coppa d'Oro al Concorso di Villa d'Este.

Altrettanto di rilievo la partecipazione di Corrado Lopresto, che ha presentato la Fiat 1100E Ghia Supergioiello del 1950, vettura da lui ceduta al giapponese Kimura, anch'esso presente, organizzatore del Concorso d'Eleganza di Kyoto. Per la cronaca ricordiamo che nel pomeriggio di sabato - con l'ausilio di due guide che hanno presentato in italiano, inglese e tedesco le bellezze architettoniche, storico culturali e mondane della zona - i partecipanti hanno navigato con due battelli turistici lungo le sponde piemontesi e lombarde del Lago Maggiore e prima del rientro gustato un ottimo aperitivo a bordo.

Dopo la cena di gala la serata di sabato è proseguita con la presentazione del libro "Ayrton Senna il predestinato".

A Filippo Sole è stato assegnato il Trofeo Orgoglio Italiano, riconoscendogli l'impegno profuso per le performance ottenute, anche a Pebble Beach nello scorso agosto con la Lancia Astura Cabriolet Pininfarina, già vincitrice tra l'altro anche del 13° Classic Eleganza Stresa nel 2019.

Best of Show del 14° Concorso Classic Eleganza Stresa è risultata la vettura Bentley 4 1/4 del 1939, una splendida anteguerra arrivata su ruote dalla Svizzera. I trofei Asi sono stati assegnati alla stessa Bentley e a seguire nell'ordine alla 1100E Ghia Supergioiello del 1950 di Kimura, alla Lancia Aurelia B24 S del 1955, alla Fiat Dino Spider del 1967 e alla Ferrari 512 BB del 1977.

Il Trofeo del Pubblico è stato a larga maggioranza vinto dalla Lancia Aurelia B24 Convertibile del 1956, targata MITO, la vettura che la Pininfarina tenne di proprietà per tre anni, per sviluppare le varianti delle successive B24. Il Trofeo Città di Stresa è stato vinto da un'impeccabile Porsche 911 Carrera 3.2 Speedster del 1989.

Il Trofeo Regina Palace Hotel invece è andato alla A.R. Spider Touring 2000 del 1961. Il Trofeo Miglior Conservato alla Lancia Aurelia B50 Coupé Vignale del 1950. I Giudici internazionali chiamati dal CCI ad affiancare la Giuria di Asi hanno premiato altre nove vetture: la Rolls Royce 20 HP del 1927, la Jaguar XK 150 S Roadster del 1958, entrambe provenienti dalla Svizzera, l'Alfa Romeo Giulietta SS del 1960, la Triumph MK II 2000 del 1972, la Mercedes 500 SE del 1987, l'Austin Healey Sprite MK I del 1960, la Fiat 1500 Spider del 1964, l'Alfa Romeo SZ Zagato del 1991 e la BMW Z1 del 1992.

I giudici internazionali hanno inoltre esaminato anche le vetture americane iscritte al Concorso, premiando la Studebaker Champion del 1950, la rara Pontiac Firebird Convertibile del 1968, la Chevrolet Corvette del 1989 e la Chevrolet Corvette del 1997.

www.classicclubitalia.it

Fiat 1100 E Ghia Supergioiello del 1950 presentata da Corrado Lopresto. Sotto una vista dall'alto del parco dell'Hotel Regina Palace.



Coppa d'Oro della Maga Circe

L'evento rappresenta la manifestazione di punta del CLAS di Latina, prossimo ai festeggiamenti per i 30 anni dalla fondazione.

Il venerdì le vetture hanno raggiunto Sabaudia dove hanno dato vita a uno spettacolare circuito cittadino con prove di abilità e al tramonto passeggiata sul lungomare, incorniciata dal mar Tirreno a ovest e dal lago di Paola ad Est. La serata si è conclusa nel centro storico di San Felice Circeo, con una cena buffet sulla terrazza della Torre dei Templari.

Il sabato, dopo altre prove di abilità, la carovana delle auto, aperta dalla Ferrari 250 GT SWB di Stefano Alberti, dalla Mercedes 260 SSK di Gianni Morandi e dall'Alfa Romeo 1750 Gran Sport Zagato di Daniele Turrissi, ha percorso la via Pontina e poi la via Appia per raggiungere Fondi e Itri, coi suggestivi castelli, per poi riaffacciarsi sul mare in direzione del borgo marinaro di Sperlonga. Da qui, dopo una sosta aperitivo, le vetture hanno puntato in direzione del Tempio di Giove Anxur, imponente architettura millenaria da cui si domina Terracina, tutta la Pianura Pontina, e dai cui piedi parte la celebre "Fettuccia di Terracina", strada resa celebre dalle imprese velocistiche di Piero Taruffi e della sua Bisiluro. Nel pomeriggio altre prove di regolarità hanno scandito il rientro in hotel, in preparazione della cena, tenutasi sul prato a bordo lago: un momento di grande suggestione tra musica jazz e impressionanti proiezioni architettoniche. Da segnalare, tra le vetture presenti, anche la Triumph TR3 A del 1958 di Filippo Berselli, esemplare originale condotto da Marcello Mastroianni nel film "La Dolce Vita" di Federico Fellini.

Gran finale domenica mattina con la spettacolare cronoscalata del Monte Circeo prima delle immancabili premiazioni, che hanno sancito per la seconda volta consecutiva la vittoria del bravo Silvio Trombetta, navigato dalla graziosa figlia Giorgia su VW Maggiolino Cabriolet del 1957.

Applausi sinceri e calorosi alla fine, con l'impegno di ritrovarsi tutti insieme alla prossima edizione, le cui date sono già fissate per il 3, 4 e 5 giugno 2022.

www.clas-latina.it

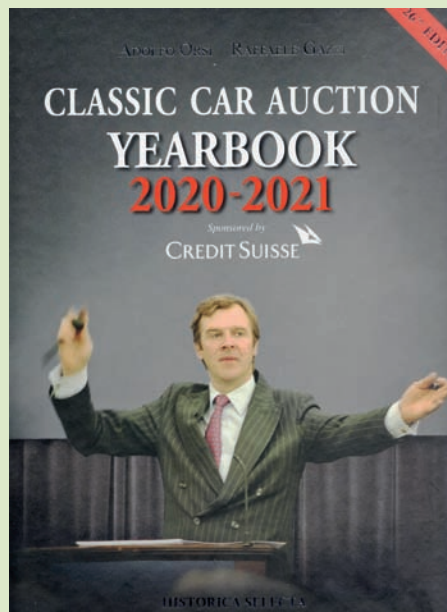


Mostra Scambio di Busto Arsizio

Il 16 e 17 ottobre scorso si è tenuta a Malpensa Fiere la mostra scambio di auto, moto e bici d'epoca di Busto Arsizio. Il bilancio della manifestazione è stato, a detta degli organizzatori, positivo: l'affluenza ha risentito ancora delle incertezze legate alla situazione pandemica, ma l'inevitabile scrematura ha semplicemente selezionato il pubblico scoraggiando solo i curiosi e i semplici visitatori mentre gli appassionati non hanno rinunciato, permettendo così agli espositori di lavorare discretamente, tanto che l'Auto Moto Club Anni '70 e il patron della manifestazione Tempesta Franco hanno già rinnovato l'appuntamento per il 5 e 6 marzo 2022.

www.mostrascambiobustoarsizio.it





CLASSIC CAR AUCTION YEARBOOK 2020-2021

di Adolfo Orsi e Raffaele Gazzi

Ventiseiesima edizione della "bibbia" delle aste, quest'anno particolarmente significativa in quanto la prima dopo le pesanti restrizioni per l'emergenza Covid. Come hanno reagito i mercati, come è cambiato l'approccio alle aste, come si sono adattati i vari battitori: il volume offre un importante strumento per un'analisi dal punto di vista numerico. 5.407 auto, 334 marche, 834 foto. Stima e prezzo di vendita di ogni lotto corredato da anno, modello, carrozzeria, chassis, breve descrizione, casa d'asta e numero di lotto.

400 pagine – Formato: 30,5 x 23 – Prezzo di copertina euro 80,00 –

Edito da Historica Selecta - www.classiccarauktionyearbook.com

MERCEDES-BENZ SERIE W123

1976-1986

Di Brian Long

La storia completa dell'intera serie Mercedes-Benz W123 vendute tra il 1976 e il 1986 scritta in totale collaborazione con la Casa di Stoccarda. Dalle berline, coupé e station wagon ai veicoli a passo lungo e solo telaio, questo libro contiene una panoramica di tutti i modelli e di tutte le varianti vendute in ciascuno dei principali mercati del mondo. Ricco di informazioni e foto a colori provenienti direttamente dagli stabilimenti di Stoccarda e da collezioni private.

eBook - Prezzo in sterline 29,99 - Layout scorrevole, 192 pagine, 321 immagini - www.veloce.co.uk

Presto disponibile anche in versione cartacea (già prenotabile)

25x25cm - Prezzo di copertina euro 53,34



MOTO GUZZI 100 ANNI

I modelli che hanno fatto la storia

di Franco Daudo

Il volume è diviso in 4 grandi periodi: dal 1921 al 39, con la Normale 500 studiata da Carlo Guzzi e i modelli successivi, fino ai primi successi sportivi; dal 1940 al 64, quando la Moto Guzzi ha dovuto affrontare la crisi del dopoguerra realizzando una tecnologia d'avanguardia per quei tempi, rappresentata egregiamente dalla formidabile Otto Cilindri; dal 1965 al 97, con la transizione industriale e dal 1998 ad oggi, con i modelli recenti e l'affermazione del grande marchio.

