



# epocAuto

**10**  
PAGINE  
DI PICCOLI ANNUNCI

## Automobili "Z"

*Ingegneria cecoslovacca anni '20*



**Consul-Zephyr -Zodiac MK2**

Le tre grazie

**Ferrari 250 GT**

"Tour de France"

**Le Fiat**

made in Germany

Marche italiane scomparse:

**Maniero 4700 GT**

**Cofani aperti**

o cofani chiusi

**Moto Guzzi**

**Stornello**

**Mercedes Benz 220 A**

65 anni ben portati



**Keijidōsha** 軽自動車

Per la motorizzazione di massa giapponese





S. INHOF

10<sup>a</sup> Edizione | 27 - 29 Agosto 2021

Dieci anni da celebrare insieme!

Informazioni e iscrizioni: [www.passione-engadina.ch](http://www.passione-engadina.ch)

GUEST SPONSOR



HAN



PREMIUM



TECHNICAL



WORLD FRIEND OF





# Sommario

## GENNAIO

n. 1

www.epocauto.it  
epocauto@epocauto.it

**Mensile fondato da:**  
Maurizio Tabucchi

**Direttore responsabile:**  
Enzo Cimatti

**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 U076 0113 1000 0001 2099 487  
BIC: BPIITRRXXX  
intestato a Edizioni C&C srl

**Abbonamenti:** Raffaella Mingazzini  
abbonamenti@epocauto.it

Italia € 30,00 - Formato 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 collaborarvi ai sensi dell'art. 21 della Costituzione della Repubblica Italiana. La pubblicazione degli scritti nelle rubriche "Anteprime/Manifestazioni" è subordinata all'insindacabile giudizio della Redazione; in ogni caso, non costituisce alcun rapporto di collaborazione con la testata e, quindi, deve intendersi prestata a titolo gratuito. Notizie, articoli, fotografie, composizioni artistiche e materiali redazionali inviati al giornale, anche se non pubblicati, non vengono restituiti.

epocAuto

- 2 Il fotoquiz di epocAuto  
Notizie in breve - Attualità
- 4 Mercedes Benz 220 A  
*di Vittorio Falzoni Gallerani*
- 9 L'ibrida con sei ruote  
*di Elvio Deganello*
- 10 Automobili "Z"  
*di Giuliano Silli*
- 16 Marche Italiane Scomparse: Maniero 4700 GT  
*di Nino Balestra*
- 18 Le Keijidōsha  
*di Elvio Deganello*
- 22 Consul, Zephyr e Zodiac MK2  
*di Maurizio Schifano*
- 26 Ferrari 250 GT Tour de France  
*di Giuseppe Valerio*
- 29 Parliamo di cofani?  
*di Marco Giachi*
- 32 Le Fiat, made in Germany  
*di Antonello Biscini*
- 37 Opel Calibra  
*di Nicola Colangelo*
- 38 Luigi Fagioli, la terza EFFE dell'Alfa Romeo  
*di Gabriele Scotto*
- 42 Uno Stornello... campagnolo  
*di Mauro Preti*
- 45 *Dai Club:* Garage del tempo
- 46 Biblioteca
- 47 *Manifestazioni:*  
Terre di Canossa - Modena 100 ore
- 48 Anteprime



4 - Mercedes Benz 220 A



10 - Automobili "Z"



18 - Keijidōsha



26 - Ferrari 250 GT



42 - Uno Stornello... campagnolo

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

Lancia Ferrari D50

Volvo Amazon 120

VW Porsche 914

Fiat 1100/103

Citroën Sahara

## epocAuto

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

### il carrozziere



1 - Lo stile della carrozzeria della Volkswagen Polo prima serie (dal 1975 al 1981) è nato in Italia. Da chi?

- A. Bertone - Marcello Gandini  
B. Italdesign - Giorgetto Giugiaro  
C. Ghia - Tom Tjaarda

### L'Auto



2 - La BMC ha sviluppato dalla "Mini" due modelli allungando la coda, cambiando la calandra e impreziosendo le finiture. Come si chiama quello nella foto?

- A. Riley Elf B. Radford Mini  
C. Wolseley Hornet

### il Cinema



3 - La Adams Probe 16, costruita in quattro esemplari con motori BMC 1800 elaborati Janspeed, è apparsa in una serie televisiva inglese e in un celebre film di Stanley Kubrik. Quale è il titolo?

- A. Blade runner 2049  
B. Arancia meccanica  
C. Il giorno della luna nera

## "Peugeot Insieme" ad Auto e Moto d'Epoca 2020 - Padova

"PEUGEOT INSIEME" la Federazione dei club affiliati al Club Storico Peugeot Italia, composta da Passione Peugeot Auto Club Italia, 406 Coupé Club Italia e 106Rallye.it Club Italia, si è presentata per la prima volta ad Auto e Moto d'Epoca a Padova dello scorso ottobre. La volontà di avvicinare un pubblico eterogeneo ai servizi offerti dal Club Storico Peugeot Italia ha determinato la costituzione di una associazione in grado di offrire una serie di prestazioni fondamentali

- CRS - ASI (Certificato di Interesse Storico) per le vetture "over 20"
- 2 anni di iscrizione automatica al Club Storico Peugeot Italia.
- 1 anno di Iscrizione all'ASI con abbonamento annuale alla rivista "la Manovella" + Tessera personale alla federazione PEUGEOT INSIEME
- Appuntamento annuale a "Peugeot Insieme", l'esclusivo raduno in pista, aperto a tutti gli amanti del marchio del Leone.
- Sconti esclusivi sui libri dedicati ai modelli Peugeot scritti da Daniele Bellucci de La Galerie Peugeot di San Gimignano (SI).
- Libro esclusivo sulla Storia di Peugeot a tutti gli iscritti al sodalizio "Peugeot Insieme".

**Club Storico Peugeot Italia:** nasce nel 1998 dall'iniziativa di alcuni soci fondatori con il supporto di Peugeot Automobili Italia spa. Circa 150 gli associati in tutta Italia.

A partire dall'anno 2000 Club Federato A.S.I. è associato a L'Aventure Peugeot Citroen DS.

[www.clubstorico.peugeot.it](http://www.clubstorico.peugeot.it) - [clubstorico@peugeot.com](mailto:clubstorico@peugeot.com)

**Passione Peugeot Auto Club Italia:** l'Associazione che riunisce i possessori di tutti i veicoli del Marchio del Leone. Fondato nel 2002, conta circa 200 tesserati a livello nazionale ed è diventato il punto di riferimento per gli appassionati italiani della marca grazie al proprio forum internet.

[www.passionepeugeot.it](http://www.passionepeugeot.it) - [press@passionepeugeot.it](mailto:press@passionepeugeot.it)

**406 Coupé Club Italia:** il primo ed unico "Club di modello" dedicato alla Peugeot 406 Coupé, disegnata, costruita ed ingegnerizzata da Pininfarina sulla base della 406 berlina, registra tutte le vetture dei soci inserendo in un database immagini e dati dei veicoli, il primo passo prima dell'iscrizione ASI. [www.406coupe.it](http://www.406coupe.it) - [segreteria@406coupe.it](mailto:segreteria@406coupe.it)

**106 Rallye.it Club Italia:** nasce ufficialmente a gennaio 2020, dopo un rodaggio di circa tre anni tra raduni, ospitate, fiere e pubblicazioni su riviste di settore. Viene fondato da un piccolo gruppo di appassionati tra i quali spicca Evelin Salafia, attualmente Segretario del Club, molto appassionata e proattiva. L'obiettivo del club è quello di raggruppare i moltissimi possessori dei modelli sportivi di Peugeot 106: Rallye, Gti e XSi e ad altri modelli che godano delle stesse caratteristiche di sportività (205, 309 e 306). Attualmente il Club vanta una novantina di iscritti. Tante le ragazze, a testimonianza di un sempre maggiore e crescente interesse anche da parte delle donne.

[www.106rallye.it](http://www.106rallye.it) - [info@106rallye.it](mailto:info@106rallye.it)

## Spirito Italiano

Su Focus TV (canale 35 del digitale terrestre e 414 di Sky) ha debuttato la nuova serie "Spirito Italiano" che vede protagonista Corrado Lopresto alle prese con quattro restauri di altrettante vetture italiane uniche. L'obiettivo è stato promuovere l'affascinante mondo delle auto d'epoca da collezione. Nei 4 episodi della serie è stato approfondito lo studio che c'è dietro ogni auto, con le ricerche storiche e tutto il lavoro di restauro necessario a riportarle alle condizioni d'origine. Protagoniste la Cisitalia D48 con cui corse Nuvolari, l'Alfa Romeo 1900 "La Fleche" esemplare unico di Vignale, la Lamborghini Miura del film "Italian Job" e l'eccezionale Alfa Romeo 6C 2500 SS coupé Touring. Le puntate sono andate in onda tutti i fine settimana di dicembre.



## Errata corrige

Nell'articolo riguardante la VW Karmann Ghia (pubblicato sul numero di dicembre 2020 a pagina 17) ci sono sfuggite due imprecisioni, la prima riguarda il radiatore dell'olio che non è stato introdotto col MY 1967, ma bensì fornito di serie su tutti i motori Volkswagen. Il secondo riguarda il volante a quattro razze che arrivò sì a settembre 1971, ma sul MY1972. Ci scusiamo per la svista.

Risposte: 1. Italdesign e Giugiaro sono autori dello stile della Volkswagen Golf. Scirocco e Passat prima serie. Tom Tjaarda ha definito lo stile della Volkswagen Typ 34 nota come Karmann-Ghia 1500. Marcello Gandini per Bertone ha disegnato la Volkswagen Polo. La risposta giusta è A.  
2. Radford ha elaborato esteticamente alcune Mini. Le BMC Wolseley Hornet e Riley Elf, meglio Mini, hanno entrambe la coda lunga e la calandra verticale, ma quella della Elf è più spessa e superiore. Incontra lo stemma che nella Hornet è sulla griglia. La risposta giusta è A.  
3. In Blade Runner 2049 diretto da Denis Villeneuve nel 2017 è protagonista una Spinner (auto volante) marchiata Peugeot. Nel giorno della luna nera diretto nel 1986 da Harley Coker si ha rilievo la Whingo Concoridia II. La Probe 16 si vede in Arancia Meccanica. La risposta giusta è B.

## L'alfa Giulia GTA al Mirafiori Motor Village

Il Mirafiori Motor Village di Torino, primo flagship store del gruppo FCA, si dimostra ancora una volta un catalizzatore di esperienze uniche per i propri clienti. Infatti ai primi di novembre ha fatto tappa in Piazza Cattaneo l'Alfa Romeo Giulia GTA, la berlina sportiva più performante mai prodotta dal brand Italiano. Per celebrare Giulia GTA è stato curato un allestimento speciale, affiancando il nuovo modello ad una Giulia GTA d'epoca. La nuova Giulia GTA si ispira tecnicamente e concettualmente alla Giulia GTA del 1965 che collezionò successi sportivi in tutto il mondo. Giulia GTA è costruita in una serie limitata di 500 unità, numerate e certificate, pronte ad affiancare la progenitrice del 1965 tra gli oggetti da collezione più desiderati, non solo da ammirare ma preparate per sprigionare su strada una grande potenza, fruibile grazie alle raffinatissime soluzioni tecniche.

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



## Al CMAE il consiglio direttivo elegge il nuovo presidente

Il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca ha un nuovo presidente, è Emanuele Vittorio Gioacchini, "Lele" per i soci e amici del CMAE, che dopo tanto tempo sostituisce l'architetto Marco Galassi, al timone del Club più antico d'Italia per 12 anni, e che da oggi rivestirà la carica di consigliere.

L'assemblea ordinaria dei soci, che a febbraio era stata rimandata a causa dell'emergenza sanitaria, si è tenuta il 23 settembre: il neo presidente, professionista nel settore farmaceutico, appassionato collezionista di veicoli storici, è socio CMAE da 14 anni, ha avuto 311 preferenze su 433 voti totali. Le votazioni per il rinnovo degli organi sociali hanno inoltre conferito le seguenti cariche:

**Vice presidente:** Franco Pampuri

**Segretario:** Mario Aglione

**Tesoriere:** Massimo Hugnot

**Consigliere:** Marco Galassi

**Responsabile manifestazioni**

**auto e moto:** Carlo Achini

**Manifestazioni auto e moto:**

Adriano Francesconi

**Manifestazioni auto e moto:**

Vittorio Pasini

**Responsabile Squadra corse:**

Marco Leva

Il nuovo consiglio direttivo è entrato ufficialmente in carica a partire da lunedì 5 ottobre 2020.

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



Emanuele Vittorio Gioacchini



## ACI: Angelo Sticchi Damiani confermato Presidente

Nella serata di ieri, l'Assemblea dell'Automobile Club d'Italia ha confermato Angelo Sticchi Damiani Presidente dell'ACI per il quadriennio 2021-2024, con oltre il 94% dei voti. Leccese, coniugato, due figli, ingegnere civile e stimato progettista di infrastrutture stradali, Sticchi Damiani è al suo terzo mandato al vertice dell'associazione degli automobilisti italiani. Sotto la sua Presidenza, l'ACI ha "cambiato passo", a partire dall'importante impulso alla digitalizzazione del PRA, oggi l'amministrazione pubblica più avanzata nella dematerializzazione dei documenti e nella semplificazione dei servizi a utenti privati e operatori professionali, con l'80% delle operazioni richiedibili da remoto, via mail o PEC. Sforzo enorme che si affianca alla avanzata progressiva attuazione, in piena collaborazione con il MIT, del Documento Unico che unifica la Carta di Circolazione e il Certificato di Proprietà. Forte anche l'impegno della Presidenza Sticchi Damiani sul fronte sicurezza stradale con ricerca, formazione e informazione, in particolare per la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, che sulla strada sono i più vulnerabili e ancora troppo spesso vittime. Un impulso concreto in questo senso, è stato dato dalla creazione dei Centri di Guida Sicura, da periodiche campagne nazionali di sensibilizzazione, dallo studio e proposta di soluzioni per ridurre l'incidentalità, dal costante contributo legislativo al Codice della Strada, per improntare le norme al rispetto e alla responsabilità prima che alla sanzione, per sua natura successiva all'infrazione.