La celebrazione di una delle poche case motociclistiche che può vantare una storia centenaria, partita da Mandello del Lario, dove ancora oggi detiene la sede. La descrizione di ciascun modello si avvale di un testo di inquadramento storico, una breve scheda tecnica, oltre a preziose immagini d'archivio o realizzate appositamente. Non mancano per ogni scheda interessanti box di approfondimento su piloti, tecnici o personaggi del mondo Guzzi.

192 pagine - Formato: 26 x 25 - Foto: 404 a colori e 79 in b/n - Cartonato con sovraccoperta - Prezzo di copertina euro 44,00 - www.giorgionadaeditore.it



LANCIA DELTA S4 CORSA

in detail

di Vittorio Roberti e

Alessandro Cordasco

Il volume è il complemento della precedente monografia "Lancia Delta S4" ed approfondisce la versione Corsa, detta anche Evo.

La vettura è ricchissima di elementi innovativi introdotti nella progettazione di motore, sovralimentazione, telaio e trasmissione. Pur non avendo ottenuto i risultati sperati in rapporto all'impegno profuso, risulterà fondamentale per il team Abarth/Lancia che, forte di questa esperienza, progetterà con straordinaria efficacia la successiva Lancia Delta HF gruppo A.

Il volume è diviso in tre sezioni ricchissime di foto di dettaglio e disegni tecnici: Lo sviluppo, la tecnica e la sintesi sportiva. Contiene tutte le livree ufficiali e dei privati.

112 Pagine – oltre 100 fotografie e 150 illustrazioni tecniche

Formato 21 x 29,7 – Prezzo di copertina euro 35,00 –

Edito da GM Editore - www.rc-books.com



ABBONATI per il 2022 questo



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

**RISPARMI
FINO AL
60%**

Spedizione celere a casa

Annunci di compravendita gratis

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

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

- | | | |
|---|--|--|
| ☐ Abbonamento cartaceo (1 anno) € 30,00 | ☐ Abbonamento cartaceo (1 anno) € 35,00
+ annata 2020 su ☐ CD o ☐ chiavetta USB | ☐ Abbonamento cartaceo (1 anno) € 36,00
+ riviste annata 2021 |
| ☐ Abbonamento cartaceo (2 anni) € 55,00 | ☐ Abbonamento cartaceo (2 anni) € 60,00
+ annata 2020 su ☐ CD o ☐ chiavetta USB | ☐ Abbonamento cartaceo (2 anni) € 61,00
+ riviste annata 2021 |
| ☐ Abbonamento digitale (1 anno) € 15,00 | | |
| ☐ digitale + cartaceo (1anno) € 35,00 | | |

L'abbonamento decorrerà dal primo numero raggiungibile

COGNOME NOME

VIA n.

CAP CITTA' (

E-MAIL TEL.

FIRMA

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

Modalità di pagamento:

Con Carta di Credito o Pay Pal su www.epocaauto.it per abbonamenti cartacei
Con Carta di Credito o Pay Pal su www.edizionicec.it per abbonamenti digitali
oppure

- ☐ Versamento su CCP 12099487 intestato EdizioniC&C srl (allego ricevuta)
- ☐ Bonifico - coordinate IBAN IT43 U076 0113 1000 0001 2099 487 (allego ricevuta)
- ☐ Addebitate l'importo su carta di credito (non elettronica)

☐ CARTA SI ☐ VISA ☐ MASTER CARD ☐ EUROCARD

intestata a.....

scadenza | | | | | numero di controllo | | |

num. | | | | | | | | | | | | | | | | | |

è il momento giusto

€ 15,00

100% conforme alla versione
cartacea.
Scarica e leggi la rivista dove
e quando vuoi.



ABBONAMENTO annuo CARTACEO
+ ANNATA 2021 digitale
SU CD ROM
o CHIAVETTA USB

€ 35,00



**Contiene l'annata 2021 di epocAuto
in formato pdf**

**LE RIVISTE SONO INTERAMENTE
RIPRODOTTE IN PDF:** possibilità di
ricerca degli articoli per titolo o
parola chiave, consultazione su
monitor o riproduzione su carta.



ABBONAMENTO annuo CARTACEO
+ RIVISTE ANNATA 2021

€30,00 + €6,00 per le spese di sped.

Abbonati per il 2022 a partire da gennaio
e ricevi tutte le riviste del 2021

**CONTI CORRENTI POSTALI - Ricevuta di Versamento**

BancoPosta



sul C/Cn. 12099487

di Euro

.....importo in lettere

TESTATO A:

Edizioni C&C S.r.l.

Via Naviglio, 37/2 - 48018 Faenza RA

ESEGUITO DA:

CAUSAL:

BOLLO DELL'UFF. POSTALE

CONTI CORRENTI POSTALI - Ricevuta di Accredito

BancoPosta



sul C/C n. 12099487

451 TD

TESTATO A:

EDIZIONI C&C S.R.L.

VIA NAVIGLIO 37/2 - 48018 FAENZA - RA

epocaauto - Scelgo l'offerta:

ESEGUITO DA

RESIDENTE IN VIA - PIAZZA

CAP

LOCALITA'

BOLLO DELL'UFF. POSTALE
codice bancoposta

IMPORTANTE: NON SCRIVERE NELLA ZONA SOTTOSTANTE
importo in euro numero conto

7

12099487< 451>

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



L'era dei Kei-Poppari

di De Francesco Maurizio

La prima impressione non è poi così male. La melodia a volte c'è, la voce dei cantanti (detti "Idol") a volte è quasi intonata, e sporadicamente si esprimono in un inglese quasi comprensibile. E' la nuova tendenza delle teenagers di tutto il mondo, incluse le mie figlie e le loro amiche: si tratta del K-Pop (leggi: kei pop), abbreviazione di Korean Popular Music della Corea del Sud. Un qualcosa che storicamente risale a molto tempo fa, addirittura all'ultimo ventennio del 1800 quando alcune popolari canzoni occidentali vennero riscritte in coreano (cit. Wikipedia). Tra i gruppi, le Kim Sisters cantarono con Dean Martin, e forse a qualcuno di noi "stagionati" viene in mente la musicalità del cantante italo-americano.

Del K-pop, al di là della storia nata con canzoncine al limite del ridicolo e proseguita sulla stessa lunghezza d'onda senza particolari variazioni sul tema, si può dire che è un fenomeno di successo, attualmente in crescita malgrado la totale incomprendibilità della maggior parte dei testi (in Coreano...) e senza penalizzazione da parte di alcune melodie più consone al liscio di Casadei che ad un giovane rocker. C'è un ma, ed una inquietante serie di però.

Il "ma" è sul rispetto dei diritti umani dei cantanti / Idol, che sembra siano abusati dalle agenzie, privati di libertà, trattati come schiavi in una routine alienante.

I vari "però" riguardano invece l'essenza: è vera o è un fenomeno creato in laboratorio? E' un modo studiato a tavolino per sviluppare tendenze globali? E' un genere scontato e non originale? E' privo di senso, soprattutto nelle parti mutate dall'estero? E' creato in un insieme di "fabbriche di robot" che sfornano prodotti superficiali? E' sostenibile, nel senso che potranno andare avanti ancora per tanto tempo con lo stesso schema?

Personalmente il mio giudizio è tranchant: fanno pena, e chi li sostiene è corresponsabile di schiavismo.

Ma veniamo alle automobili, perché la serie dei "però" scritti sopra è adattabilissima a molti veicoli attuali, provenienti da quasi ogni parte del pianeta. Sono veri (nel senso che derivano da un'esperienza unica, originale) oppure studiati? Sono fatti ad arte per sviluppare tendenze? Sono banali? Eccetera...

E scommetterei che in certe fabbriche d'auto (orientali e non) lo schiavismo è tuttora praticato, tramite ritualità e forme di "rispetto" che poco hanno a che vedere con l'evoluzione umana.

Passiamo allo stile. Ma che ce ne fosse una, dico, una che oggi non si rifacesse a vetture europee, soprattutto tedesche??? No. Affidabili sì, ma originalità zero. Certo, non siamo ai livelli delle Copycat cinesi (copie spudorate e nemmeno affidabili di vetture attuali). Il concetto è assai simile ma molto più evoluto, è un distillato di stile che soddisfa le aspettative. Non faccio nomi, ma di certa "originalità" se ne può fare a meno.

Domandona: allora perché spopolano tante vetture "simili a"? Mi sa per gli stessi motivi per cui molta gente ascolta il K-Pop: non si capisce nulla di ciò che è, i gruppi sono "esotici", profumano di moderno, sembrano internazionali e di fatto creano la tendenza a cui il consumatore boccalone non sa resistere.

Resta da chiedersi se lo schema sarà sostenibile col tempo. Mi auguro di no.

Importante: non scrivere nella zona sottostante

AVVERTENZE

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

gli annunci di **epocAuto**

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

AUTO



ALFA ROMEO 2000 GT Veloce, 1974, km 74.000, unico proprietario, condizioni perfette. 48000 euro. Tel. 347.3039348

ALFA ROMEO 75 T.S. 2.0 i.e., 1990, bianco, vetri elettrici, centralizzata, cerchi in lega, volante Momo, 147.000 km, autobloccante. 10.000 euro. Tel. 340.1572123 - Padova

ALFA ROMEO Alfa 1300 GT Junior 1972, in condizioni super, da vedere, colore scuro, tutto originale. Prezzo da definire. Tel. 366.1991552 - Brescia



ALFA ROMEO Alfa 164 2.4 JTD 20, 2004, valvole 170cv, colore grigio dolce acqua met., interno in pelle - allestimento ti, km 208986. 4500 euro. Tel. 0521/857615

ALFA ROMEO Alfetta 1600, 1975, già restaurata di meccanica, carrozzeria da lieve restauro, da passaggio, colore verde. 6.800 euro. Tel. 347.9375856 - m.cristian.90@gmail.com - Livorno



ALFA ROMEO Berlina 2000. Targhe e libretto originali del 1973, colore blu pervinca. 16500 euro. Tel. 338.8961550

ALFA ROMEO Alfetta 2000, 1981, ottimo stato, unico proprietario, circolante per un raduno ed uso giornaliero. 18.000 euro. Tel. 0775.271513 - 339.2589096 - Frosinone



ALFA ROMEO Giulia 1300 TI, 1970 - 16500 euro. Tel. 338.8961550

ALFA ROMEO Giulia nuova super 1300 cc, anno 75, conservata meccanica rifatta colore faggio, targhe originali, pronta da usare. 11500 euro. Tel. 339.7631851



ALFA ROMEO Giulia, 1200, 1975, restaurata, carrozzeria interni e meccanica, targa originale, libro manutenzione e chiavi doppie, da vedere e provare. ASI. 1100 trattabili. Tel. 349.4052681

ALFA ROMEO GT Junior 1300, 1973, testa di moro, in ottime condizioni, da vedere e provare, prezzo dopo visione. Tel. 366/1991552 - Brescia



ALFA ROMEO GTV 916 2000, 1996, perfetto stato, uso maniacale, full optional, interni pelle nero, assetto speciale. Tel. 348.5113854

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

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

ALFA ROMEO spider 2.0 benzina, America Quadrifoglio verde, 1987, 3ª serie aerodinamica 114 hp - targa to - iscritta registro RIAR, immatric. 04/1987, colore rosso, 54.639 km. 19950 euro. Tel. 336233498



AUSTIN Healey 3000 MK1, 1961, completamente restaurata sia carrozzeria che motore, collezionista valuta permuta. 60000 euro. Tel. 335.5604632 - Genova

AUTOBIANCHI A11 Abarth, 1983, rosso, targhe nere, Fiche Acì Sport, cerchi lega Cromodora, radiatore nuovo, ammortizzatori regolabili. 12.000 euro. Tel. 347.405045 - Veneto

AUTOBIANCHI A112 Junior, 1983, sempre in garage, 33.300 km originali, 3.300 euro. Tel. 339/2707275 - Rieti

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



AUTOBIANCHI Bianchina Trasformabile, 1961; MGA 1600 MK2, da collezione, privato vende, no per tempo. Genova - Tel. 335.5604632



BMW Z3 1900cc, 1996, due proprietari, attuale dal 2001 collezionista, percorrenza annuale 7/800 km solo raduni, originale, con tutti gli accessori, da vedere. Tel. 328.0516097 - sannitonicola@gmail.com - Udine

CHEVROLET Corvette C4 cabrio, 1989, perfetta, revisionata a maggio da officina autorizzata, esente bollo, passaggio ridotto. Disponibile a qualsiasi prova. 19.000 euro trattabili. Tel. 335.5760687 - Verbania

GB Auto
di Gabriele Bacelliere

ANTIQUE CARS
AUTO D'EPOCA
E DI INTERESSE STORICO

www.gbautoweb.com
mail: info@gbautoweb.com

Gabriele Bacelliere (+39) 335 6841387
Raffaele Bacelliere (+39) 335 5846559



SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESIS



RICAMBI JAGUAR - DAIMLER - MG - TRIUMPH - MINI

TEL: 0382-525429 0382-523630

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

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

Ricambi ed accessori per:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matia
- 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
Via Bresolan 19 - 29122 Piacenza - Tel./Fax 0523/609926 - piacenzagasauto@libero.it

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



CITROEN 2cv6 club, km 74.000, ASI, gomme nuove, telo, tappezzeria, ammortizzatori, marmitte tutto nuovo, colore blu. Tel. 348.5113854



CITROEN DS 20 special, 1971, come nuova, interni in pelle, autoradio d'epoca sua originale. 15000 euro. Tel. 348.3131206 - Reggio Emilia - nicolalarocaservice@gmail.com



CITROEN Dyane 6, 1981, restauro completo, pochi km. Tel. 338.8230621

DALLARA F389 Alfa Romeo Novamotor, perfetta, documentata gare, 26.000 euro. Visibile a Roma. parade@runbox.com



DKW F12, 1965, tre cilindri perfetta, vernice originale, oro ASI, secondo proprietario, prima targa, doppie chiavi, libretto a pagine. 13000 euro. Tel. 335.6468789



EXCALIBUR Phaeton bicolor anno 1977. Iscritta ASI, 7450 cc, cambio automatico e hard-top rimovibile. 50980 miglia. Carrozzeria bronzo / crema, interni chiari in pelle. Catalizzata. Perfette condizioni. Ideale per matrimoni. 39.000 euro. Tel. 335.220453



FERRARI 308 gts carburatori, Rosso Corsa, interni beige chiaro restaurati nuovi come da scheda di produzione. Targa Oro ASI. Anno '79, 255cv. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it



FERRARI 348 ts, Rosso Corsa, interni beige biscotto. Conservata. Tagliandone completo con cinghie nuove e calibrazione e revisione completa motore al banco da Officina Ferrari nel mese di ottobre. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it

COLLEZIONISTA VENDE:

Austin Healey 3000 MK1

Bianchina cabrio

Fiat 850 Siata Spring

MGA 1600 KK2

Gamine Vignale 850 ASI oro

Porsche 356, 1962 ASI oro

Porsche 911 Carrera 4, 1990, ASI oro

Tel. 335/5604632 Privato



FERRARI 456 GT, 1996, colore grigio argento, tagliandata da poco, gomme nuove, visibile in Molise, privato vende a privato. 80.000 euro. Tel. 338.3828242 (pomeriggio)



FIAT 1100 103 E TV, 1957, II serie tutta originale, conservata in ogni sua parte, meccanica perfetta, targhe e libretto originali a pagine. Elegibile 1000 Miglia, iscritta ASI. Da vedere. Solo per chi apprezza l'originalità. Visibile a Sondrio. 35000 euro. Cell. 3487415536 - diegopusterla@gmail.com



FIAT 1100 103 speciale, 1961, azzurro cielo, ottima meccanica, carrozzeria integra, vendo per fine patente. Collezionista privato. 6000 euro. Tel. 349.2535421 - rdesiato@outlook.com - Torino

FIAT 125, 1967, con motore progettato da Lampredi. araldicag@libero.it

FIAT 127 Moretti, 1976, colore verde, interni marrone chiaro, con capote tela e hard top, targhe originali, conservata. 12.000 euro. Tel. 338/1500621 - Ravenna



FIAT 128 1976, cl 1100, km 75000, buone condizioni generali, da rivedere i sedili, 3200 euro. Tel. 337607350

FIAT 128 4 porte, 1971, colore rosso, con soli 50.000 km, riverniciata, solo esternamente, documenti da passaggio, invio foto a richiesta. 5.000 euro. Tel. 339.8174395 - Rieti



FIAT 1400 B, 1951, molto bella, 85000 km, vendo per inutilizzo. 11500 euro. Tel. 347.2218204 - Verona - claudio.daipe@gmail.com



FIAT 1500 coupé Pininfarina, 1966, III serie 281 prodotte con cambio 5 marce, freni a disco, motore nuovo di rotazione Fiat km 34.000, restauro totale, colore originale grigio perla, pelle nera, ASI oro, Registro Fiat, targhe nere originali. 23.500 euro. Tel. 347.2418202

FIAT 1500 Allemano coupé 1964, semi completa, 8000 euro. Roma. Tel. 3383103166

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



FIAT 500 "My Car" Francis Lombardi, 1969. Completamente restaurata in ogni suo minimo particolare seguendo le linee guida del Registro ufficiale. Sostituiti i pezzi col nuovo all'80%. Lavoro maniacale. Macchina da Targa Oro ASI classe A, come ottimo restauro conservativo. 13.000 euro. Tel. 346.1649408

FIAT 500 C Belvedere 1954, restauro conservativo. Tel. 335.77220489

FIAT 500 D, 1964, bianca revisionata, carrozzeria e meccanica ed interni sempre in garage. 8.000 euro. Tel. 0775.271513 - 339.2589096 - Frosinone

i tuoi annunci anche su
www.epocaauto.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



FIAT 500 F, Bianca con interni grigi, originale di fabbrica. Conservata da vero amatore, carrozzeria e scocca perfette. Condizioni da concorso. Qualsiasi prova. Tel. 328.3553543 - nicolafava@yahoo.it

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



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



FIAT 500 Giardiniera, 1968, restauro maniacale nel 2009. Omologazione ASI e Registro Storico Club Italia, motore potenziato con 3.000 km, kit freni a disco anteriori, capote e interni nuovi. 16000 euro. Tel. 328.4452030