## Certificate ASI le Ducati 175 che nel 1957 hanno fatto il giro del mondo

La Commissione Tecnica dell'Automotoclub Storico Italiano ha attribuito il prestigioso "Certificato di Identità" alle Ducati 175 che tra il 1957 e il 1958 completarono un incredibile giro del mondo con Leopoldo Tartarini e Giorgio Monetti. La speciale sessione di omologazione si è svolta a Porretta Terme (Bologna), con la collaborazione del club locale Auto Moto Storiche Bagni della Porretta. L'evento ha offerto l'opportunità di ammirare le due Ducati - nuovamente insieme dopo tanti anni - e di incontrare Giorgio Monetti per un viaggio indietro nel tempo, un'immersione nei ricordi e nella testimonianza di uno dei protagonisti di quel viaggio ai limiti del possibile. "Poldino" Tartarini ci ha lasciato nel 2015, ma le sue memorie legate a quell'irripetibile giro del mondo sono raccolte nel libro "Road Map" (edizione LullaBit, 2018) e nel docufilm "Una mappa per due" (produzione PopCult, 2013).



Il motorismo storico si riaccende grazie a "La Befana dell'ASI", iniziativa di ASI Solidale con la quale verranno raccolti generi alimentari e doni per i bambini da distribuire il 6 gennaio alle persone e alle famiglie in difficoltà. In questo momento di grande emergenza il mondo degli appassionati potrà dare ancora una volta un sostegno tangibile a chi ne ha più bisogno. ASI Solidale ha sensibilizzato i Club Federati e i tesserati di tutta Italia affinché la "Befana dell'ASI" sia più generosa che mai. Le donazioni consegnate dai soci ai rispettivi club di appartenenza, saranno distribuite dal club stesso presso le strutture e gli enti di assistenza locali a bordo dei veicoli storici, nel giorno dell'epifania.



Con la serie W80, la Mercedes porta due importanti novità: la carrozzeria portante sulle berline di serie e le sospensioni a quattro ruote indipendenti.

Manca proprio solo una bandierina accanto al parafrangente per sottolineare il ruolo di questa automobile di cui si parla nel testo.

# Mercedes Benz 220 A

di Vittorio Falzoni Gallerani

**I**l progetto del modello 180 W 120 del 1953, il primo della nuova era Mercedes da cui ne deriveranno numerosi altri tra cui il W180 cui appartiene l'auto del servizio, ha importanza fondamentale nella storia della Merce-

des Benz, come diremo più avanti, ma, complice il colore nero dell'esemplare fotografato, non riusciamo ad evitare di iniziare a parlarne ricordando le prime scene de "il presidente del Borgorosso Football Club".

Parliamo di una pellicola del 1970 ove il protagonista, Benito Fornaciari/Alberto Sordi, arriva nel cuore della Romagna dalla Città del Vaticano proprio al volante di un'esemplare molto simile a questo: indimenticabile la sua faccia schifata mentre guida entrando nel paesello di provincia tutto vestito di nero, guanti compresi, e con accanto la altrettanto smarrita mamma.

Chi ha visto il film ricorderà anche il cambiamento caratteriale del Fornaciari una volta risucchiato dall'ambiente del calcio dilettantistico ed il suo contestuale passaggio ad una Maserati Ghibli; una berlina Mercedes, allora, non

avrebbe certo potuto attagliarsi al suo nuovo stile di vita poiché era per definizione un'auto destinata a seri professionisti oppure per ruoli di rappresentanza molto spesso collegati ad ambienti clericali.

Un ruolo che anche questa del servizio ha recitato in uno sceneggiato televisivo: in una scena di "un matrimonio" di Pupi Avati andato in onda tra il 2013 ed il 2014 su Rai Uno, infatti, il suo proprietario, Mauro Barbieri di Vignola (MO), è entrato nella parte dell'autista con berretto per aprirne la portiera posteriore ad una gentildonna.

I lettori più assidui ricorderanno Barbieri come autore in proprio di restauri più o meno profondi delle sue auto; operazione che in questo caso non si è resa necessaria grazie alla robustezza incredibile di queste Mercedes ed alle cure cui questo esemplare è stato sot-

toposto fin dalla sua nascita nonostante i numerosi passaggi di mano; ci racconta che bastò una sapiente lucidatura di vernice e parti cromate (con prodotti e procedimenti che solo lui conosce ndr).

Egli ne è il quinto proprietario mentre quello precedente, colmo della fortuna, era stato un valente meccanico restauratore che ne aveva portato l'efficienza meccanica a livelli pari al nuovo; d'altronde l'aveva comperata per accompagnare le due figliole, a distanza di un paio di anni l'una dall'altra, al ballo delle debuttanti che annualmente si organizza presso l'Accademia Militare di Modena.

Una volta assolta questa funzione l'auto ha passato una decina d'anni ferma nella sua collezione di auto sportive e lì sarebbe rimasta se non fosse intervenuto il Barbieri; pur non usandola più, ci dice il



In primo piano uno dei fendinebbia montati di serie; nel 1956 una dotazione non comune.



*Due viste della berlina nelle quali vogliamo attrarre l'attenzione sull'alloggiamento dei catadiottri posteriori che ci pare non abbia riscontri, nella sua completezza, nella produzione mondiale.*

precedente proprietario, non l'avrebbe infatti ceduta a nessun altro. E per noi è decisamente emozionante trovarci oggi al cospetto di un'auto di sessantacinque anni (si tratta infatti di uno degli ultimissimi esemplari già con servo freno costruito nella primavera 1956) con ancora in parte la sua vernice originale così come la pelle ed i legni che rivestono lussuosamente l'abitacolo e le sue targhe nere per quanto non le prime che erano di Milano.

A conferma di quanto affermato ricordiamo che nel 2009 essa ha conquistato un premio speciale per l'interno meglio conservato al Concorso d'Eleganza di Salvarola Terme (MO) e la Certificazione di Identità A.S.I. con classificazione A/2 (Autentica/parzialmente re-

staurata per qualche ritocco di verniciatura nella parte bassa della carrozzeria).

Ma passiamo a descrivere la storia di questo tipo di vettura; come accennato all'inizio, nel 1953 tutto cambia alla Mercedes Benz: nasce la 180 W120, prodotto di un iter progettuale di brevità inaudita (due anni) essa porta però al debutto a Stoccarda di due novità epocali: la carrozzeria portante e, su di una berlina di serie, le sospensioni a quattro ruote indipendenti; di queste ultime è corretto dire che la soluzione adottata non fu la migliore possibile poiché la sua impostazione con i semi assi oscillanti non consentì mai, nonostante le tante migliorie tentate nel corso degli anni, di fare della tenuta di strada una delle



*Una serie di immagini dove la stessa accuratezza viene confermata all'interno in infiniti dettagli assieme con la qualità insuperabile dei materiali; piccola curiosità: a fianco della chiave di accensione vi è un pomello che ne comanda l'anticipo.*



*Nonostante i parafranghi posteriori ancora accennati la linea Ponton è perfetta; da questa foto è possibile rendersene conto perfettamente.*



## CARATTERISTICHE TECNICHE

### Motore

Tipo M180 II Sei cilindri in linea anteriore longitudinale Alesaggio 80 mm Corsa 72,8 mm Cilindrata 2.195 cc Rapporto di compressione 7,6:1 Potenza massima 85 CV a 4.800 giri Coppia massima 16 kgm a 2.400 giri/min Un albero a camme in testa comandato da catena un carburatore doppio corpo Solex 32 PAATJ Lubrificazione forzata carter umido Capacità carter olio 6 litri Raffreddamento ad acqua capacità circuito 11 lt. Impianto elettrico 12 Volt Dinamo 160 Watt Batteria 56 Ah

### Trasmissione

Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio manuale a quattro rapporti Rapporti del cambio I : 3,40:1; II : 2,32:1; III : 1,52:1; IV : 1:1; RM : 3,29:1 Rapporto al ponte 4,11:1 Pneumatici 6.70 x 13 Cerchi in acciaio 5 x 13

### Corpo vettura

Berlina quattro porte a carrozzeria portante Sospensioni anteriori indipendenti, trapezi trasversali, barra antirollio, molle elicoidali Sospensioni posteriori indipendenti, bracci longitudinali di spinta e reazione, molle elicoidali Freni a tamburo a comando idraulico, da Settembre 1955 servo freno Sterzo a vite e settore Capacità serbatoio carburante 64 litri

### Dimensioni e peso

Passo 2.820 mm Carreggiata anteriore 1.430 mm Carreggiata posteriore 1.470 mm Lunghezza 4.715 mm Larghezza 1.740 mm Altezza 1.560 mm Peso a vuoto 1.180 kg

### Prestazioni (dichiarate)

Velocità massima 150 km/h Consumo medio carburante 9,8 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 20 sec



Due viste del vano motore in ottime condizioni; da notare il voluminoso servo freno disponibile solo negli ultimi esemplari della 220 A.

doti di queste automobili.

Si tratta comunque di una macchina di qualità elevata e piacevole, grazie alla sua moderna carrozzeria con i parafranghi ed i fari integrati, ma piuttosto basica sul piano delle prestazioni: presenta, infatti, ancora un motore quattro cilindri a valvole laterali derivato dal 1,7 della 170 V anteguerra.

Ma nei piani della Mercedes vi era dall'inizio il salto di categoria che avverrà l'anno successivo con la 220 A avente codice di progetto W180; l'impostazione generale rimane la stessa della W120 ma le modifiche sono fondamentali: un primo intervento ai supporti del ponte posteriore e il passo che aumenta di 170 mm essenzialmente

per fare posto al sei cilindri in linea di 2,2 litri nato con sulla W187 del 1951 ancora con il telaio separato. Un motore moderno con albero a camme in testa e, per la prima vol-

ta alla Mercedes, alesaggio maggiore della corsa; incidentalmente diremo che la W187 appartiene a quel ridotto numero di automobili che, a fronte di una meccanica





*Alcune viste degli interni ove si vedono bene le condizioni dell'interno rivestito con una pelle di sessantaquattro anni; qualche piega e qualche scoloritura non fanno altro che aumentarne il fascino, assolutamente da lasciare così. Il pianale è incredibilmente rivestito in gomma: la facilità di pulizia ha, in questo caso, prevalso sul lusso.*

già pienamente post bellica, conserva linee ancora riecheggianti quelle anteguerra per una combinazione dal fascino insuperabile. Queste auto erano talmente belle,

allora come oggi, da causare non poche perplessità alla clientela Mercedes all'apparire di queste così moderne protagoniste del servizio; tuttavia in pochi mesi, vi-

sta anche la presentazione delle versioni coupé e cabriolet della W180, questa nuova linea conquistò il cuore di tutti quei pochi che potevano permetterselo fino a quando, nel 1959, ci fu il cambio di modello e la tiratura si ripresentò tale e quale; ma, si sa, così va il mondo.

Dicevamo del motore tipo M180 che in questa versione aggiornata prende il suffisso II in numeri romani: leggermente più compreso dell'originario, 7,6 anziché 6,5 : 1, guadagna 5 CV fino ad un massimo di 85 a 4.800 giri al minuto per 150 km/h allora più che sufficienti per chiunque; di funzionamento non particolarmente elastico ma equilibratissimo e silenzioso, esso è per giunta montato assieme al cambio ed alle sospensioni anteriori su di un telaio ausiliario: il timore di risonanze su queste prime monoscocche deve essere stato un vero e proprio incubo per tutti i progettisti in generale ed un'ipotesi neppure da prendere in considerazione per quelli della Mercedes Benz.

Tornando ora al passo allungato

della 220 rispetto alla 180 ci pare corretto dire che bastò questo intervento per far sì che anche l'impatto visivo della vettura cambiasse completamente: i dieci centimetri in più del cofano con la calandra più ampia ed inclinata donano all'ammiraglia l'imponenza di cui necessita e, ad aumentare ancora il suo livello, interviene una gragnuola di parti cromate sulle fiancate ed attorno ai cristalli, come si usava ai tempi, tale da farla brillare di luce propria, in particolare se di colore scuro come avveniva quasi sempre a causa delle sue prevalenti destinazioni d'uso cui abbiamo accennato.

Tocco finale i fendinebbia di serie, cromati anch'essi: due occhietti in più che comunicano dal frontale le capacità di indomita stradista ogni tempo di questa berlina che, iscritta alla Mille Miglia del 1956 con l'equipaggio Erwin Bauer/Eugen Grupp si classifica venticinquesima assoluta portando a termine il percorso in 13h. 42 min. 20 sec.; quindi ben oltre i 100 all'ora di media e, si badi bene, con tutte le sue cromature al loro posto





*Indubbiamente ingombrante la ruota di scorta; non solo ma, come si può vedere nell'immagine con tappetino (anche qui sobriamente in gomma) alzato, vi era lo spazio predisposto per una seconda. Qualcuno dei severi clienti di quest'auto sicuramente ne avrà approfittato per mettersi al sicuro da qualsiasi sorpresa.*

tranne le calotte copri mozzo a rischio perdita.

Tra le W180 è l'unica che può vantare questo trascorso e cioè la rende collezionisticamente la più interessante della famiglia anche se le versioni successive saranno ancora più evolute, lussuose e performanti: la prima è la 220S del Maggio 1956, resasi presto disponibile anche in versione cabriolet e coupé, che attraverso l'adozione di un secondo carburatore vede elevarsi la sua potenza a 100 Cv con rapporto di compressione 7,6:1 ed a 106 CV a 5.000 giri con compressione portata a 8,7:1: un valore quest'ultimo che a, quei tempi, richiedeva un carburante

avente numero ottano non disponibile su tutti i mercati.