FIAT 500 L, replica Abarth 695, 1971, rimessa a nuovo, lamierati, vetri elettretici, vernice 233 (motore nuovo 686 2.000 km), marmitta inox, tappezzeria cruscotto nuovi, volante Momo 3 razze distaccabile. 12.000 euro + 1.000 euro ricambi buoni. Tel. 06.9633765 - Roma

FIAT 500, 1969, ASI, monta gomme e sedili nuovi, insieme vendo anche un tettuccio nuovo 5000 euro. Tel. 3497766656

epocAuto



FIAT 600 Abarth replica 850 Abarth, 1964, auto perfetta, 5 marce Motors Abarth 112, elaborato G. Baisstocchi, interni nuovi, freni a disco, cruscotto. Tel. 347.9375856 Livorno - m.cristian.90@gmail.com



FIAT 600 berlina, 1959, completamente restaurata, interni ed esterno, frizione nuova, freni revisionati, 5500 euro. Tel. 340.4768377 - Roma - fedegargiu45@gmail.com

FIAT 600 D, 1965, motore 100 D cilindrata 767, veicolo perfettamente funzionante e marciante. Interno conservato azzurro, libretto storico originale a pagine libro, buone condizioni generali, nessun intervento su motore e/o carrozzeria originali, assicurazione attiva e revisionata prima della vendita. 2990 euro. Tel. 329.1747994



FIAT 600, Viotti Granluce, 1956, fuoriserie, primo esemplare costruito ed esposto al salone di Torino nel 1956, tutta originale, meccanica ottima, carrozzeria in buono stato, interni da rivedere. Esemplare unico di sicura rivalutaz. Targa e libretto originali. 25000 euro. Cell. 348.7415536, diegopusterla@gmail.com

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

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



FIAT 750 coupé Vignale, 1962, restaurata ottimamente di carrozzeria, da rivedere sedili, pannelli porte e motore da far ripartire. Prezzo ragionevole a richiesta. Tel. 338.9307134 - Belluno

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



FIAT 850 Racer, 1968, con documenti in regola targhe nere e libretto a pagine, 2000 euro. Roma Tel. 338.3103166



FIAT 850 Sport Spider, 1969, vettura restaurata qualche anno fa, ottime condizioni, capottina come nuova. 11800 euro. Tel. 338.2000005



FIAT Barchetta 1.8 16v, 1995. Buone condizioni, pronta all'uso. 5500 euro. Tel. 335.6841387



FIAT Barchetta, 1995, targa oro ASI, con hard-top. In dotazione, aria condiz, meccanica e carrozzeria perfetta

te gomme nuove, km 138000, 10500 euro. Tel. 346.3045499 - Parma



FIAT Cabriolet 1958. Tipo trasformabile. Omologata ASI, 47.000 euro. Tel. 388.6014643



FIAT Campagnola AR51, 1951. In ottime condizioni, pronta all'uso. Vari ricambi compresi. 12000 euro. Tel. 335.6841387

FIAT coupé 2000 16V, 1995, in discrete condizioni, usata quotidianamente. 2.500 euro Tel. 338.9307134 - Belluno



FIAT Dino 2.0 Spider, 1967. Vettura perfettamente conservata. Interni e tutta la meccanica in ordine. Documenti originali, targhe originali. Contattare per foto, video e prezzo. Tel. 335.6144803



FIAT Gamine Vignale, 1968, ristrutturata da professionista, gomme nuove. Portapacchi inox, autoradio, capote estiva e invernale, 30.000 euro. Tel. 335.5604632 - Genova

BLUCCINO di Baldoni Luciano

Restauri auto storiche

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



FIAT Siata 850 Spring, 1970, completamente come nuova, accessoriata, gomme nuove, collaudata, cerchi Borrani, 16.000 euro. Tel. 335.5604632



FIAT Topolino A, 1938. Smontata per inizio restauro, targhe e libretto d'epoca. Tel. 338.8961550



FIAT Topolino A, 1947, auto in ottime condizioni generali, per info Gabicce Mare (PU). 14500 euro. Tel. 337607350

FIAT Uno 1.5 ie sx mk1, 1989, 75 cv, rosso, accessoriata con tetto apribile, quadro digitale e vetri elettrici. Meccanica completamente rigenerata, carrozzeria e interni da restauro. Km 180.000 revisionata 2020, di importazione tedesca. Targa PZ. 850 euro. Tel. 331.4910850

FIAT Uno CS, 1990, vettura sanissima di carrozzeria, gomme, freni, batteria nuovi, 63.000 km garantiti. 1.500 euro. Posso inviare foto. Tel. 335.8009188 - Bergamo

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



GAMINE Vignale, 1969, pari a nuova, completamente rifatta, completa di capottina inverno/estate. Collezionista vende o permuta. 30000 euro. Tel. 335.5604632 - Genova



GOGGOMOBIL coupé del 1959, da restauro ma completa, documenti italiani del '59, da passaggio. 3.500 euro Tel. 329.4686277

INNOCENTI coupé 2 posti, 1969, perfettamente conservato, bianco interni neri, solo riverniciata esternamente, revisione 2023, ASI. 15.000 euro Tel. 320.1169319 - Benevento

INNOCENTI Export Mini Cooper 1300, 1973, con documenti e targhe, preparata per rally o gare salita, tutta alleggerita, molto competitiva con htp max.

Restauri professionali e preparazione alla vendita
www.cassiaoldcars.it

preparazione con ricambi. Prezzo a richiesta. Tel. 348.5637820 - Aosta



INNOCENTI Leiland, restaurata, pronta per qualsiasi prova. 13.000 euro. Tel. 368/7624662

INNOCENTI Mini Cooper 1300 export, 1973, restaurata, vendo 13.000 euro o SCAMBIO con Spitfire Triumph MG B buone condizioni. Tel. 368.7624662 - Catanzaro

INNOCENTI Mini De Tomaso 1980, colore rosso, tutto originale, nessun lavoro da fare, ASI Oro. Tel. 339.5382578 - Bologna



JAGUAR E-Type '70 Spider Cabriolet, 4235 cc, iscritta ASI. In perfette condizioni, completamente restaurata a nuovo. Interni in pelle nera. Colore pale primrose. € 89.000 - Tel. 335.220453



JAGUAR MK2 3800, 1962, silver grey opalscout, interno rosso, ripristino totale durato 10 mesi e documentato da 200 foto, stupenda. Prezzo a richiesta. Tel. 328.0516097 - sannitonicola@gmail.com - Udine



JAGUAR MK4 1,5Litre, Bicolore blu/azzurro, interni rosso Cartier. Revisione completa al motore, carrozzeria perfetta. Condizioni da concorso. Anno '49. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it



JAGUAR XJ3200 executive 2001, perfetto stato d'uso, km 129.000, gomme nuove. Tel. 348.5113854

la tecnologia di **ieri**

400% in più di superficie d'appoggio

la soluzione di **oggi**

Mai più pneumatici piatti!

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

Targhe Storiche
Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca

www.targhestoriche.it

Ingresso clienti: Via Colonnelle 22 - Castel Gandolfo (RM)
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986

WWW.GALVANICAPARTENOPEA.COM

GALVANICA PARTENOPEA

RESTAURO MOTO E AUTO D'EPOCA



JAGUAR XJ4, 1980, colore nero, km 11000, splendidamente conservata, targa inglese, con documenti 5000 euro - pelfo69@libero.it



JAGUAR XJ6 2800, 1969, motore, cambio, frizione revisionati a nuovo, km 0, con documenti, targa inglese, 3000 euro. pelfo69@libero.it



JBA Falcon, 1984, motore Ford 2000cc, km 17.000, colore verde, capote nera, interni neri, cerchi a raggi cromati, gomme nuove, targa italiana, revisionata sett.2021, ottime cond. visibile a Treviso 17.000 euro - Tel. 339.7105819

JEEP Cherokee limited 2001, ASI, colore blu metallizzata, km 150000, sempre tagliandata, in box al

chiuso carrozzeria molto bella, interni in ottimo stato, appena tagliandata da amatore. 8900 euro. Tel.320.2980691



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



LANCIA 2000 coupé HF Pininfarina, 1973, ultima versione con motore potenziato Bosh Jetronic 140 cv, riverniciata, colore originale argento metallizzato, interni nuovi, targa e libretto 1ª immatricolazione. Ottime condizioni. 22.500 euro. Tel. 347.2418202



LANCIA 2.0L carburatori, 1971, condizioni originali perfette, mai restaurata, pochi km, carrozzeria, interni velluti integri. Max serietà, a Torino. 7500 euro. Tel. 349.2535421

LANCIA Appia, 1963, terza serie, grigio chiaro, conservata e originale, ottimo stato, interno in pannello grigio perfetto, vernice con piccole imperfezioni, motore e meccanica in ordine, cambio al volante, targhe nere originali, libretto originale, 1100cc, 48cv, 4 marce, 5 posti. 7500 euro. Tel. 3498689674



LANCIA Aurelia B21 del 1952, conservata in ottime condizioni. Targhe e documenti originali, ASI, revisionata. Chiamare ore pomeridiane. Visibile in provincia di Modena. 30.900 euro. Tel. 339.4106577



LANCIA Beta Montecarlo, 1976, grigio metallizzato, Spider 1ª serie, conservata ottime condizioni, interni stoffa azzurro grigio, ASI. Tel. 336.808362 - Padova

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 Fulvia 1.3, 1973 colore bianco, restaurata km 90.000. 30000 euro. Tel. 3429157454

LANCIA Fulvia 1.3HF, 1967, Asi Targa Oro in perfetto stato, completamente restaurata. Tel. 339.1700501 chianuccis@aruba.it - Arezzo



LANCIA Fulvia 1300 HP 95, 1972, targa oro, come nuova, km 78000, tutta originale. Tel. 348.5113854



LANCIA Fulvia coupé II serie 1.3S, 1973, ben conservata, ottimo stato, ASI, originale anche nei documenti, 14000 euro. Tel. 340.2837428 - Ragusa



LANCIA Fulvia Sport 1.3S Zagato, Rosso Palermo interni Scai neri anno '71. Restauro Totale, Matching Numbers, motore revisionato ed elaborato 101cv. Percorsi 2000km. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it

RICAMBI AUTO D'EPOCA

CAPASSO

www.capassoricambi.it

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

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

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

ELETTRICO: Strumentazione, impianti elettrici, livelli carburante etc.