Ma su quelli che potevano permettersi questi lussi, tra cui il nostro, la 220S vide affiancarsi, nell'aprile del 1958, la 220 SE con alimentazione ad iniezione indiretta del carburante nei collettori di aspirazione; a questo punto il livello dell'auto è ormai stratosferico: i CV sono 115 ed essa vola verso i centosettanta all'ora nel comfort più totale; quasi un'altra macchina tanto che la Mercedes le assegna una sigla di progetto diversa, W128, senza spiegarci il perché che rimane così un mistero. E' vero che a questo livello la ciclistica, in particolare il sempre criti-

cabile ponte posteriore con articolazione centrale e la gommatura a tele incrociate di misura invariata dai tempi degli 85 CV della A, comincia a dimostrare limiti piuttosto seri qualora si desideri spingere, anche in rettilineo. E' in quelle occasioni che le Lancia Aurelia e le Alfa Romeo 1900 diventano irraggiungibili; ma basta comandare all'autista di andare piano come tutte le vere Signore, sia quelle in carne ed ossa sia quelle a quattro ruote, preferiscono perché la qualità di marcia ritorni impeccabile. Un comportamento che sulla berlina viene naturale; un po' meno nelle sontuose cabriolet con le quali a volte si sarebbe magari vo-

luto impressionare la propria compagna con qualche prodezza guidatoria e ancor meno con le coupé: veicoli, per definizione, destinati al turismo veloce.

Limiti che non hanno però inficiato il successo di questo modello che nel 1959 lascia il testimone alla sua erede dopo poco più di 116.000 esemplari prodotti.

Interessante, anche per capire la loro esclusività, estrapolare le cifre delle derivate coupé e cabriolet che, pur sopravvivendo alle berline per un altro anno, totalizzarono solo 3.529 esemplari con meccanica S e, addirittura, 1.942 in tutto con meccanica SE. ▲

## LA COLLEZIONE ASI BERTONE AL MUSEO ERARTA DI SAN PIETROBURGO

Il Museo d'Arte Contemporanea "Erarta" di San Pietroburgo ha inaugurato la mostra "Concept Cars: la Grande Bellezza". Si tratta di un chiaro tributo al design automobilistico italiano, per il quale il Museo Erarta ha scelto di esporre sei straordinari esemplari della Collezione ASI Bertone:

l'Alfa Romeo Bella, la Lotus Emotion, la Porsche Karisma, la Chevrolet Corvette Ramarro, la Cadillac Villa, la BMW Birusa. A completare il percorso espositivo, programmato fino all'11 aprile 2021, c'è un'ampia raccolta di disegni e fotografie che permettono di ripercorrere l'impressionante viaggio del design automobilistico italiano nel XX secolo. Il team di designer dell'azienda ha sviluppato concept car per i marchi più disparati, come Alfa Romeo, Lancia, Cadillac, Chevrolet, Porsche, Lamborghini e BMW, stabilendo le tendenze globali dello stile automobilistico per molti anni a venire.



Bertone ha collaborato con grandi del design come Marcello Gandini, Franco Scaglione e Giorgetto Giugiaro, nominato Car Designer of the Century, solo per citarne alcuni.

"Siamo orgogliosi - ha detto Alberto Scuro, presidente dell'Automotoclub Storico Italiano - che un museo così importante abbia voluto celebrare il design automobilistico italiano e che lo abbia fatto con la Collezione ASI Bertone. Queste vetture rappresentano il genio e l'innovazione che l'Italia ha sempre saputo esprimere al meglio. ASI ha acquisito questa importante Collezione nel 2015, per far conoscere al mondo una parte importante della nostra storia motoristica. Ringraziamo il Museo Erarta per aver creduto nel progetto di Enzo Fornaro, sostenuto a sua volta da Alessandro Monti, Console Generale d'Italia a San Pietroburgo".

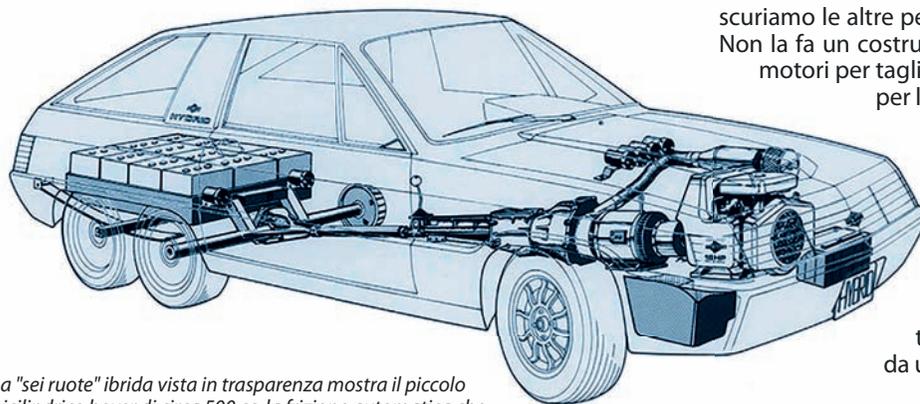
# L'ibrida con sei ruote

Racconti flash di Elvio Deganello



**STYLISH AND PRACTICAL** -- The car's elegant body lines -- the work of Brooks Stevens Design Associates -- envelops the hybrid's state-of-the-art electric car technology. Luxurious interior carries two adults and two children in comfort, with room to spare for the groceries, if need be.

*Il comunicato stampa della Briggs & Stratton dichiara che la sua "sei ruote" rappresenta lo stato dell'arte della tecnologia ibrida, vestito con le eleganti linee della Brooks Stevens Associates. La fascia nera sotto la linea dei parafranghi contribuisce a smorzare l'impatto visivo del terzo asse.*



*La "sei ruote" ibrida vista in trasparenza mostra il piccolo bicilindrico boxer di circa 500 cc, la frizione automatica che lo collega al motore elettrico, il cambio a 4 marce che porta il moto al primo asse posteriore e il pacco delle batterie da camion che da solo pesa più di 4 quintali.*

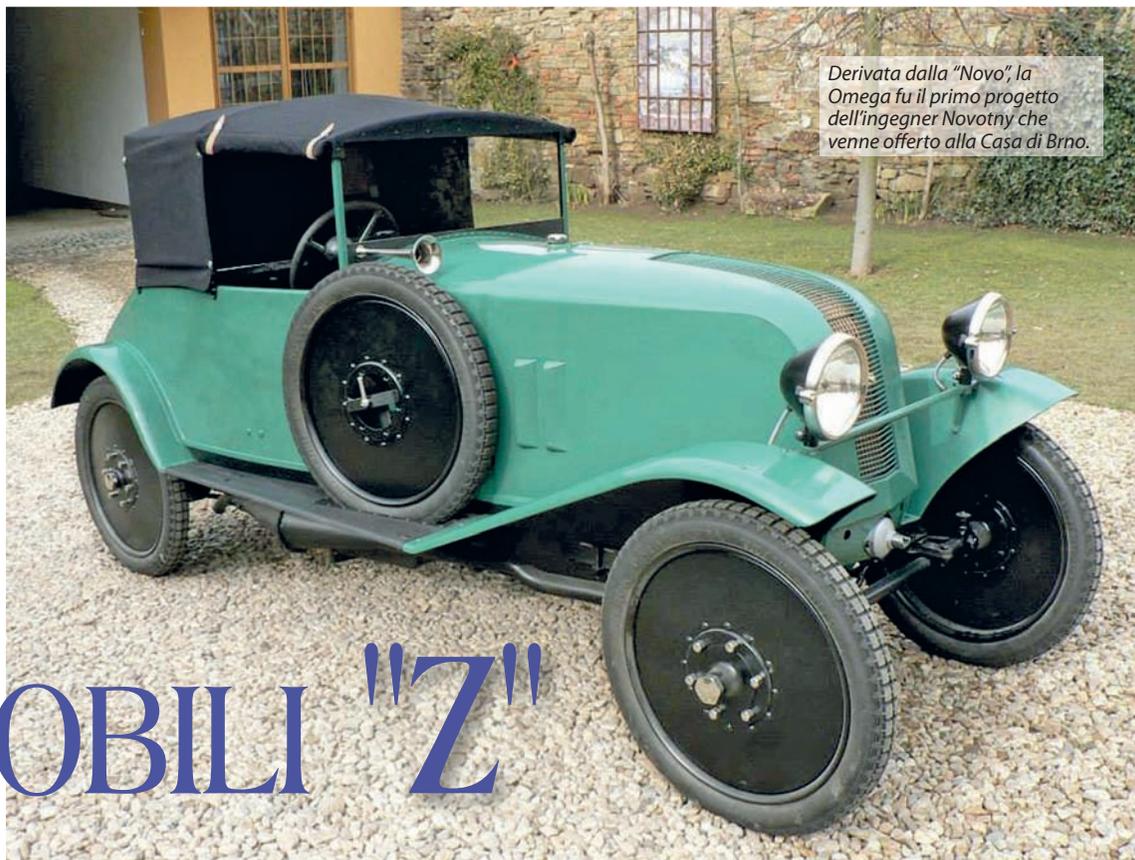
Le auto ibride non sono novità, fa testo la francese Krieger del 1903. Ora trascuriamo le altre per vedere la bizzarra "6 ruote" Briggs & Stratton del 1980. Non la fa un costruttore di automobili, ma il primo produttore mondiale di motori per tagliaerba e affini. Causa scatenante sono gli aiuti governativi per lo sviluppo di veicoli meno inquinanti. La Chrysler e la General Electric fanno la parte del leone e si beccano 9 milioni di dollari per la ETV-1. Briggs & Stratton s'accontenta: 250.000 dollari. Per far quadrare i conti utilizza il suo bicilindrico raffreddato ad aria da 18 CV e il pianale del mini-furgone canadese Marathon. Solo le ruote del primo asse posteriore sono motrici, quelle del secondo aiutano a sopportare i 4 quintali abbondanti delle batterie. Sono 12 al piombo e alimentano un motore elettrico da 8 CV accoppiato a quello a combustione da una frizione automatica. Così a comando si possono far la-

vorare i motori singolarmente o in tandem, ma non è possibile la ricarica "al volo". Il cambio viene da una Ford Pinto come l'asse motore e lo sterzo. La carrozzeria disegnata da Kip Stevens è di vetroresina con le superfici trasparenti di Lucite® DuPont per pesare poco, tranne il parabrezza, che viene da una Volkswagen Scirocco. È interessante il pacco delle batterie che si può sfilare e sostituire all'istante quando è scarico. Interessante è anche il consumo, anzi ridicolo per gli americani. Ma sono ridicole anche le prestazioni: 80 km/h di velocità massima e 22 secondi per accelerare da 0-65 km/h in modalità ibrida o più di un minuto con il solo motore a combustione. In pratica con un'auto così devi scordarti l'autostrada e in città, ammesso che tu abbia pazienza ai semafori, la fai perdere a chi ti sta dietro quando scatta il verde. Ora hai capito perché gli americani le ibride le fanno fare ai giapponesi. ▀



**SPACE EFFICIENT** -- The Briggs & Stratton hybrid electric car was designed to hold two full bags of groceries as well as two adults and two children. The smooth and quiet hybrid electric motor is at its best performance for short trips to the neighborhood market.

*L'ibrida Briggs & Stratton con il portellone aperto per stivare una spesa necessariamente parca perché gran parte del vano posteriore è occupato dalle batterie e perché ogni chilo in più oltre i 1300 dell'auto penalizza ulteriormente le già scarse prestazioni.*



Derivata dalla "Novo", la Omega fu il primo progetto dell'ingegner Novotny che venne offerto alla Casa di Brno.

# AUTOMOBILI "Z"

di Giuliano Silli

**A**l termine della Prima guerra mondiale, l'Impero austro-ungarico venne cancellato dalle carte geografiche e rimpiazzato dagli enti statali che ne riflettevano le nazionalità più numerose: regno d'Ungheria, regno di Jugoslavia, repubblica d'Au-

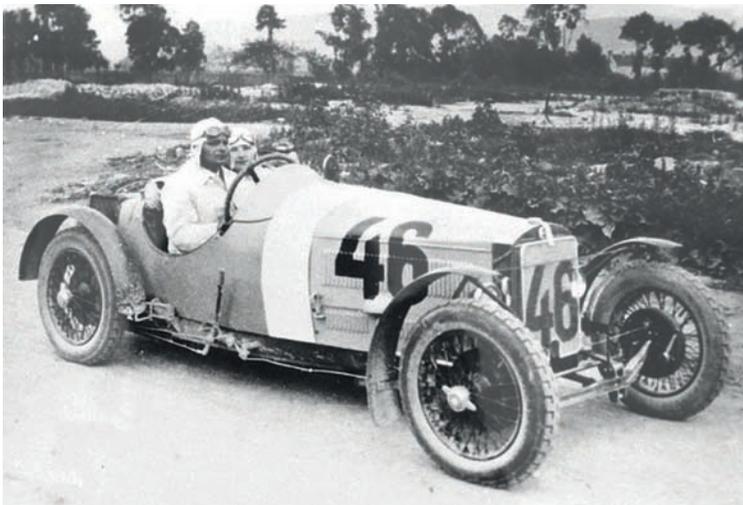
stria, Repubblica cecoslovacca. Ma mentre i primi tre ereditarono territori basati perlopiù sul settore economico primario, la Cecoslovacchia ereditò la parte più industrializzata dell'ex impero, il cui sviluppo era stato qualitativamente pari a quello delle nazioni

europee più evolute. Finito il conflitto, anch'essa, quindi, dovette riconvertire la produzione da bellica a civile, e uno dei possibili sbocchi sarebbe stata la produzione di automobili. Una delle istituzioni che dovette pensare a tale eventualità fu l'ex arsenale viennese di Brno che, diventato Arsenale di Stato, poco dopo venne privatizzato con la ragione sociale Ceskoslovenska Zbrojovka a.s. (Armeria Cecoslovacca società anonima). La nuova azienda dovette subito fare i conti con il mantenimento del personale in eccesso dovuto alle necessità di guerra, e che ora poteva essere utilmente impiegato in funzione di quest'obiettivo industriale ausiliario, avviato quasi subito grazie all'offerta dell'ingegner Bretislav Novotny. Nonostante un corso di ingegneria aeronautica alle spalle, l'interesse di Novotny si era concentrato sulla vettura popolare, che realizzò per conto suo in base alle sue teorie, e che chiamò Novo. Si trattava di una costruzione molto semplice: un cyclecar con motore a due tempi e trazione a catena direttamente collegata all'asse posteriore. La proposta per la ditta di Brno fu una elaborazione della Novo che chiamò Omega e che ne ripe-

teva una caratteristica forse rudimentale, ma buona per contenere i costi, ovvero la trasmissione del moto mediante "attrito di superfici": un disco metallico scorrevole lateralmente e messo perpendicolarmente a contatto con una sorta di volano collegato al collo d'oca. Più che un contatto, fra i due dischi si operava uno sfregamento, e la mancanza di un completo attrito tra le due superfici era causa di frequenti slittamenti che nemmeno l'elevato numero di marce (ben 5, nel 1924, per un motore con quattro cilindri di soli 598 cm<sup>3</sup>) riusciva ad evitare. Il primo modello della "Z" (Zbrojovka), denominato proprio Disk poiché Omega si rivelò essere un nome già registrato, fu un fiasco completo, sebbene fosse storicamente stata la prima automobile europea di serie con motore a due tempi; caratteristica che ebbero tutte le successive vetture della Casa. All'ingegner Novotny subentrò l'ingegner Frantisek Mackrle, che tranquillizzò i dirigenti progettando una vettura più ortodossa, la Z18 con motore due cilindri a due tempi di 1004 cm<sup>3</sup>, e favorendo il classico metodo utile per lustrarsi l'immagine – oppure – come in questo caso –