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



EUROTELI - LIVORNO

Tel. 0586.887456 - www.euroteli.it

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

SPEDIZIONI IN CONTRASSEGNO



LAND ROVER Range Rover, 1995, 2.5 Tdi ASI, km 250000, buone condizioni generali. Sospensioni a molla, gancio traino, manuale, 2 proprietari, 4500 euro. Tel. 337.607350 - Rimini



MERCEDES-BENZ 190sl Roadster, Beige con interni in pelle rossa. Anno '59. Matching Numbers, Restauro professionale completo. Percorsi 200km. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it



MERCEDES-BENZ 190sl Roadster, Rossa con interni in pelle nera. Carrozzeria conservata originale, motore revisionato, interni restaurati nuovi come da scheda di produzione. Tel. 3283553543 nicolafava@yahoo.it



MERCEDES 350 SL, 1971. Vettura splendida con hard top originale. Km 140.000 Gomme nuove, cap-potta ok, ASI, GPL 2026. Verde muschio met. 29700 euro. Tel. 335.6144803

MERCEDES 560 Sec, 1991, ASI; 220 kw (300 cv), di colore nero metallizzato con interni in pelle totale grigia; 149.000 km. Autovettura completamente originale e in perfette condizioni. Visibile a Bologna. 23500 euro. Cell. 347.2470266 - giumboni98@gmail.com



MERCEDES C 200 Kompressor, 1997, ASI. Unico proprietario, allestimento Classic, km 80000. 5500 euro. Tel. 338.8961550



MERCEDES SL 300 24v cat. 1990, Asi, buone condizioni generali, cambio manuale, stoffa, tagliandata Mercedes. 15500 euro. Tel. 338.8961550

MG C, 1967, verde inglese, interni neri, 6 cilindri, rara, guida a sinistra, da restauro, no documenti. 12.000 euro. Tel. 338.1500621 - Ravenna

Auto Moto Club Napoli Nord

*Augura a tutti i soci
Buone Feste*



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

MG C, 1968, colore verde inglese, interni neri, ben conservati, motore sei cilindri, 3.000 cc, buone condizioni ma da restaurare. 12.000 euro. Tel. 338.1500621 - Ravenna



MG TD Midget, Restauro conservativo, beige con interni e finiture verde british. Anno '53. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it

OPEL Ascona 1.8CD benzina iniezione elettronica 115cv 1983. Iscritta ASI. Modello di punta della gamma, pochi esemplari. Meccanica, carrozzeria, interni ottimi. Manutenzione regolare. Revisionata, da vedere. 4000 euro. Tel. 333.7282773 - ruggerrig@libero.it



PORSCHE 356C, Rossa con interni neri, volante Nardi, restauro conservativo alla carrozzeria e motore revisionato. Condizioni da concorso. Anno '65. Tel. 328.3553543 - nicolafava@yahoo.it



PORSCHE 996 Carrera 4, Nero con interni neri. Conservata. Impeccabile, condizioni pari al nuovo. Anno '99. Tel. 328.3553543 nicolafava@yahoo.it



RENAULT 4 TL 850, 1979. Buonissime condizioni generali, revisione al 11/2023. 6500 euro. Tel. 338.8961550



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

RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi
- FAP

COSTRUZIONE:

- Radiatori in rame
- Radiatori nido d'ape
- Radiatori alluminio

OFFICIAL PARTNER
KESSEL



TEL: 0574 1940369
WWW.CDRITALIA.IT
INFO@CDRITALIA.IT
Via Pistoiese 763L, PRATO

Basta con i problemi di spazio!

Con questa rampa si possono parcheggiare due macchine nello spazio di una. E' anche ideale per ripararle. E' stabile anche senza fissarla. Si lascia spostare facilmente grazie a 4 ruote smontabili. Montaggio facile. Altezza da terra ca. 13 cm. Peso massimo sulla seconda rampa 3200 kg, 220V/50Hz. Costi di spedizione su richiesta € 1999 - (incl. IVA) www.speedwerft.de - Tel. 0049 1703015714 Si parla tedesco e inglese.



RENAULT Clio 1.8 16V, 1993, bellissima, rosso metallizzato, motore nuovo, interni originali in ottime condizioni, tutta originale, 150.000 km originali. 11.500 euro Tel. 320.5770385 - Firenze mena.sollazzini@gmail.com



RENAULT R4 TL, 1988, in buono stato, originale, ASI, documenti in regola, perfettamente marciante, 4700 euro. Tel. 340.2837428 - Ragusa

RENAULT Fuego 1600 coupé, 1985, ferma al coperto dal 2006, motore va, tutto il resto da restaurare, documenti regolari. 1.500 euro Tel. 333.2348087 - Ravenna



RENAULT R4, dal 1985 al 1990, cc850 e 950, in tutte le condizioni già restaurate e da restaurare, prezzo varia dalle condizioni dell'auto dai 1900-2700€ Gabicce Mare (PU). Tel. 337.607350



ROLLS-ROYCE Silver Shadow, 1979, vettura completamente restaurata e pronta all'uso. 28.000 euro - Tel. 335.6841387

SIMCA Fiat Balilla, 1932, carrozzeria riverniciata, motore funzionante, no documenti, visibile a Sassuolo. 4.500 euro Tel. 388.1523290 - Modena

TRIUMPH TR3, 1960, perfetta, al migliore offerente. Tel. 388/1523290 - Sassuolo MO



Altraepoca

di Enrico Altopiedi

Ricambi d'epoca

Meccanica - Carrozzeria - Parti elettriche
Guarnizioni - Tappeti in gomma

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

VOLKSWAGEN T2 A Westfalia, 1972 (frece basse). Colore RED Chianti. Completamente ricondizionato, di carrozzeria, meccanica ed interni. Rifatti rivestimenti interni, mantenendo gli originali (telo tetto basculante nuovo). Lavello funzionante. 38500 euro. - Cell. 342.1703830 - kafer-billet@tiscali.it



VOLKSWAGEN Maggiolino 1200, 1982, originale e perfetta, km 77000, nessun lavoro da fare. Tel. 348.5113854



VOLKSWAGEN Maggiolino, 1300 Automatic, 1969, in ottime condizioni, frizione Saxomat revisionata, iscritta CRS ASI. Scadenza revisione dicembre 2022. Visibile a Padova. 12.800 euro trattabili. Tel. 340.2564859



VOLKSWAGEN 1300, 5 marce benzina, 1987, ASI, originale e perfetta, nessun lavoro da fare. 1600 euro. Tel. 348.5113854



VOLVO 850 GLT, 2.0 20V, 1995 5 cilindri benzina, aspirata, 143cv, manuale, tetto elettrico, cerchi 16", centralina e ventola clima nuovi, km 173.000, paraurti graffiati, interni velluto, visibile e provabile su strada, documenti ok. 2300 euro. Tel. 347.8825498 ore lavoro

PER LA TUA PUBBLICITÀ SU

epocAuto

0546/22112

pubblicita@epocauto.it

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

Dal 1947 cromature a specchio per AUTO D'EPOCA

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

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

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

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

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



MONTI GIUSEPPE

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

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

Come nuovo




Com'era ANCHE PER AUTO D'EPOCA

BATTERIE



55Ah	€ 58,000
65Ah	€ 70,000
75Ah	€ 78,000
85Ah	€ 88,000
95Ah	€ 98,000
105Ah	€ 108,000

ACCESSORI AUTO



4 cerchi nuovi presi per montaggio gomme da neve su Range Rover. 200 euro. Tel. 328.0516097 - Udine sannitonicola@gmail.com



Banco Alfa Romeo per riscontro scocca. 8000 euro. Tel. 02.2894429 (segreteria)



Blocco di 10 **volanti** perfetti. 1.500 euro Tel. 328.0516097 - sannitonicola@gmail.com - Udine



Cerchio Borrani record bimetallico da 14 attacco Fiat, usato in ottime condizioni per 1100 tv e derivate Abarth. 250 euro. Tel. 337.607308

Blocco filtri aria nuovi per tutte le auto. Tel. 338.4566475 - Lucca



Doozer per carrozzeria trazione. 1500 euro. Tel. 02.2894429 (segreteria)



Paraurti per Alfa Romeo Duetto Osso di seppia, dal 66 al 69, 1300 e 1750 anteriore e posteriore nuovi mai usati. 1.200 euro trattabili - Tel. 329.2970101

Per Abarth 850 1000 carburatore Weber 36DCD7 in buonissime condizioni. 550 euro Tel. 346.3045499 - Parma