Z "Disk". Il suo nome è dovuto al particolare sistema di invio del moto dall'albero motore a quello di trasmissione. Pur nell'insuccesso, rimane il primo esempio europeo di vettura con motore a due tempi.



La Z18 in versione da corsa. Con questo primo racer, la Casa morava partecipò alle competizioni sportive per far dimenticare l'iniziale passo falso tecnico (Disk).

per far dimenticare al pubblico un insuccesso commerciale: la partecipazione alle competizioni sportive. La nuova Z18 fu subito impiegata in gara inizialmente con elementi della vettura di serie, ma poi, grazie alle prime vittorie sui circuiti locali, con pezzi originali appositamente prodotti in quello

che diventerà un vero e proprio reparto corse. I motori erano sempre a due tempi con cilindrata intorno ai 1000 cm<sup>3</sup> che, muniti di compressore, rendevano le macchine cecoslovacche molto competitive nella categoria "Vetturite" (fino a 1500 cm<sup>3</sup>). Uno dei migliori esempi di questo genere fu



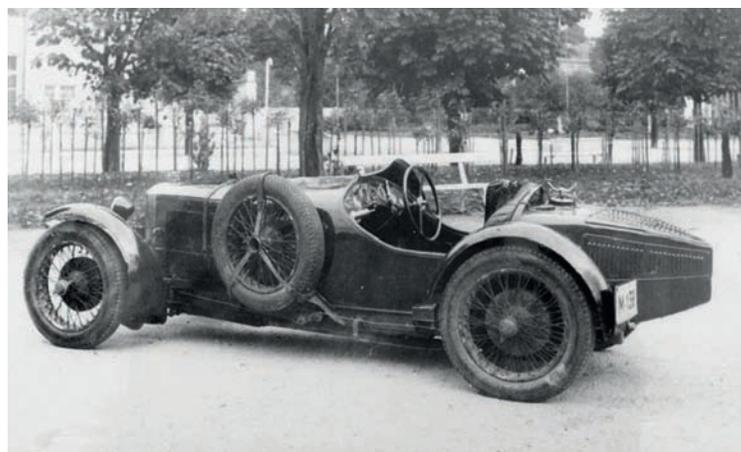
La Z6V è stata una delle rare vetture sportive a montare un motore realizzato secondo il "sistema Junkers". L'originalità tecnica (2 tempi, 6 cilindri e 12 pistoni controrotanti) diede la desiderata visibilità alla Casa, relegando in secondo piano i pochi successi in gara.

il tipo Z6V del 1926 che Mackrle progettò avuto riguardo alla sperimentazione della tedesca Junkers sui propulsori Diesel a due tempi: un motore a cilindri verticali contrapposti dove in ogni

canna scorrono due pistoni, la camera di scoppio dei quali è lo spazio risultante dall'incontro dei rispettivi PMS. La Z6V aveva 6 cilindri in linea nei quali scorrevano 12 pistoni, opposti come i due alberi



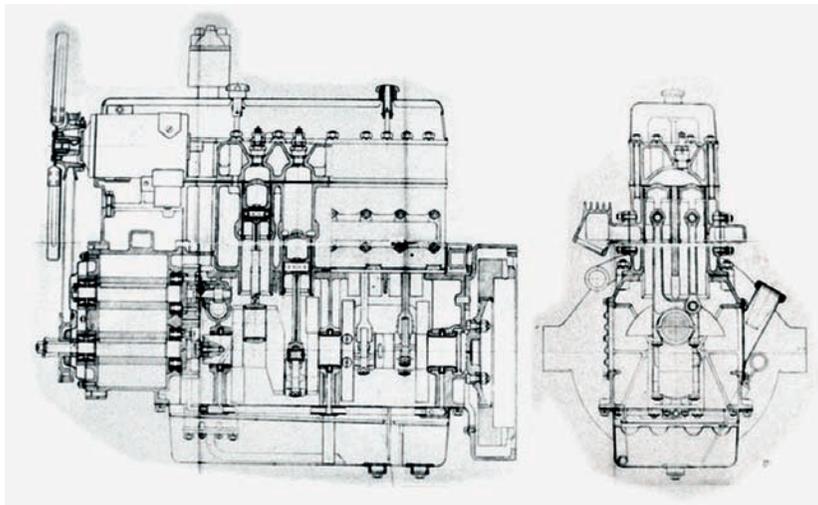
Una Z18 "Pekelnik" ("Infernale") recentemente restaurata e ambientata in un'ala del Palazzo delle Esposizioni di Brno. Vettura ed edificio sono praticamente coetanei (1926 e 1928).



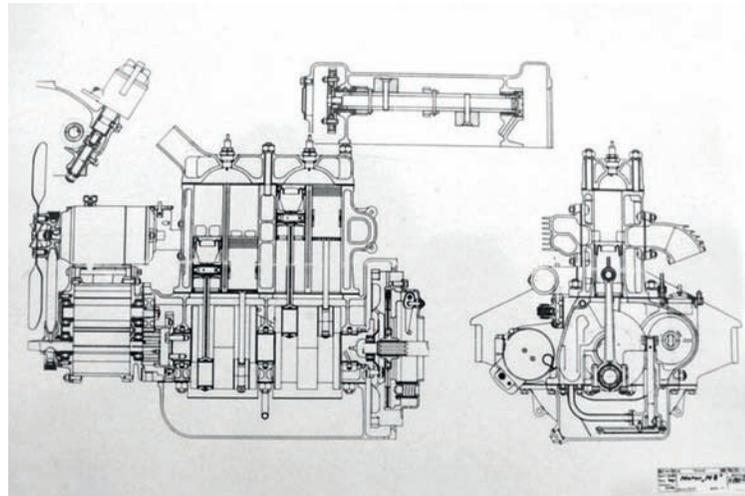
Discendente diretta della Z4V, la S30 fu un modello di transizione verso la Z14. Fu portata in gara soprattutto da clienti privati.



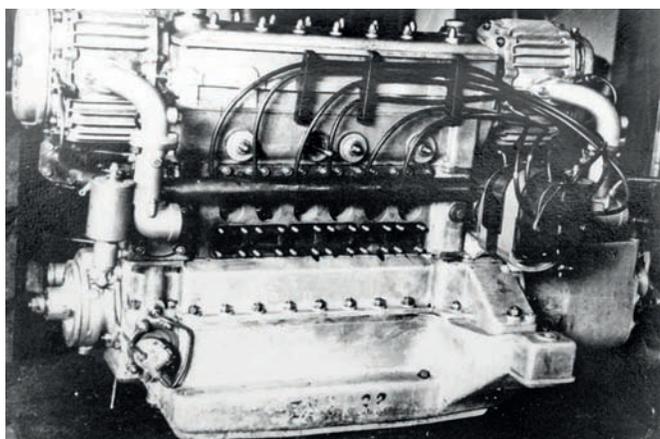
La prima automobile di successo della Zbrojovka Brno è la Z18 del 1926, qui in versione cabriolet. Il motore è un due cilindri a due tempi, raffreddato ad acqua, di 1004 cm<sup>3</sup> e 18 CV.



Il motore della Z14 ha 4 cilindri, in ogni singolo dei quali scorrono 2 pistoni affiancati e disposti trasversalmente, più chiaramente visibili nel disegno a destra.

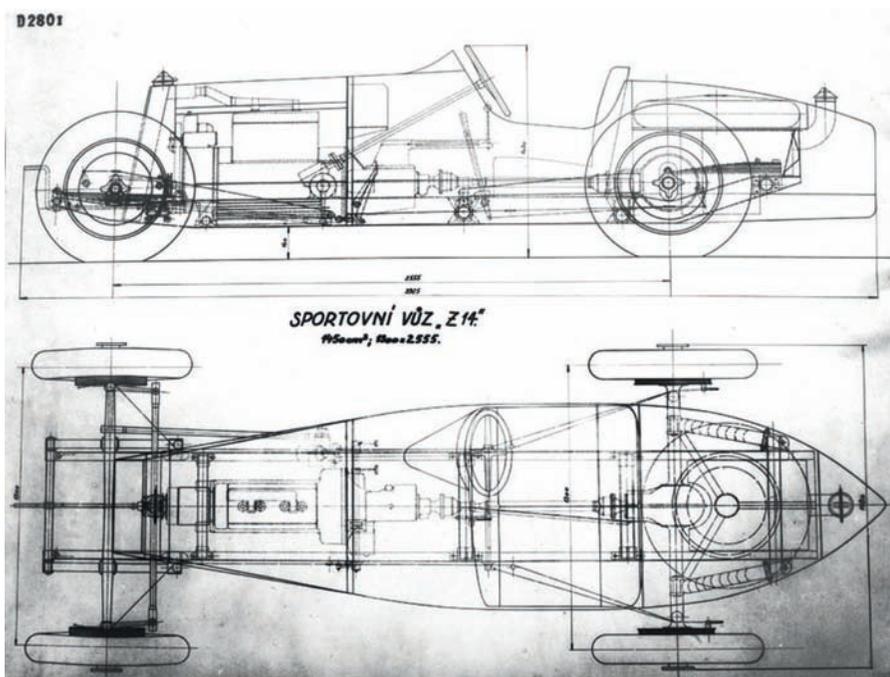


Disegno del motore della Z4V. Nei due cilindri scorrono 4 pistoni affiancati (a due a due) in senso longitudinale, come si desume confrontando la sezione frontale.



Il motore della Z6V. In ogni cilindro scorrono 2 pistoni la cui comune camera di scoppio è al centro, in corrispondenza di due candele (una per lato). Notare i due compressori alle estremità dell'albero a gomiti superiore.

A lato, disegno della Z14. Si trattava di una costruzione concettualmente molto simile alla Bugatti, vettura da battere negli anni 1926 - 1930.



Una Z18 al giorno d'oggi. L'essenzialità della carrozzeria non deve far dimenticare la sua costruzione artigianale. Circa 2500 furono i modelli prodotti dal 1926 al 1930.



Tecnicamente ortodossa (motore due cilindri a due tempi di 993 cm<sup>3</sup> con 22 CV), la Z9 patì un prezzo elevato che ne limitò la produzione - 850 esemplari - al solo biennio 1930-32.



La versione a 4 porte della Z9 evidenzia un disegno piuttosto conservatore e abbastanza simile al panorama automobilistico dell'epoca.



Una Z9 carrozzata da Sodomka in una versione torpedo che si distingue per il fregio sotto la linea di cintura, necessario per alleggerirla, tipico della scuola tedesca.

motore collegati tra loro tramite una cascata di ingranaggi; due carburatori Zenith e due compressori Zoller completavano la meccanica che, con 75 - 80 cavalli per 1085 cm<sup>3</sup>, permetteva una velocità massima di 180 km/ora. Nonostante una certa difficoltà nel raggiungimento della temperatura ottimale d'esercizio, i risultati non tardarono a venire, ma nel 1928, durante un giro di prova, il pilota collaudatore Bedrich Soffer sarà vittima di un incidente. L'ingegner Mackrle ne rimane profondamente amareggiato, e dà le dimissioni. L'anno dopo viene assunto l'ingegner Vladimír Soucek, che in vista del G.P. di Germania rielabora il motore della Z6V sostituendo i compressori a palette Zoller con i più efficaci Roots e rivestendo i pistoni con una lega metallica in funzione termica. Viene inoltre approntata la Z4V, una due cilindri con due pistoni affiancati longitudinalmente per singo-

lo cilindro, con unica camera di scoppio, di 995 cm<sup>3</sup>. Purtroppo, le due vetture dovranno abbandonare per guasti meccanici, facendo infine decidere il ritiro della Casa dalle competizioni, con le vetture ufficiali cedute ai privati. Che comunque continueranno a correre e a vincere, sebbene in gare minori: questo permetterà un'evoluzione della Z4V (tipo S 30), oltre a dare un'ultima possibilità a Soucek. Infatti, per il 1931 progetta la Z14 con un nuovo motore di 1444 cm<sup>3</sup>, sempre a due tempi ma con 4 cilindri nei quali scorrono otto pistoni affiancati a due a due in senso trasversale. Sovralimentata col sicuro compressore Roots, la nuova macchina è pronta per il circuito di Masaryk dello stesso anno. Anche stavolta andrà male, e l'ingegner Soucek è costretto a dimettersi. Se l'attività dell'ufficio progettazione è effervescente nel settore sportivo, quella riguardante le vetture di serie non è da me-



Una Z4 Roadster III Serie del 1934 carrozzata da Plachý di Brno. L'armoniosa eleganza delle forme tradisce un'istintiva ammirazione per la Bugatti, deducibile dall'andamento dei parafranghi posteriori.



Anche il carrozziere praghese Jindřich Dostál conferisce alla piccola Z4 una signorilità inimmaginabile per un'utilitaria, ma piuttosto evidente in questa cabriolet del 1935.



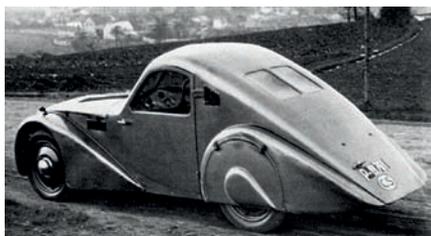
Una Z4 seconda serie (905 cm<sup>3</sup>) del 1933. Nonostante il mancato accordo con la DKW, la bravura dei tecnici boemi consentirà di produrre la prima trazione anteriore cecoslovacca.



Sempre dovuto all'abilità di Dostál, ecco un cabriolet dalle forme classiche proposto per la quinta serie della Z4 (1935/36).



*Nell'oltrepassare lo status di semplice utilitaria, la Z4 riesce ad apparire come una vettura sportiva alla moda; impressione che quest'immagine promozionale contribuisce a diffondere.*



*Preparata per la Mille Miglia cecoslovacca del 1934, la Z4 adottava una carrozzeria speciale in alluminio la cui essenzialità era pari alla sua efficienza aerodinamica.*



*La Z4 è stata il modello trainante per la Zbrojovka fino alla fine dell'attività produttiva automobilistica. Dal 1933 al 1936 sono stati costruiti in tutto 2680 esemplari.*



*In quest'artistica immagine pubblicitaria, un'efficace grafica in stile modernista mette in risalto le qualità della nuova Z5: rapidità ed eleganza.*



*1934, partenza della corsa Lochotín – Tremosná: la Z4 aerodinamica è in pole position tra due Walter Junior S. Notare i fari di queste ultime, girati di 90 gradi per diminuire la resistenza all'aria.*

no. Dopo la Z18, prodotta dal 1926 al 1930 in circa 2500 pezzi, tocca alla Z9 essere il modello di riferimento della Casa, ma le caratteristiche tecniche piuttosto conservatrici, quantomeno rispetto all'attività agonistica appena descritta, e soprattutto il prezzo elevato, non la rendono attraente a un pubblico che può scegliere, ad esempio, i pari modelli Skoda e Praga a un prezzo decisamente inferiore. L'azienda si trova di fronte a un bivio: considerando che l'automobile contribuisce al bilancio generale per uno scarso 10% (la fabbrica ha sempre continuato a produrre principalmente armi), c'è una forte voglia di chiudere tale settore, ma si tenta un'ultima possibilità.

Nel 1931 ci sono dei contatti con la tedesca DKW per portare in Ce-

coslovacchia il modello "Frontantrieb" (trazione anteriore) da produrre su licenza, ma la contropartita economica richiesta va ben oltre le previsioni: due milioni di marchi per le attrezzature più il 6% per ogni vettura prodotta. Al deciso rifiuto della Zbrojovka corrisponderà una risoluta prova di competenza (e d'orgoglio): in circa sette mesi, lo staff del nuovo responsabile dell'ufficio tecnico, Borivoj Odstrcil, mette a punto il prototipo ZA32, ultimato nel gennaio del 1933 e che in aprile debutterà come Z4, una simpatica vetturetta con due cilindri di 905 cm<sup>3</sup>, a due tempi, e a trazione anteriore. La presentazione al Salone di Praga le diede un tale successo che i primi 500 esemplari verranno venduti ancor prima di uscire dallo stabilimento. Prodotta fino al

1936 in cinque serie, con continui miglioramenti estetici e meccanici il maggiore dei quali fu l'aumento della cilindrata a 980 cm<sup>3</sup> a partire dalla terza serie, la Z4 è considerata il miglior prodotto automobilistico della Casa cecoslovacca. Come sempre, la maggior forza trainante di un'azienda sono i suoi clienti, che nella nuova e agile vettura intravedono delle potenzialità competitive: infatti, dopo la partecipazione di una Z9 al Rallye di Monte Carlo del 1931 (ritirati solo per ... aver sbagliato strada!), nel '34 anche una Z4 vi parteciperà, ottenendo due risultati: la soddisfazione del suo conduttore e, soprattutto, una rinnovata fiducia della Casa di Brno sulle proprie possibilità agonistiche. In breve, alla Mille Miglia Cecoslovacca del 1934 la Zbrojovka prepara un team di sei vetture, cinque delle quali vengono costruite con una speciale carrozzeria aerodinamica appositamente per questa gara. Stavolta il risultato sarà più che soddisfacente: primo posto nella propria classe (fino a 1100 cm<sup>3</sup>) e premio per la miglior squadra concorrente. Nonostante i successi sportivi, accompagnati dal costante apprezzamento della clientela, la Z4 è pur sempre l'unico modello della Casa; ma l'ufficio tecnico non riposa sugli allori, poiché nel 1935 vengono presentate due novità: la Z5 "Express" e la Z6 "Hurvinek". Inteso a identificare una vettura di classe superiore rispetto alla pari concorrenza interna del Paese, il progetto Z5 era partito ipotizzando un motore con 4 cilindri, di due litri, sempre a due tempi, con caratteristiche de-



*Quello della Z5 è un raro caso di motore a due tempi con quattro cilindri, raffreddato ad acqua. Si tratta di un 1470 cm<sup>3</sup> (72mm x 90mm) con 40 CV che permetteva una velocità massima di 125 km/ora.*



Sul telaio della Z5, il carrozziere Plachý offriva questo possente roadster realizzato in pochissime unità. Al volante è Vlasta Burian, popolarissimo attore teatrale e fedele cliente (nonché testimonial) della Zetka.



La Z5 era disponibile anche in versione cabriolet, perlopiù affidata alla creatività del noto carrozziere Sodomka. Come sempre, il risultato è un'abile equilibrio tra forma e finizione.



La Z6 era equipaggiata da un bicilindrico originato dividendo a metà il motore della Z5. Venne prodotta per un solo anno a causa della negativa congiuntura internazionale incombente sul Paese.

cisamente sportive; tuttavia è stata scelta la cilindrata di un litro e mezzo per poter sfruttare l'opportunità di produrre la Z6, vettura utilitaria, semplicemente dimezzando il monoblocco della Z5: la nuova piccola Zbrojovka sarà infatti una due cilindri di 735 cm<sup>3</sup>, esattamente metà cubatura della sorella maggiore. I due modelli, presentati a pochi mesi l'uno dall'altro, avranno però una vita brevissima: il 15 ottobre 1936 il

ministero della difesa ordina alla Casa morava di sospendere la produzione di automobili, marcando la necessità di aumentare la produzione di armi. I venti di guerra stavano cominciando a far sentire il loro sibilo soprattutto sulla Cecoslovacchia, presa di mira dai Tedeschi per le note "rivendicazioni etniche", che il patto di Monaco del '38 ufficializzerà rendendo inutile ogni strategia difensiva, e quindi anche la decisione riguar-

dante la Zbrojovka. Z5 e Z6 verranno assemblate fino ai primi mesi del 1937 totalizzando poco più di 350 pezzi la prima, e circa 500 la seconda. L'era delle piccole e agili "Zetka" si chiudeva per sempre, ma la Z sarebbe rimasta per molto tempo ancora sul radiatore di un veicolo a quattro ruote: lo "Zetor", capostipite di una serie di trattori agricoli iniziata nel dopoguerra e prodotti ancor oggi dalla ultracentenaria Fabbrica di Brno. ▀



"La nuova automobile Zeta per il 1935. Z6 berlina 4 posti". La pubblicità per il mercato tedesco sottolinea le capacità di trasporto dell'utilitaria morava unitamente all'innovativo disegno della carrozzeria.



Una delle ultime pubblicità automobilistiche della Československa Zbrojovka (1936). Le tonalità delle vetture non sono casuali, rappresentando i colori della bandiera della Cecoslovacchia.



# Maniero 4700 GT

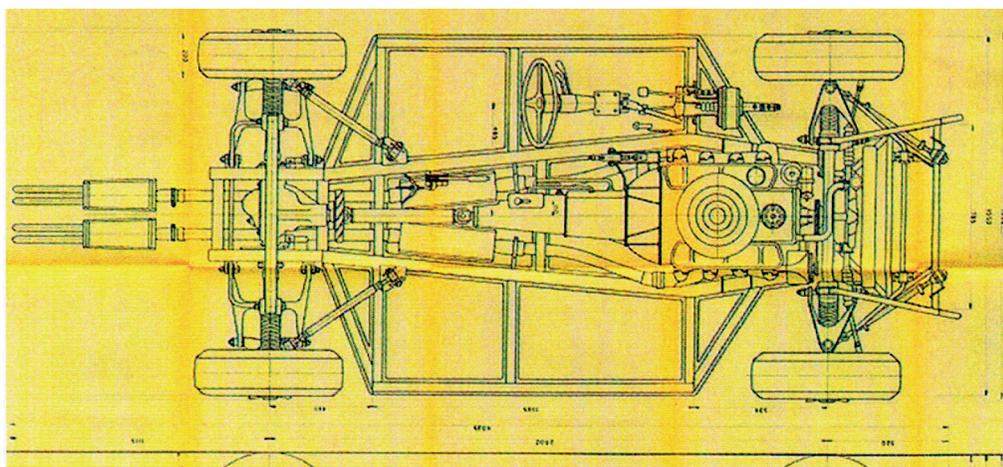
Unica e irripetibile poteva veramente entrare in produzione.

di Nino Balestra

Maserà di Padova (PD) - 1966

**G**uerrino Maniero è un uomo geniale che a fine '800 fonda a Conselve (PD) una azienda per la realizzazione di utensili e attrezzature agricole. Nei primi anni del '900 si costruisce una vettura con motore monocilindrico, per sfidare il treno sulla tratta Piazzola sul Brenta - Padova, che naturalmente vince. Brevetta anche una bicicletta ambivalente uomo-donna che, con un semplice congegno, stacca il tubo superiore del telaio. Nel 1947 il nipote Angelo Maniero sposta l'azienda a Maserà di Padova e cambia la ragione sociale in Motori Maniero, costruendo rimorchi per vari usi, scale aeree per manutenzioni, cabine elettriche, carrelli elevatori e trattori, per i quali produce anche il motore.

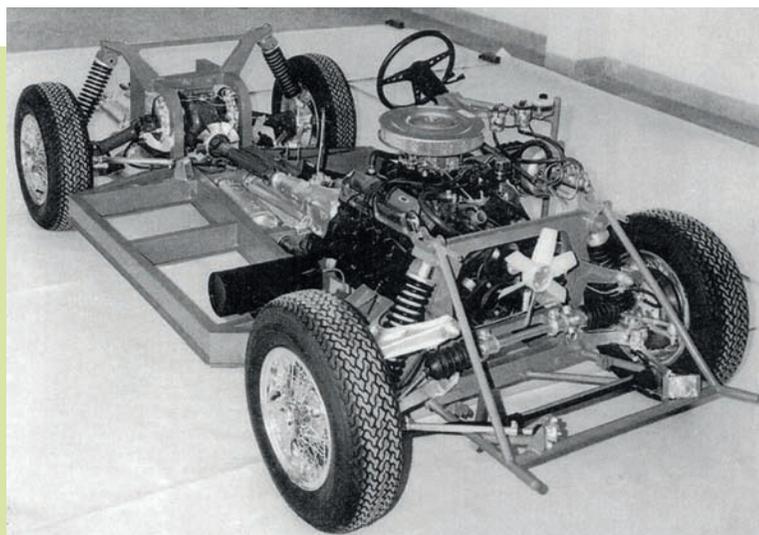
Nel '52 assume la denominazione di Meccanica Maniero e produce speciali autocarri per ENEL e RAI, con sistemi telescopici idraulici che si elevano sino a trenta metri, sia per varie manutenzioni ma anche come provvisori ponti radio, tutto naturalmente coperto da brevetti. Grande appassionato di automobili acquista una Siata 8V 208 CS, che trova però scomoda



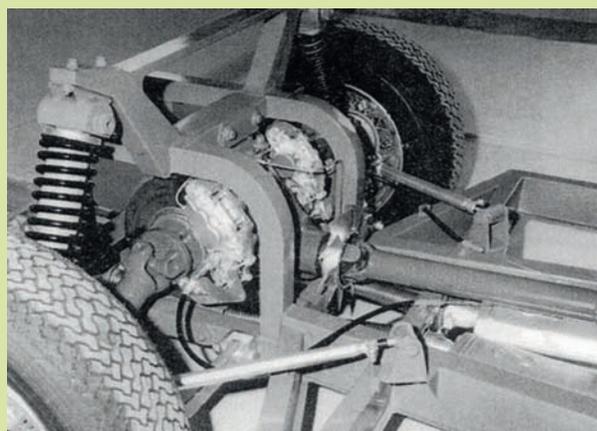
Il nitido progetto della Meccanica Maniero 4700 GT, progettata da Angelo Maniero a metà anni Sessanta e realizzata nella sua officina di Maserà di Padova.

e la cambia poco dopo con una Maserati 3500 GT, alla quale trova altri difetti, così nel 1965 matura l'idea di costruirsi una Gran Turismo che elimini i problemi ricorrenti in questo tipo

di vetture. Più facile da dirsi che a farsi, ma Angelo Maniero non conosce la parola impossibile. Traccia degli schizzi della sua GT ideale, che prevede il motore anteriore,



Lo chassis completo e funzionante, con il motore Ford 8V Tipo 289 da 4728 cc. che eroga 285 CV.