Per Alfa GT Veloce Scalino, cambio 5 marce rapp. 9/41 con comando frizione meccanico, rarissimo, visibile a Gambettola. Tel. 337.607308



Per Alfa Romeo 1750, volante, coppe ruote, mascherina, manometri, fregio posteriore 1750, coppe Mercedes anno 1970 più 3 sopracoppe. 400 euro trattabili. Tel. 333.1702449 - Prov. Torino



Per Alfa Romeo 2000 berlina, quadro strumenti in ottime condizioni, ho anche varie minuterie, profili porte pezzi di meccanica della 2000. 90 euro. Tel. 337.607308 (FC)

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

fllirossityre
 fllirossipneumaticisrl



Per Alfa Romeo 2600 Sprint 1960. 300 euro Tel. 338.9144434 - adriano.bernardelli@gmail.com - Mantova

Per Alfa Romeo Alfa 6, fari a coppia e coppia posteriori, totale 4 pezzi. 1.000 euro. Tel. 0775.271513 - 339.2589096 - Frosinone

Per Alfa Romeo Alfa Sud Sprint Veloce 1977, porte destra sinistra, cofano anteriore e posteriore, parabrezza, insegna luce targa. Tel. 349.2957960 - Napoli

Per Alfa Romeo Giulia 1600, 1966, cruscotto completo, tunnel con strumentazioni in ottime condizioni. Tel. 349/2957960 - Napoli

Per Alfa Romeo Giulia, carburatori Weber Dell'Orto Solex. Tel. 347.8786981 - Genova



Per Alfa Romeo GT 1600 Scalino, cambio rapp. 9/41 con comando frizione meccanico, in buone condizioni, molto raro, visibile a Gambettola. Tel. 337.607308

Per Alfa Romeo TZ, cassoncino aspirazione, filtro. Disponibile tutti i ricambi per Alfa Romeo TZ1 e TZ2. Tel. 347.6246994



Per Alfa SZ, fanalini posteriori carrello; Dauphine con supporto in lamiera adattabili auto anni '50/60 in buone condizioni. 200 euro. Tel. 337.607308 - Forlì



Per auto anni '50/60, coppia fendinebbia usati di piccolo diametro, adatti per Topolino sportive. 90 euro. Tel. 337.607308

Per BMW 1970, 2 porte, parabrezza, lunotto, cofano anteriore posteriore, paraurti. Tel. 349.2957960 - Napoli

Per BMW 700 berlina coupé, 1960-65, lunotto, sportello sinistro completo, cofano anteriore e posteriore Luxus, assali anteriori e posteriori completi di dischi e ammortizzatori. Prezzo da definire. Tel. 338.6022343 - robertorafanelli@gmail.com - Pistoia

Per BMW coupé 1980, porte destra sinistra, lunotto, paraurti, parabrezza, interni, modanature. Tel. 349.2957960 - Napoli



Per Fiat 1100 A-B-E musone, testata derivazione Simca Aronde, da modificare attacco pompa acqua per montarla sul motore Fiat. 200 euro. Tel. 337.607308



Per Fiat 1100 E musone, kit frizione con disco nuovo e spingidisco in buonissime condizioni. 120 euro. Tel. 337.607308

Per Fiat 126P lamierati usati, cofani anteriori e posteriori, 2 porte complete, traversa posteriore con paraurti. 200 euro. Tel. 348.7504963 - Biella

Per Fiat 128 Confort 1972, porte destra e sinistra, paraurti, radiatore, cofano anteriore e posteriore, parabrezza, lunotto, interni. Tel. 349.2957960 - Napoli

Per Fiat 1500 C, 1966, lunotto, differenziale completo di asse, semiasse tamburi freni cambio paraurti contachilometri modanature. **Per Fiat** 1500, 1964, differenziale completo, asse e tamburi, freni, cambio balestre lunotto. Tel. 349.2957960 - Napoli



Per Fiat 1500, motore 6 cilindri del 1938, 2000 euro. Roma Tel. 338.3103166



Elettrauto Franco Srl
di FRANCO RODIGHIERO
Elettrauto d'altri tempi
36015 SCHIO (VI) - VIA DELLA POTARA, 41
TEL.OFF. (0445) 526460 - 530052
elettrautofranco@virgilio.it
Ricostruzione impianti elettrici su vettura e costruzione accessori cruscotto



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

Per Fiat 500 C Topolino, balestra anteriore nuova, tubo di scarico, cambio di velocità, telaio e capote, fanaleria varia, accessori vari e altro. Tel. 338.4566475 - Lucca

Per Fiat 500 C, 4 ruote seminuove con gomme Michelin. Tel. 339.1987696 - Torino

Per Fiat 500 F, guarnizioni in gomma nuove per girovetri; motorini avviamento e dinamo revisionati pari al nuovo. Tel. 347.8786981 - Genova

Per Fiat 500 L volante, copricruscotto pannelli int. parafanghi posteriori; cruscotto 500F, 500R, 500L, cofano posteriore Bianchina come nuovo e cruscotto. Tel. 320.1169319 - Benevento

Per Fiat 500 R (595), 1975, motore e cambio completo di semiasse. 300 euro Tel. 339.5243343 - Bologna



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



Per Fiat 500-126, carburatore dell'Orto 28 frg, buonissime condizioni, euro 180. Tel. 346.3045499



Per Fiat 509, 5 cerchi con due assali. Tel. 328.1811753



Per Fiat 600 D e Fiat 850, cambi 5 marce, rapporti da strada con 5° 25km/h più lunga della quarta,

Per Fiat Dino, porta filtro aria. Tel. 339.5382578 - Bologna



Kit di ricambi x Topolino prima serie con telaio. Tel. 340/2290496

Per Fiat Topolino A B, copriruota posteriore, restaurato a nuovo, solo da verniciare. 350 euro

Per Fiat Topolino mod.A, ottima testata già collaudata con prova idraulica + collettore di scarico, tutto ok. Tel. 339.6994058. Treviso
giuseppe.salvian@gmail.com



Per Fiat Topolino C, vendo cofano anteriore (foto) + paraurti anteriore e posteriore, da ricondizionare. 50 euro. Tel. 339.6994058 - giuseppe.salvian@gmail.com

Per Fiat Uno 90, 2 porte anteriori, 2 porte posteriori, 1 cofano anteriore e 1 posteriore, 2 parafanghi anteriori e traversa anteriore. 200 euro Tel. 339.5243343 - Bologna

Per Lancia Aurelia Berlina, 1950/51, calotta spinterogeno usata, strumento cruscotto olio e riscaldamento interno con ventola. Prezzo da convenire. Tel. 329.0454819 - 1516s@libero.it - Grosseto

Per Lancia Flavia berlina e coupé, 1962-66, ricambi vari. Per Lancia Flavia berlina 1500 prima serie 815130 vendo camme e pistoni nuovi originali. Prezzo da concordare. Tel. 335.6181971 - Milano
lucionardi@tiscali.it



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



Per Lancia Appia, cerchi 15x4 1/2. Tel. 340/2290496

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

Per Lancia Fulvia coupé, numerosi ricambi, teste monoblocchi, coppe olio, cambio 5 marce, ponte posteriore 82021. Tel. 346.3045499

Per Lancia Fulvia, ricambi originali di carrozzeria e meccanica per tutti i modelli. Tel. 339.1700501 - chianuccis@aurba.it - Arezzo

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

Busato Classic

di Busato Marco

Riparazioni MECCANICHE AUTO e MOTO d'Epoca
Campagnola Emilia (RE)

Tel.: 345 3964100

E-mail: busatomarcomecco@gmail.com





/webercarburetori
www.webercarburetori.com
Carburatori • Ricambi • Accessori

TECNO2 FOR HIGH DRIVING EXPERIENCE AND PROFESSIONAL PERFORMANCE ONLY
www.tecno2.com
Tel + 39 011 8224969 - vendite@tecno2.it - SPEDIZIONI quotidiane garantite in tutto il MONDO



Per Mini Cooper, cerchi in lega, da 10 euro a 300 euro Tel. 368/762462

Per Opel Kadett gsi Champion/Vectra diamond, 5 cerchi in lega originali a ragno, 15 pollici, 6j, 4 fori, grigi, ottimi. 160 euro. Tel. 3403636284 - demam1982@gmail.com

Per Motori **Porsche** 356, vendo scambio vari ricambi. Tel. 339.1987696 - Torino

Per Porsche 911/930, ricambi vari + Mercedes 300 CE ASI, 1989. Tel. 340.5887696 - Ovada

Per Porsche turbo anni 70/80 alettone 350 euro. Per Alfa Romeo Giulia prima serie 1300 cc mascherina nuova e due fari 250 euro. Fanalini posteriori 150 euro. Solo plastiche 80 euro. Volante in legno diametro 36 come nuovo 300 euro. Per Fiat 500D coperchio punterie nuovo 60 euro. Tel. 320.1169319 - Benevento



Per SAAB Cabrio, Windstop (frangivento) come nuovo, 150 euro. Tel. 328.2299166



Per Topolino C, dinamo revisionata, pompa olio come nuova, carburatore Weber 22 DRA da revisionare, a 100 euro cadauno. Tel. 337.607308

Per Volkswagen Maggiolino, 1969, porte, vetri motore meccanica anteriore posteriore. Tel. 349.2957960 - Napoli

**COLLEZIONISTI E RESTAURATORI
AUTO - MOTO - BICI**

**VEICOLI STORICI PER EVENTI
E MATRIMONI**

SPECIALISTI MOTO FUORISTRADA E ALFA - FIAT - PORSCHE

RIMORCHI PER OGNI TRASPORTO

Trezzano sul Naviglio (MI) Max 348/1311283 - Fausto 346/2342524 - maxdesert84@gmail.com



Selezione di **autoradio** d'epoca di vario tipo. A richiesta, invio elenco dei modelli disponibili con i relativi prezzi. A Gonzaga (MN) Tel. 0376.528166

Blocco autoradio anni 1945-1970, varie marche, completi e funzionanti, anche pezzi singoli. Prezzo da concordare. Tel. 338.4566475 - Lucca

Volante Conti rarissimo mozzo 850 Fiat 350 euro. Coppia carburatori Dellorto 40 nuovi euro 550 per Alfa Romeo e altre. Volante 500L ottimo euro 70 e altro per 500. Cruscotto 500R come nuovo euro 90, per 500 F euro 75. Tel. 320.1169319 - Benevento

Volante restaurato per fuoriserie Pininfarina (Aprilia) diametro cm 42, 450 euro. Tel. 329.2167597

MOTO

AERMACCHI Harley-Davidson SS 350, 05/1974, Km. 40.700, tutta originale, completamente revisionata, iscritta Registro Storico F.M.I., documenti originali dell'epoca, bollo e assicurazione ridotti, scadenza revisione: Giugno 2022. 3500 euro. Alessandria - Tel. 333.8044734 - otello.vanni@tiscali.it



ATALA Mosquito 38B - 49cc, 1952, originale e in tutte le sue parti e completo, funziona tutto bene. 500 euro trattabili. Tel. 339.7695249 - Forlì

BIANCHI Freccia Celeste, 1933, conservata originale con targa 3 numeri e visura, trasporto in tutta Italia, spedisce foto. 3.800 euro Tel. 334.1364324 - Ragusa



BMW K1100 RS, 1991, moto sidecar Smit Germania, documenti regolari. 16000 euro. Tel. 377.0069748



BMW R75/7, 1977, unico proprietario, km 35330, libretto originale, ottimo stato. 6200 euro. Tel. 338.3578470



CAGIVA 350AR, 4 tempi, 1983 CAGIVA 350AR - 4 tempi, 1983, conservato e originale in ogni sua parte, funziona bene, pochi chilometri percorsi. 500 euro. Tel. 339.7695249

CIMATTI Mini Chic 50, anno d'immatricolazione 1976, colore oro, funzionante, tutto originale, in ottime condizioni generali, libretto piccolo originale. 600 euro trattabili. Visibile ad Arona (NO). Tel. 371.1359377



FANTIC Motor TI, 1974, turismo internazionale, 50cc, 4 marce con libretto conservato, funzionante, pochi km, 900 euro. Tel. 335.5315434 - Mantova

GARELLI Mosquito 1951, montato su bici Bella d'Italia nuova da esposizione. 1.300 euro Tel. 335.5425847 solangecandini@libero.it - Bologna

GARELLI Mosquito 38 prima serie con serbatoio. Tel. 338.4566475 - Lucca

GARELLI Sport tre marce 50, 1948, da restauro, ma in ottime condizioni, zona Lucca. Tel. 338.4566475 - Lucca



INNOCENTI Lambretta 125 LI, 125LD, C125, restauri professionali. Tel. 338.1624247 - Udine patrizia.debortoli@gmail.com



INNOCENTI Lambretta LD 150, restaurata, documenti in regola da passaggio. 6500 euro. Tel. 338.8961550



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

la mia copia

Il servizio è gratuito, il lettore è soddisfatto

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

... dal 1965

... qualunque pratica

... per qualsiasi veicolo

... di ogni età

DEMOLITI e RADIATI

PROVENIENZA ESTERA

ORIGINE SCONOSCIUTA

COLLAUDI CPA/MCTC

www.agugginisas.it TEL.02.96320107

INNOCENTI Lambretta 150D, 1956, completamente restaurata, documenti da passaggio, colore beige sabbia. 4.200 euro Tel. 338.1348241 – Macerata



ITOM ASTOR Sport 48cc, funzionante in ottime condizioni. Tel. 338.8230621

LAVERDA GT 750 1969, conservata, iscritta ASI con documenti originali, spedisce in tutta Italia, invio foto a richiesta. 7.900 euro Tel 334.1364324 – Ragusa

LAVERDA Rgs modificata in Sfc con parti originali, nuovo impianto freni Brembo serie oro, piastre dal pieno e nuove forcelle 45 mm, nuovo anticipo variabile, nuove frizione e ruota libera, nuovi cerchi a raggi, anno 1983, 11.500 euro. Tel. 348.5402881 - ruolt@libero.it



MALAGUTI 500 cc sport lusso, 1963, "raro" perfettamente funzionante, poco utilizzato, come nuovo con documenti per immatricolare. 3000 euro. Tel. 339.8766607 Genova - am-immobiliare@libero.it

MATCHLESS 350CC Mod. G3L, colore verde opaco militare con documentazione in regola e perfettamente funzionante. ASI targa oro. Scambio anche con vespa anni '60/70 anche da restaurare. 5500 euro. Tel. 340.6684751



MOTO GUZZI 48 Dingo GT, 1961, totalmente restaurata nel 1990, mai usata, manca il libretto circolazione. 1100 euro. Tel. 0523.896247 - Piacenza

MOTO GUZZI Nibbio 50cc, 1974, motociclo completamente rimesso a nuovo, perfetto di meccanica e telaistica, invio foto. 1.500 euro Tel. 335.8009188 – Bergamo

MOTO GUZZI Nuovo Falcone 500, 1978, 7.000 km, ex carabinieri, tutto accessorizzato, iscritto epoca FMI. 5.500 euro - Tel. 339.2707275 – Rieti



MOTO GUZZI GTS 500, 1938, doc in regola da passaggio, restaurata. 16500 euro. Tel. 338.8961550



MOTO GUZZI Guzzino '65, 1951, restaurato, 30 anni fa, originale con documenti radiati d'ufficio. 1600 euro. Tel. 0523.896247

MOTO GUZZI Stornello 125 Scrambler, 1967, tutta restaurata, come nuova. 6.000 euro - Tel. 339.2707275 – Rieti

MOTO MORINI Kanguro 350 con allestimento Valentini 1984. Moto completamente originale. Iscritta al registro moto d'epoca. Come nuova e perfettamente funzionante. 13000 chilometri. Tel. 348.5550279.



MOTO MORINI, 48cc, Corsarino ZT, con documenti, conservato. Tel. 338.8230621



MOTOM 48 cc, anno 1961, funzionante e con libretto originale, ben conservato, 1400 euro. lorenzato.manuel@gmail.com - Tel. 340.3277907

i tuoi annunci anche su
www.epocaauto.it



MOTOM prima serie 48cc, buone condizioni. Tel. 338.8230621

MV 350 Sport Ipotesi, 1973, da collezionista, unico proprietario, 11.000 km, pari al nuovo, vecchio libretto verde. 7.000 euro. Patrizia.debertoli@gmail.com - Udine

MV Agusta 350cc Ipotesi, 1973, funzionante, libretto regolare da passaggio. 4.500 euro intrattabili Tel. 388.1523290 – Sassuolo



SUZUKI RV90, 1980, pari al nuovo, 450 km circa, revisionato, visibile a Torino. 4300 euro. Tel. 339.6438511

ACCESSORI MOTO

Per Indian Scout anni '20, parti di telaio e motore, vendo in blocco o separatamente. Si tratta prevalentemente di parti originali, qualche parte ricostruita. Tel. 373.7664444



Caschetto d'epoca **Gilera**, in ottimo stato. 120 euro. Tel. 333.4056922



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



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

VARIE



Annuario Ferrari 1963, bozza di stampa della casa editrice Calderini con alcune annotazioni, diverse pagine piegate a metà. Nel complesso condizioni discrete. Moltissime foto b/n e alcune a colori; in brossura, pagine 110, cm 21x27. 160 euro. Tel. 051471871

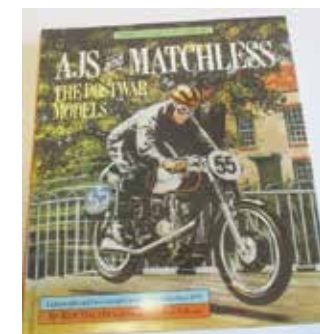


Antica **bilancia** meccanica pesa grano crome vecchio mulino, scatta e segna ogni 10 kg svuotandoli. 1.000 euro Tel. 338.9144434



Camper Safari Way Marco Polo, 1984, meccanica Daily 35,8 - letto base, 200 l acqua, pannelli solari 300 W, generatore Gasperini batterie, ottimo stato. 6.500 euro - Tel. 348.8125244 - Firenze

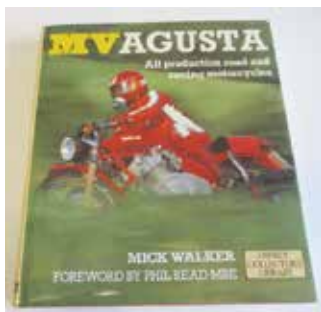
Collezione caschi n.30 ceramica Santerno, anni 2000. 3.000 euro Tel. 335.5425847 - Bologna solangecandini@libero.it