Il gruppo posteriore del differenziale con i freni a disco entro bordo. La vettura dispone di quattro ruote indipendenti e al termine dell'albero di trasmissione monta una piccola turbina che ha la funzione di disperdere il calore che solitamente sale dal tunnel della trasmissione.



La Maniero 4700 GT ritrovata dopo una trentina d'anni di abbandono nell'angolo di uno dei capannoni della meccanica Maniero, con lo strumento che segnava meno di 4.000 Km.



Bella vista di coda della possente Gran Turismo, cucita su misura da Michelotti per Angelo Maniero.



Il lussuoso interno della bella e comodissima Maniero 4700 GT, dove abbonda la soffice pelle chiara e radica di legno.

trazione posteriore, due soli posti però comodi come in una berlina.

Passa in suoi schizzi all'ufficio tecnico della Meccanica Maniero che li trasforma in progetto esecutivo. Per la meccanica ha già deciso, sarà un V 8 Ford, il tipo 289 da 4728 cc. che eroga con un carburatore quadri corpo Holbay 285 cavalli, che possono arrivare a 380 con quattro Weber. Il telaio è costituito da tubi di sezione quadra e rettangolare, che formano una specie di trave centrale. Sospensioni a quattro ruote indipendenti e tanti altri dettagli, studiati proprio per eliminare gli inconvenienti riscontrati sulle Gran Turismo del periodo, per primo il calore trasmesso nell'abitacolo.

A volte le soluzioni sono semplici e il geniale Maniero applica sulla trasmissione, prima del gruppo differenziale Borg&Warner a quattro marce, una piccola turbina che soffia via il calore generato dai tubi di scarico che passano al centro, eliminando anche l'eccesso di calore certamente nocivo al differenziale. Tutto risolto? Non proprio.

La sua azienda è molto impegnata con ordinazioni per almeno un paio d'anni e sottrarre spazio non è l'ideale. Trova però una sala al secondo piano, sopra gli uffici, perfettamente adatta allo scopo. Trasferisce le attrezzature necessarie e inizia il lavoro con un paio di operai specializzati che ben conosce e apprezza. Il lavoro procede in fretta e a fine '65 la vettura, esclusa la carrozzeria, è pronta per i

primi collaudi su strada, ma... c'è un problema. Non si sa come far uscire l'auto dal secondo piano. Per Maniero non esiste ostacolo, sceglie subito la soluzione più semplice. Fa abbattere il muro e con una gru cala la vettura a terra. Il giorno dopo il muro è ricostruito. Tutto a posto come prima! E iniziano i collaudi su strada, con targa prova e un sediola provvisorio. Pianura, strade secondarie tortuose, su e giù per i colli di Abano per provarla anche in salita. Piccoli aggiustaggi, regolazioni, e finalmente la nuova GT soddisfa il suo costruttore.

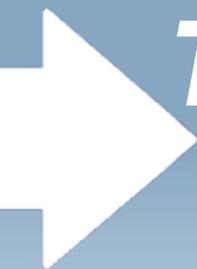
Per la carrozzeria aveva già riflettuto a lungo, durante la costruzione e l'assemblaggio della meccanica, la sua creatura doveva anche essere bella e, osservando l'esistente e visitando i vari Saloni, si convince che la persona ideale sia Giovanni Michelotti. Lo contatta, Michelotti si reca da Maniero che gli illustra la vettura realizzata e già collaudata su strada. Ragionano su come deve essere una moderna Gran Turismo, senza i difetti cronici che interessano più o meno tutti i modelli delle varie Marche. Discutono anche sulla linea che dovrà avere e nasce un feeling fra i due. I primi schizzi che Michelotti fa pervenire, piacciono subito a Maniero. I disegni si affinano e lo chassis motorizzato va a Torino nell'atelier Michelotti. Ne esce una bellissima vettura, che segue ovviamente i temi del momento, ma che allo stesso tempo ha una personalità tutta sua.

E' un coupé ma con un abitacolo comodissimo per due persone, dietro non i soliti due posticini, ma uno spazio dedicato ai bagagli con tanto di cinghie in cuoio già predisposte, aggressivo quanto basta, dal frontale basso e largo con quattro fari rotondi sul muso, una bella tinta azzurro medio metallizzato, ruote a raggi Borrani. La strumentazione è completa, inserita in un bel cruscotto rifinito in pregiata radica, comodi e soffici sedili in pelle, tutto come si conviene ad una vera Gran Turismo stradale, un'auto che si potrebbe usare tutti i giorni. Ogni aspetto del confort è presente, i deflettori anteriori si aprono ruotando una manopola cromata, i vetri posteriori si possono aprire a compasso, mentre sui montanti posteriori ci sono delle feritoie per far defluire l'aria viziata dell'abitacolo.

Naturalmente servosterzo e servofreno per quattro capaci freni a disco e, soprattutto, non si sente il consueto calore salire dal cambio e dal tunnel della trasmissione. Con i loghi del carrozziere ben visibili, la vettura viene esposta al Salone di Ginevra che apre la stagione 1967, collocata fra le novità dei carrozzieri, suscitando notevole curiosità e molti apprezzamenti. Georges Filippinetti, importatore svizzero della Ferrari, va sul prudente e propone, allo stupito Angelo Maniero, l'acquisto di un primo lotto di cinquanta esemplari. Sempre concreto, Maniero si riserva di valutare l'offerta, che indubbiamente lo inorgoglisce.

Rientrato a casa discute con la famiglia questa opportunità. Una cosa appare subito evidente, che è ben diverso il costruire un solo esemplare così, quasi per capriccio, altra cosa è assumersi l'impegno di una costruzione in piccola serie, che deve però rispettare le scadenze, che richiede spazi e manodopera dedicata, che deve fare i conti con i reali costi di produzione. Con saggezza si evita questo salto nel buio e si declina a malincuore l'offerta. L'auto viene usata poco. Dopo qualche anno Maniero cambia le ruote a raggi con i cerchi della Fiat 130, perché gli sembra un look più moderno, ma poi la 4700 GT finisce sul fondo di uno dei tanti capannoni dell'azienda. Gli anni passano, sempre troppo veloci, fino a che il Museo dell'Automobile "Bonfanti-Vimar" di Bassano ormai quasi dieci anni fa, la scopre seguendo i soliti "si dice" che nel 99% dei casi non portano mai a nulla, ma esiste sempre quell'1% che dice di provare. E la Maniero 4700 GT ripulita e un po' lustrata va ad arricchire, in comodato d'uso gratuito, per oltre un anno la collezione del museo bassanese, poi uno dei tanti visitatori contatta gli eredi e se la porta via, dove comincia la sua seconda vita. Testimone di una storia che racconta ancora una volta dell'ingegno italiano, primo esemplare di una piccola serie di 50/100 vetture, che non vedranno purtroppo mai la luce. ▀

Un ringraziamento particolare a Dario Mella per la scoperta e a Matteo Boem per le immagini a colore.



*Ti piace leggere epocAuto?  
allora scegli*

# I'ABBONAMENTO DIGITALE

100% conforme alla versione cartacea



**1 ANNO**

**12 NUMERI**

**15,00 EURO**

ABBONATI

**QUI**

# Sei un Professionista del settore Auto Storiche?

## FATTI CONOSCERE DAI NOSTRI LETTORI

The collage features several advertisements for classic car services and parts:

- Restauri auto storiche**: A central advertisement for restoring classic cars, featuring a white classic car and the text "Restauri auto storiche".
- ALCANTARA**: Advertisement for Alcantara car seats, highlighting "400% in più di superficie d'appoggio!".
- WEBER**: Advertisement for Weber carburetors, featuring a Weber carburetor and the text "I tuoi animali anche tu".
- RM Ricar**: Advertisement for RM Ricar, featuring a classic car and the text "TUTTO PER L'AUTO D'EPoca".
- BLUCCINO**: Advertisement for Bluccino, featuring a classic car and the text "Restauri auto storiche".
- ALFA ROMEO**: Advertisement for Alfa Romeo parts, featuring an Alfa Romeo car and the text "ALFA ROMEO".
- FIAT**: Advertisement for Fiat parts, featuring a Fiat car and the text "FIAT".
- LANCIA**: Advertisement for Lancia parts, featuring a Lancia car and the text "LANCIA".
- MERCEDES**: Advertisement for Mercedes parts, featuring a Mercedes car and the text "MERCEDES".
- BMW**: Advertisement for BMW parts, featuring a BMW car and the text "BMW".
- MINI**: Advertisement for Mini parts, featuring a Mini car and the text "MINI".
- VAUXHALL**: Advertisement for Vauxhall parts, featuring a Vauxhall car and the text "VAUXHALL".
- SAAB**: Advertisement for Saab parts, featuring a Saab car and the text "SAAB".
- SEAT**: Advertisement for SEAT parts, featuring a SEAT car and the text "SEAT".
- SKODA**: Advertisement for Skoda parts, featuring a Skoda car and the text "SKODA".
- CITROËN**: Advertisement for Citroën parts, featuring a Citroën car and the text "CITROËN".
- PEUGEOT**: Advertisement for Peugeot parts, featuring a Peugeot car and the text "PEUGEOT".
- RENAULT**: Advertisement for Renault parts, featuring a Renault car and the text "RENAULT".
- FERRARI**: Advertisement for Ferrari parts, featuring a Ferrari car and the text "FERRARI".
- PORSCHE**: Advertisement for Porsche parts, featuring a Porsche car and the text "PORSCHE".
- BMW**: Advertisement for BMW parts, featuring a BMW car and the text "BMW".
- MINI**: Advertisement for Mini parts, featuring a Mini car and the text "MINI".
- VAUXHALL**: Advertisement for Vauxhall parts, featuring a Vauxhall car and the text "VAUXHALL".
- SAAB**: Advertisement for Saab parts, featuring a Saab car and the text "SAAB".
- SEAT**: Advertisement for SEAT parts, featuring a SEAT car and the text "SEAT".
- SKODA**: Advertisement for Skoda parts, featuring a Skoda car and the text "SKODA".
- CITROËN**: Advertisement for Citroën parts, featuring a Citroën car and the text "CITROËN".
- PEUGEOT**: Advertisement for Peugeot parts, featuring a Peugeot car and the text "PEUGEOT".
- RENAULT**: Advertisement for Renault parts, featuring a Renault car and the text "RENAULT".
- FERRARI**: Advertisement for Ferrari parts, featuring a Ferrari car and the text "FERRARI".
- PORSCHE**: Advertisement for Porsche parts, featuring a Porsche car and the text "PORSCHE".

Troverai il giusto spazio al giusto costo

CHIEDI IL LISTINO

QUI



La Suzuki Fronte SS con il motore da 36 CV che il 12 agosto 1968 con Stirling Moss percorre i 750 chilometri autostradali da Milano a Napoli alla media di 122,4 km/h mantenendo addirittura la media di 125 km/h fino a Roma.

Nel 1955 il governo giapponese lancia il piano per la motorizzazione di massa con le micro utilitarie di 360 cc. Raggiunto lo scopo, punta sulle esportazioni e crea le condizioni per costruire auto più grandi.

## KEIJIDÖSHA 軽自動車

di Elvio Deganello



Il prototipo presentato nel maggio 1955 dalla rivista economica Nihon Keizai Shimbun per promuovere la motorizzazione di massa in Giappone con le "keijidōsha" basate sulle caratteristiche indicate dal Ministero dell'Industria e del Commercio.

Forse pochi ricordano i record stabiliti il 12 agosto 1968 da Stirling Moss al volante di una Suzuki Fronte SS sull'Autostrada del Sole da Milano a Roma in 4 ore e 27 minuti alla media di 125 km/h poi fino a Napoli alla media totale di 122,4 km/h sull'intero percorso di 750 chilometri. La Suzuki Fronte SS con il suo motorino di 360 cc capace di 36 CV (100 CV/litro!) esprime in modo appassionante l'euforia dei giapponesi per il motorismo di massa. Il via alle auto di grande diffusione lo dà nel 1955 il Ministero dell'Industria e del Commercio varando la nuova regolamentazione delle keijidōsha (軽自動車, dove 軽自 significa leggera e 動車 significa automobile), che

porta la cilindrata massima da 150 cc a 360 cc ma conserva la fiscalità agevolata e l'esonero dal dimostrare il possesso di un garage per procedere all'acquisto. Il ministero raccomanda l'abitabilità per quattro persone, la velocità di 100 km/h e il prezzo di 150.000 Yen. Nel maggio 1955 il giornale economico Nihon Keizai Shimbun promuove l'iniziativa ministeriale pubblicando la foto di un prototipo che indica alle industrie una possibile via da seguire. Nell'ottobre 1955 debutta la prima mini-auto a misura di regolamento, è la Suzulight SS, (SS = Suzuki Sedan; Sedan = berlina), subito pronta perché la Casa, che già costruisce moto, copia la tedesca Lloyd 400 LP e con pochi ritocchi la fa rien-



La Suzukilight SS arriva nel 1955 conforme al regolamento "keijidōsha" prima delle altre perché il telaio, il motore bicilindrico a due tempi di 360 cc e la trazione anteriore sono copiati dalla tedesca Lloyd 400 LP.



La Subaru 360 ha la carrozzeria portante e il motore bicilindrico a due tempi di 356 cc raffreddato ad aria montato dietro in blocco con il cambio a tre marce. semplice ed economica, è prodotta da 1958 al 1971 in un totale di 392.000 esemplari.



La versione giardiniera della Subaru 360 si chiama Custom, ha la stessa meccanica della berlina con il motore che sviluppa 18 CV ma pesa 450 kg invece di 400 kg e ha il rapporto finale più corto, perciò è più lenta: 85 km/h invece di 95 km/h.



La Mazda R360 Coupe presentata nel 1960 ha la carrozzeria portante e il motore posteriore. Pesa 395 kg e fila a 90 km/h. A dispetto delle apparenze, ha quattro posti ma i posteriori non si possono definire del tutto comodi per i nostri standard.



Il motore posteriore a quattro tempi con distribuzione ad aste e bilancieri della Mazda R360 Coupe ha due cilindri a V, è raffreddato ad aria forzata e ha la potenza di 16 CV. Il cambio può essere a 4 marce o semiautomatico con convertitore di coppia.

trare nei limiti delle keijidōsha. I giapponesi sono molto bravi a copiare e, nonostante la riduzione della cilindrata da 386 cc a 359 cc, la potenza aumenta da 13 CV a 14 CV. La Suzulight SS ha il motore bicilindrico a due tempi trasversale, il cambio a tre marce, la trazione anteriore, lo sterzo a cremagliera e il telaio a piattaforma con trave centrale come la Lloyd, ma ha le sospensioni anteriori con trapezi e molle a elica invece delle balestre trasversali sovrapposte. Presto però la Suzuki torna all'avantreno tipo Lloyd perché molle e trapezi non vanno bene nelle sconnesse strade giapponesi. La Suzulight SS pesa 525 kg e costa 420.000 Yen, quasi tre volte quanto suggerito dal ministero, ma non è il prezzo che rallenta le vendite, è la scarsa capacità produttiva del neonato settore automobilistico della Suzuki.

## Semplicità

Nel 1958 arriva trionfalmente sul mercato la Subaru 360 che ha la carrozzeria portante, il motore posteriore e le sospensioni monobraccio con barre di torsione. È molto meno complessa della Suzulight SS e la semplicità si traduce in minor peso, sicché i 20 CV del motorino bicilindrico a due tempi raffreddato ad aria devono muovere solo 385 kg e le prestazioni sono più brillanti. La semplicità è vantaggiosa anche per la facilità costruttiva e per il costo, perciò il successo commerciale è immediato e duraturo. Grazie anche alle versioni derivate Custom (giardiniera), Young S (con 4 marce e fasce decorative) e Young SS (con doppio carburatore): la Subaru vende 392.000 esemplari in 12 anni, 10.000 dei quali sono esportati negli Stati Uniti. Nel 1960 la Mazda

presenta la R360 Coupé con linee sportiveggianti, il motore a 4 tempi con due cilindri a V raffreddato ad aria, le sospensioni con elementi di torsione di gomma e il peso di 380 kg. I punti di forza sono il cambio a 4 marce oppure semiautomatico e il consumo inferiore alle rivali che hanno il motore a due tempi, mentre il punto debole è l'abitabilità posteriore un po' sacrificata. Tuttavia la piccola Mazda non ci mette molto a ritagliarsi la propria fetta nel mercato e nel 1962 la Casa rafforza la propria posizione con la Carol, che ha la carrozzeria tutta nuova con

quattro posti veri e il motore con quattro cilindri che sviluppa 20 CV e vibra molto meno dei rivali grazie ai cinque supporti di banco. La maggior potenza è in parte vanificata dal peso di 530 kg, che rende la Carol soccombente nelle competizioni, ma grazie al superiore comfort, si prende la rivincita nel-



La Mazda Carol del 1962 ha le dimensioni esterne della R360 Coupe, ma ha il passo più lungo per una migliore abitabilità. Il motore a 4 tempi ha 4 cilindri, è raffreddato ad acqua ed è montato trasversalmente. All'inizio ha 18 CV, poi 20 CV.



La Mitsubishi Minica del 1962 condivide con i contemporanei furgoncini leggeri della Mitsubishi il motore anteriore a due tempi raffreddato ad aria e la trazione posteriore. Lo stile piuttosto singolare non ostacola il successo commerciale.



Nel 1962 la Suzulight (nella foto la station wagon) evolve mantenendo lo schema meccanico "tuttoavanti" in un involucro estetico-funzionale più moderno. Nel 1963 il motore è potenziato a 21 CV ed è dotato della lubrificazione automatica.



Il prototipo Honda S360 presentato nel giugno 1962 sviluppa in senso sportivo il concetto delle "Keijidōsha". Il motore con 4 cilindri e due alberi a camme in testa sviluppa 33 CV. Per la produzione la casa preferirà la versione di 500 cc.



La Cony 360 AF7V del 1962 deriva dai furgoni leggeri che sono la specialità della Casa. Il motore bicilindrico boxer a 4 tempi raffreddato ad aria sviluppa 15 CV, appena sufficienti per spingere a 78 km/h la vetturetta che pesa 575 kg.

le vendite e conquista il 67% del mercato nel primo anno di commercializzazione.

### Derivate dai furgoncini

Fra i nuovi arrivi del 1962 ci sono anche la Mitsubishi Minica e la Cony AF7V, entrambe derivate dai furgoncini delle rispettive Case. La Minica ha il motore a 2 tempi con i cilindri in linea mentre la AF7V ha il motore a 4 tempi con i cilindri contrapposti. Entrambe hanno la trazione posteriore che comporta un peso superiore alle concorrenti per via dell'albero di trasmissione e sono penalizzate nell'aspetto apparentato con quello dei furgoni, in ogni modo trovano anche loro il proprio spazio commerciale. La terza debuttante del 1962 è la Honda S360 che ha la carrozzeria spider e il motore bialbero con quattro cilindri, quattro carburatori e 33 CV. Nello spirito è tutt'altro che un'utilitaria popolare, an-

che se ha una rozza ma razionale trasmissione finale a catena come le moto, perciò la Casa per la produzione preferisce aumentare la cilindrata a 531 cc e trovare clienti fuori dal mercato delle keijidōsha. Nel 1962 infine la Suzuki aggiorna il consueto schema meccanico della Suzulight potenziando il motore e racchiudendolo in un involucro estetico-funzionale più moderno. Fino al 1966 non ci sono altre novità fra le keijidōsha tranne qualche ritocco estetico, la lubrificazione automatica nei motori a due tempi e il diffondersi dei cambi a quattro marce. Nel novembre 1966 entra nel mercato la Daihatsu con la Fellow, che ha il motore anteriore bicilindrico a due tempi raffreddato ad acqua, la trazione posteriore, il telaio a cassone con traverse e il cambio a quattro marce. I suoi punti di forza sono il motore con 23 CV, il più potente della categoria, le linee squadrate che favoriscono l'abitabilità e i fanali che per la prima volta in un'auto



La Daihatsu Fellow del 1966 ha il motore anteriore bicilindrico a due tempi raffreddato ad acqua che pesa 58 kg e sviluppa 23 CV, la trazione posteriore e il cambio a quattro marce. Le linee squadrate favoriscono la spaziosità dell'abitacolo.



La Daihatsu Fellow SS presentata nel 1967 ha il motore bicilindrico a due tempi raffreddato ad acqua che sviluppa 32 CV. È la prima "Keijidōsha" il cui motore supera in potenza quello della Honda N360.

giapponese sono squadrate. Il primato della potenza dura poco perché nel marzo del 1967 la Honda stabilisce una nuova supremazia con la N360, che ha il motore bicilindrico a 4 tempi raffreddato ad aria monoalbero a camme in testa che sviluppa la bellezza di 31 CV.

### Corsa alla potenza

La Honda scatena la rincorsa alla potenza. La più svelta a rispondere è la Daihatsu che "spreme" 32 CV dal bicilindrico della Fellow, per creare la versione SS. La Suzuki dal canto suo rinnega la trazione anteriore e presenta la Fronte che, a dispetto del nome, ha il motore dietro. Restano il ciclo a due tempi e il raffreddamento ad aria, ma ora i cilindri sono tre, alimentati da tre

carburatori, che permettono 25 CV facilmente aumentabili. Infatti, nell'estate 1968 debutta la Fronte SS con il motore da 36 CV. Due di queste vetture (una gialla e una rossa) guidate da Stirling Moss e dal pilota motociclistico giapponese Mitsuo Itoh stabiliscono i citati record sull'Autostrada del Sole. Nel 1969 la Subaru manda in pensione la gloriosa 360 che è sul mercato da 12 anni e presenta la R-2 nella quale il motore resta posteriore, ma è raffreddato ad acqua. Del tutto nuova e più spaziosa è la carrozzeria studiata per combattere ad armi pari con le nuove arrivate. La Mitsubishi non sta a guardare, ma invia i suoi tecnici a Torino presso la carrozzeria Fissore per rinnovare completamente la Minica che debutta nel 1969, seguita nel 1970 dall'ormai irrinunciabile



La Honda N360 arriva nel 1967 dopo 10 anni spesi per perfezionare al massimo ogni aspetto tecnico e costruttivo. Il motore raffreddato ad aria con 2 cilindri e l'albero a camme in testa sviluppa 31 CV e scatena la corsa alla potenza.



Nel 1969 la Subaru R-2 succede alla 360 con la meccanica e l'aspetto più moderni. Il motore bicilindrico a due tempi è ora raffreddato ad acqua: nella versione normale ha la potenza massima di 31 CV, nella SS di 36 CV.

La Mitsubishi Minica rinnovata nel 1970 ha la carrozzeria progettata in Italia presso la carrozzeria Fissore. La versione GSS (nella foto) ha il motore con 34 CV, quattro fari rotondi e un profilo rosso attorno alla calandra che anticipa la Golf GTI.



versione potenziata SS con 34 CV. Alla soglia degli anni Settanta le keijidōsha sono dunque piccole "bombe" che poco hanno in comune con le antenate, il solo problema è che le mini-auto rappresentano un fenomeno ristretto al mercato giapponese, mentre il Ministero dell'Industria e del Commercio ora vuole lanciare le esportazioni, che possono avvenire solo con automobili più grandi, perciò

crea le condizioni per consentire alle industrie di adeguarsi. Il nuovo indirizzo non segna la fine delle keijidōsha, che ancora oggi compongono una parte non trascurabile nel parco circolante giapponese, ma ci fermiamo qui perché le mini-auto alla soglia degli anni Settanta hanno già centrato l'obiettivo posto dal piano ministeriale per realizzare la motorizzazione di massa in Giappone. ▀

Presentata nel 1956, la seconda generazione delle fortunate berline Ford britanniche, nate nel 1950, vanta dimensioni maggiori, un abitacolo più spazioso e un'estetica più accattivante. Il consenso è unanime, anche all'estero, tanto che nei sei anni di produzione le vetture vendute saranno oltre 650.000 unità.



CONSUL - ZEPHYR - ZODIAC MK2  
(1956-1962)

# ...e Ford creò le Tre Grazie

di Maurizio Schifano

**P**oche vetture europee degli anni 50 possono vantare i successi delle berline britanniche Ford Consul, Zephyr e Zodiac Mk2, che al lancio, avvenuto all'inizio del 1956, la Casa battezza "The Three Graces" ovvero le Tre Grazie. La loro storia non può prescindere da quella delle loro dirette antenate, ovvero le innovative berline presentate al Salone di Londra nell'ottobre 1950, che, a loro volta, avevano ottenu-

to un successo notevole. Prodotte in oltre 400.000 esemplari tra il 1951 e il 1956, la Consul, a 4 cilindri, e la Zephyr Six, a 6 cilindri, assieme alla Zephyr Zodiac (una Zephyr Six più dotata e performante) che le aveva affiancate nel 1953, avevano consentito alla Casa di Dagenham di conquistare finalmente una posizione di rilievo nel comparto delle berline di media e grossa cilindrata. In effetti, in Gran Bretagna, la Consul era pre-

sto divenuta leader nella sua classe, mentre i successi nei rally della Zephyr Six avevano conferito alla Ford un'immagine di sportività assolutamente nuova, che si era tradotta in un notevole incremento delle vendite all'estero, soprattutto nei Paesi del Commonwealth. Nel 1953 tuttavia, quando la gamma era stata allargata, oltre che con la berlina Zephyr Zodiac, anche con le versioni cabriolet della Consul e della Zephyr Six, la Casa

britannica aveva cominciato a pensare a una seconda serie di questi fortunati modelli. La decisione era dovuta principalmente al fatto che la loro produzione, penalizzata dal complesso assemblaggio dell'innovativa carrozzeria portante, affidato alla Briggs Motor Bodies, non era mai riuscita a tenere il passo rispetto agli ordini; quel ritardo era aumentato proprio nel 1953, quando era stata avviata la produzione parallela



La prima Ford Consul, qui nella versione lanciata dopo il restyling dell'ottobre 1953, fu presentata al Salone di Londra del 1950 e prodotta dal gennaio 1951 al febbraio 1956. Moderna, per l'epoca, la carrozzeria portante con forma a "ponton".



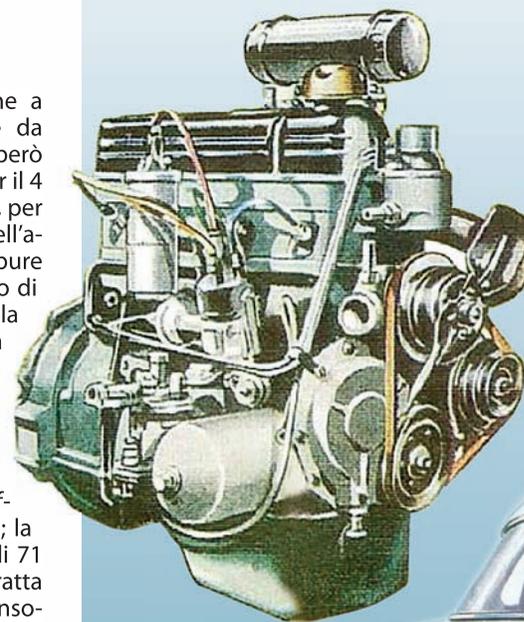
La Consul Mk2, presentata nel febbraio 1956, ha dimensioni maggiori e linee più slanciate, il frontale somiglia a quello della coeva Ford Thunderbird americana. Nella foto, la versione lanciata nell'ottobre 1956, coi fregi cromati aggiunti sui montanti posteriori.

delle nuove utilitarie Anglia e Perfect serie 100E. Andava poi presa in considerazione l'unica vera critica mossa a quelle grandi berline, che riguardava l'abitabilità non proprio corrispondente ai 6 posti per cui erano state omologate; l'estetica inoltre, in un periodo di rapido sviluppo stilistico com'era quello degli anni 50, avrebbe potuto presto risultare superata.