Libro "Ajs And Matchless - The Post War Models", autore Roy Bacon, rilegato ed edito nel 1983 da Osprey publishing Ltd. in inglese, pagine 192, in ottime condizioni - misure cm. 20,5 x 27,5 - tratta ampiamente dei modelli stradali e da competizione -, in appendice dati tecnici, colori, numeri di telaio e motore e dati dei carburatori - numerosissime foto in bianco e nero. 40 euro. Tel. 051.471871 - Bologna



Libro "Le macchine sport e prototipo 1923-1982" il libro rappresenta una panoramica mondiale sulle vetture sport e prototipo prodotte dal 1923 al 1982, con tantissime fotografie di questo periodo, pag.254 ed.automobilia 1982 - g.lurani - condizioni molto buone, vendo euro 110 - Tel. 051.471871



Libro "MV Agusta - All production road and racing motorcycles" autore Mick Walker, rilegato ed edito nel 1987 da Osprey Publishing Ltd. in inglese, pagine 191, in ottime condizioni - misure cm 20,5 x 27,5 - tratta

ampiamente dei modelli stradali e da competizione ed in appendice riporta i dati tecnici - numerosissime foto in bianco e nero. 45 euro. Tel. 051.471871 Bologna



Modellini auto e moto. 180 euro, comprese spedizione. Tel. 368.7624662



N 5 giocattoli Girodani slitta sterzante frenante, monopattino triciclo-bicicletta, bob. In blocco 150 euro. Tel. 335.5315434



Quadro in rame basso rilievo, cm 105x55 con Gilles Villeneuve su Ferrari 126 turbo. 180 euro. Tel. 335.5315434 - Mantova



Cercasi Serbatoio benzina idrofless 105 Turismo come da foto, anche in condizioni precarie purché riparabile. Tel. 328.2429261 - Olbia

QUOD tedesco A.T.V., 2014, gomme 100%, batteria nuova, carburatore nuovo, centralina nuova, cand. Nuove + carburatore ricambi freni olio. 450 euro Tel. 06.9633765 - Velletri

Raccolta cassette filmate Ferrari; collezione modellini Ferrari n.50 selezionati. 2.700 euro Tel. 335.5425847 Bologna - solangecandini@libero.it

Replica casco di Francoise Cevert modello jet nuovo, omologato con confezione, spedisce in tutta Italia. 100 euro tel. 331.5967958 - Torino delsaentoennio@gmail.com

Riviste anni 68 - 75 rilegate Autosprint Ruoteclassiche Auto d'epoca, manifesti corse vari anni 1970 - 2000. 900 euro Tel. 335.5425847 - Bologna solangecandini@libero.it

Riviste automobilistiche Quattroruote, RuoteClassiche, Auto d'epoca, La Manovella, epocaauto, anni 1955 in poi, ottimo stato. Tel. 338.4566475 - Lucca

Volumi Fiat e Lancia. Tel. 334.8216800 - automartinielli@gmail.com

CERCO

Cerco lavoro zona Milano settore ricambistica auto e moto, No esperienza passata, disponibilità immediata, chiedere di Alessandro. Tel. 02.2046608 - Milano

Per BMW 2800 CS serie E9, 1970, cerco parabrezza anteriore neutro e scritta 2800 per cofano posteriore. Tel. 333.2348087

Cerco **modellini** di auto scala 1:43 1:18, Quattroruote a prezzi modici, fregi di auto italiane e straniere. Tel. 334.8216800 - automartinielli@gmail.com

AUTO e MOTO CON MENO DI 20 ANNI

SKODA Octavia 2009, perfetta carrozzeria e meccanica, gancio traino, cambio automatico, diesel, SW, tagliandata regolarmente. 6.000 euro Tel. 337/204208 claudio.cantisani@gmail.com - Torino

VOLVO S80 2.0i Turbo 5 cilindri benzina km 65514 del 1999. Mai incidentata, tenuta in maniera maniacale, per appassionati e interesse storico. Recente manutenzione straordinaria. Pneumatici estivi NEXEN 215/55R16 97W al 90%. Disponibilità cerchi in lega Volvo 7Jx16x49 con Continental 215/55R16H M+S al 90%. 4000 euro. Tel. 347.7925057

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

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

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

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

Scrivere in STAMPATELLO (massimo 200 battute)

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

Abbonati

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

MARCA: MODELLO: ANNO:

TEL. ☐ PREZZO €

E-MAIL: PROVINCIA:

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

Modalità di pagamento: ☐ **GRATIS PER GLI ABBONATI**

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

☐ CARTA SI ☐ VISA ☐ MASTER CARD ☐ EUROCARD

scadenza CVV2

intestata a

num.

☐ Allego assegno banc. (non trasf.) intestato a Edizioni C&C
☐ Addebitate l'importo su carta di credito (non elettronica)

firma

data

TARIFE ANNUNCI per PRIVATI GRATIS PER GLI ABBONATI

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

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

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

TARIFE PER OPERATORI COMMERCIALI annunci evidenziati su www.epocaauto.it e sul giornale

☐ **Annuncio con solo testo** ☐ € 15,00

☐ **Annuncio testo + foto (2 passaggi sul giorn.)** ☐ € 35,00

☐ **Anncio riquadrato (2 passaggi sul giornale)** ☐ € 60,00

VEICOLI CON MENO DI 20 ANNI

☐ **Annuncio testo + foto** ☐ € 25,00

DA UTILIZZARE ENTRO IL 30/2/2022

Parte che non comparirà nell'annuncio
DA RESTITUIRE INTERA
Le schede non conformi verranno cestinate

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

Pubblicazione riservata a veicoli datati di almeno 20 anni



DESENZANO DEL GARDA VAL DI SOLE - ST. MORITZ - TRENTINO TOUR DELLE ALPI

(2) - 3 - 4 - 5 JUNE 2022

Eventi internazionali automobilistici di tre giorni e tre tappe per un totale di 754 km. Itinerari di alto pregio turistico e sportivo alla scoperta di incomparabili angoli di mondo, con la degustazione di prodotti tipici enogastronomici, con transiti in territori ricchi di cultura e storia, panorami indimenticabili. Nove passi alpini scollinati che hanno fatto la storia dell'automobilismo sportivo. Sei meravigliosi laghi costeggiati con viste mozzafiato e indimenticabili.

Prima tappa venerdì 3 giugno: Desenzano del Garda, Gargnano, Val Vestino, Idro, Tione, Pinzolo, Madonna di Campiglio, Passo Carlo Magno, Malè.

Seconda tappa sabato 4 giugno: Vermiglio, Passo Tonale, Passo Gavia, Alta Valtellina, Passo Foscagno, Livigno, Passo forcola, Passo Bernina, ST. Moritz, Pontresina, Tirano, Mortirolo, Ponte di Legno, Pellizzano.

Terza tappa domenica 5 giugno: Commezzadura, Passo Tonale, Ponte di Legno, Sale Marasino, Lago d'Isèo, Montecampione, Iseo, Polaveno, Desenzano del Garda.

X SUMMER MARATHON 2022

Gara internazionale di regolarità per vetture categoria storiche sono ammesse le costruite dal 1 gennaio 1947 al 31 dicembre 1991 di tradizione sportiva agonistica con allestimento e configurazione da corsa ad esclusiva discrezione dell'organizzazione. Tre tappe, 90 prove. Per iscrizioni entro il 4 aprile 2022 quota di €1800 - Per iscrizioni fino al 23 maggio 2022 quota di €1950.

TRIBUTE MODERNE SUPERCARS

Grande evento internazionale di regolarità turistica a media in cui vengono accettate 35 moderne **supercars** di alto valore tecnico sportivo dei più prestigiosi brand costruite dal 2010 ad oggi. Un giusto equilibrio tra la passione di guidare la propria supercar su emozionanti itinerari. Panorami unici al mondo, il tutto condiviso da una superlativa logistica abbinata ad una gustosa enogastronomia. Per iscrizioni entro il 4 aprile 2022 quota di €1800 - Per iscrizioni fino al 23 maggio quota di €1950.

TOURIST FOLLOWERS

L'ampio successo ottenuto e la piena soddisfazione dei partecipanti in queste ultime edizioni ci ha motivato a riproporre un raduno turistico **TOURIST FOLLOWERS**, riservato agli appassionati con qualsiasi tipo di vettura storica o moderna che desiderino vivere la Summer Marathon da protagonisti, al di fuori dalla parte agonistica, con gli stessi itinerari, l'attraversamento di comprensori turistici, la degustazione di prodotti locali, il tutto a coronamento di questa grande passione. Per iscrizioni entro il 4 aprile 2022 € 1750 - Per iscrizioni fino al 23 maggio € 1850.

CONCORSI DI ELEGANZA

Tre concorsi di eleganza in tre prestigiose località turistiche: Malè, ST. Moritz, Pellizzano.
Sono ammesse gratuitamente tutte le vetture iscritte.

Summer Marathon – Team Oldtimer Sport ASD
Ponte di Legno 0364 900 300 - 3456611049
info@summermarathon.it - WWW.SUMMERMARATHON.IT

SUMMER MARATHON
PRESTIGIOSO PARTNER DELLA TUA PASSIONE



10.02
13.02
2022

TORINO
LINGOTTO FIERE

AMR

**SARÀ UNA
RIVOLUZIONE**

WWW.AUTOMOTORETRO.IT

✉ info@automotoretro.it

📘 automotoretro.automotoracing

📷 automoto_r

☎ +39 011 350 936

AUTOMOTORETRO

**AUTOMOTO
RACING**