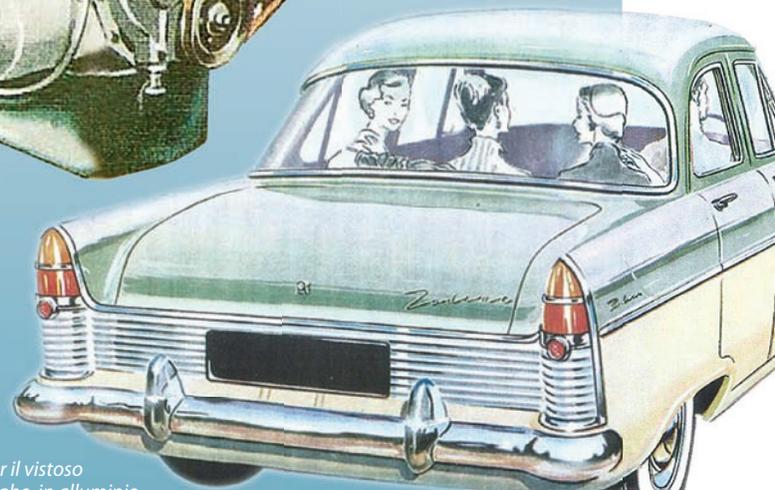
Nel 1954, ispirandosi alle più eleganti e moderne linee che gli stilisti della Casa madre americana stavano studiando per i Model Year 1955, allora in sviluppo, i progettisti di Dagenham tracciano i primi disegni di una slanciata carrozzeria, naturalmente monoscocca come quella della serie precedente, allestita su un pianale con il passo allungato e le carreggiate allargate, che consentono di aumentare le dimensioni dell'abitacolo, reso più luminoso da superfici vetrate nettamente più estese. La maggiore lunghezza della coda permette di aumentare pure il volume del bagagliaio, mentre la costruzione semplificata, coi parafranghi posteriori ora saldati e non più imbullonati, accelera le fasi di assemblaggio. Invariato lo schema della meccanica, caratterizzata dalle sospensioni anteriori McPherson, brevettate dalla Ford, che avevano debuttato nel 1950 proprio sulla Consul e sulla Zephyr Six. L'allargamento delle carreggiate rende possibile, all'avantreno, l'incremento degli angoli di sterzata, grazie anche alla maggiore ampiezza dei passaruota. La gamma dei motori comprende ancora il 4 cilindri e il 6 cilindri della serie precedente, progettati a Dagenham; entrambi in linea, di costruzione modulare (alesaggio, corsa, interasse tra i cilindri, bielle e pistoni condivisi), superquadri (corsa inferiore all'a-

lesaggio) e con distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri. La cilindrata però passa da 1508 a 1703 cm<sup>3</sup>, per il 4 cilindri, e da 2262 a 2553 cm<sup>3</sup>, per il 6 cilindri, con un aumento dell'alesaggio e della corsa. Grazie pure a un incremento del rapporto di compressione da 6,8:1 a 7,8:1, la potenza del 4 cilindri sale da 47 a 59 CV; il 6 cilindri che sulla serie precedente era disponibile con rapporti di compressione differenti per la Zephyr Six (6,8:1) e per la Zephyr Zodiac (7,5:1) ora è offerto solo con quello di 7,8:1; la sua potenza, prima di 68 o di 71 CV, adesso è di 85 CV. Non si tratta certo di motori spinti, non consoni alla filosofia Ford del tempo, ma sicuramente molto elastici, perciò il cambio rimane quello a 3 marce della serie precedente, purtroppo con la prima non sincronizzata; col 6 cilindri però, a richiesta, si può avere l'overdrive, fornito dalla Borg-Warner.

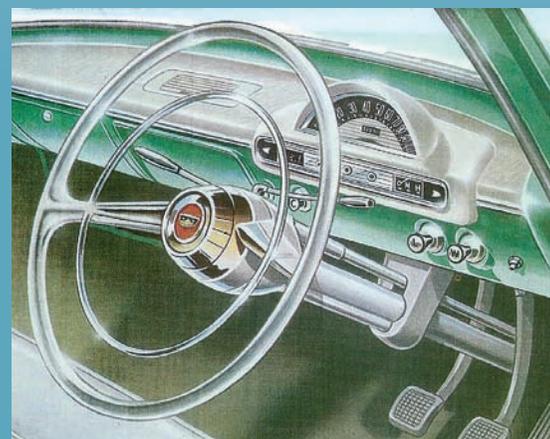
Alla fine del 1955, quando lo sviluppo della nuova serie è praticamente concluso, le vendite della precedente vanno ancora a gonfie vele e la sua produzione, che raggiunge il massimo proprio in quell'anno, si avvicina finalmente alle quote degli ordini. A Dagenham perciò, valutano la possibilità di una sovrapposizione tra le due serie, che in effetti viene attuata, ma solo nei primi due mesi del 1956. Purtroppo, proprio all'inizio del 1956 lo sciopero dell'industria britannica seguito alla Guerra di Suez mette in crisi anche la produzione della Ford britannica, che il 21 febbraio, annunciando l'uscita di scena della serie precedente, lancia le Consul, Zephyr e Zodiac Mk2, definendole appunto "The Three Graces". Con un aspetto sobrio e signorile, com'era quello



Il 4 cilindri della Consul Mk2 era derivato da quello della serie precedente, con un incremento della cilindrata (da 1508 a 1703 cm<sup>3</sup>) e della potenza (da 47 a 59 CV). Robusto e silenzioso, spiccava soprattutto per l'elasticità.



La coda della Zodiac si distingue per il vistoso fascione a righe, in alluminio anodizzato. Sulla versione d'esordio, i fanali "high definition", uguali a quelli della Zephyr ma con cornici più sottili, hanno il catarifrangente rotondo.

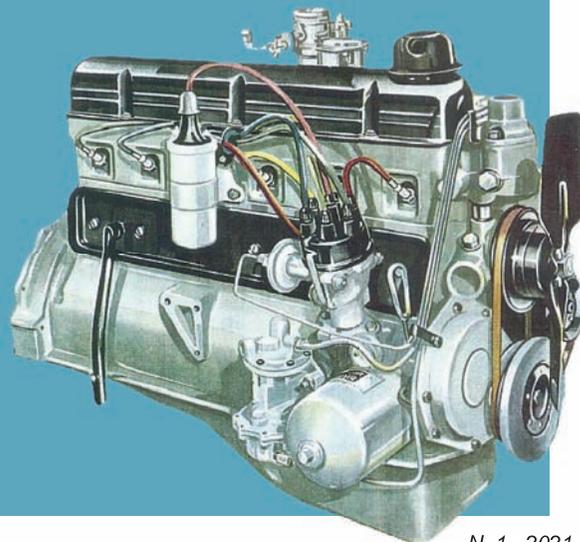


Il tachimetro a ventaglio caratterizza tutti e tre i modelli d'esordio. Sulla Zodiac (nel disegno) la plancia mostra i comandi aggiuntivi di serie, mentre il volante, come sulla Zephyr, ha l'anello cromato per azionare il clacson.



La cabriolet vantava due configurazioni della capote: "de ville" (aperta solo nella parte anteriore, arrotolandola manualmente) e tutta aperta (con mantice posteriore). Sulla Zodiac (nella foto) e sulla Zephyr l'azionamento del mantice era elettroidraulico.

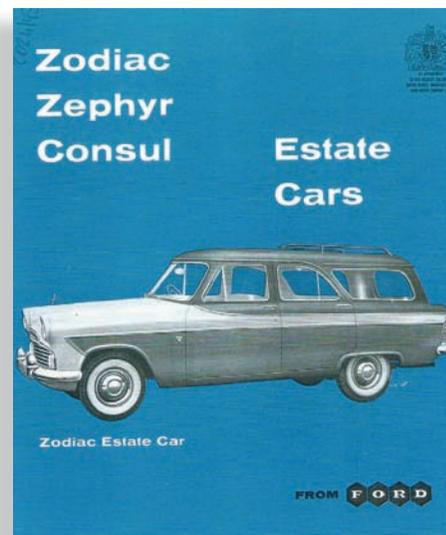
Vanto della Zephyr e della Zodiac era il 6 cilindri in linea, dall'erogazione particolarmente fluida, che, con cilindrata di 2262 cm<sup>3</sup>, aveva esordito sulla serie precedente. Identico per i due modelli, ora aveva una cilindrata di 2553 cm<sup>3</sup> e una potenza di 85 CV.



degli omologhi modelli della serie precedente, ma con linee più filanti ed eleganti, le nuove nate, costruite con materiali di qualità e rifinite con cura, già a guardarle, ottengono un consenso unanime. In patria e non solo, il pubblico poi valuta positivamente il fatto che, nella loro fascia di prezzo, non esistono al momento modelli che possano vantare una tale abitabilità e un tale confort, con prestazioni tutto sommato oneste (velocità massima di circa 130 km/h per la 4 cilindri Consul e di oltre 145 km/h per le 6 cilindri Zephyr e Zodiac), a fronte di consumi paragonabili a quelli di vetture più piccole. Grazie a tutto ciò, la serie Mk2 delle grandi Ford inglesi, nei sei anni in cui sarà prodotta, sarà venduta in oltre 650.000 esemplari, superando per tutto quel periodo ogni altro modello inglese; un da-



Specifica della Zodiac la calandra a listelli orizzontali con l'arco superiore a barrette verticali. Di serie la livrea bicolore, le gomme a fianco bianco e gli anelli cromati sui cerchi. Questa vettura monta vari aftermarket dell'epoca, come il parasole sul parabrezza.



Allestite su ordinazione dal carrozziere E. D. Abbott, partendo da berline, le giardinette (Estate, nella terminologia britannica) erano comunque vendute dai concessionari Ford. Nella foto, la Zodiac, con la stessa dotazione di lusso della berlina.



Fino all'ottobre 1957, la Zephyr adottò una calandra sportiveggiante a maglie quadre (eggcrate), che si addiceva poco a una tranquilla berlina, seppur dotata di motore a 6 cilindri. Le luci di posizione e direzione, incorporate, erano tonde.

to questo maggiormente significativo se si considera che circa la metà di queste vetture sarà destinata all'esportazione.

Come per la serie precedente, la scocca della Zephyr e della Zodiac, per il resto identica a quella della Consul, ha il frontale e il passo allungati, per via del maggiore ingombro del motore; per tale ragione questi modelli hanno il cofano bombato anziché piatto e lievemente incassato al centro. La Consul, che esibisce un bel frontale praticamente identico a quello della coeva cugina sportiva americana Ford Thunderbird, ha la dotazione più economica: il pavimento dell'abitacolo è coperto solo da un rivestimento di gomma e il clacson è singolo, con comando al centro del volante; i braccioli sui pannelli porta e i rostri sui pa-

raurti si possono avere solo come optional a pagamento. La Zephyr ha una calandra più imponente e parafranghi posteriori con profili laterali che salgono vezzosamente verso la coda, pinne più sveltanti e fanali "high definition" più grandi e impreziositi da cornici cromate. Di serie poi ha il clacson bitonale con comando ad anello, il contachilometri parziale, la moquette sul pavimento, quattro braccioli sui pannelli porta e uno estraibile sul divano posteriore e i rostri sui paraurti. La top di gamma Zodiac ha una calandra uguale a quella della Zephyr ma con griglia più stilizzata, un fascione rigato, di alluminio anodizzato, applicato sullo specchio di coda e anelli ornamentali sui cerchi; all'interno ci sono sedili più imbottiti con rivestimenti specifici in



Il restyling del febbraio 1959, illustrato da una locandina pubblicitaria della Zephyr. Cornici dei fari cromate; cornici del parabrezza e del lunotto più spesse; luci posteriori, plancia e quadro strumenti ridisegnati.



Coi model year 1960, per alcuni mercati, tra cui i Paesi Bassi, fu offerto un allestimento più lussuoso della Consul e della Zephyr, che prevedeva un'inedita livrea bicolore americaneggiante, anelli cromati sui cerchi e pneumatici a fianco bianco.

pele. Di serie, oltre alla dotazione della Zephyr, vanta la verniciatura bicolore, divisa sulle fiancate da profili coi caratteristici spigoli sui parafranghi anteriori, gli pneumatici a fianco bianco, l'impianto di riscaldamento, il lavavetro, l'accendisigari e l'orologio elettrico. Al debutto, le tre berline sono affiancate dalle cabriolet della Consul e della Zephyr; la versione scoperta della Zodiac arriva nell'ottobre 1956, assieme alle giardinette (Estate) dei tre modelli, allestite su

ordinazione dal carrozziere E. D. Abbott. Nello stesso mese è resa disponibile, come optional, la trasmissione automatica Borg-Warner per la Zephyr e la Zodiac. Negli anni che seguono il successo commerciale delle "Tre Grazie" non ha limiti, spinto anche dai successi nei rally internazionali della Zephyr, che, col motore opportunamente elaborato e dotato di 3 carburatori SU, tra il 1958 e il 1961 vincerà come nessun'altra, contendendosi tra l'altro il domi-



La Consul de Luxe, offerta già dall'ottobre 1957, rimase a catalogo col restyling del febbraio 1959, che su tutte le Consul, tra l'altro, introduceva pinne di coda tipo Zephyr e Zodiac e luci posteriori specifiche di nuovo disegno.



Col restyling del 1959 la Zodiac mantenne la connotazione di top di gamma più lussuosa, caratterizzata dall'esclusiva livrea bicolore con tinte a contrasto di grande eleganza. Nuovi e specifici gli anelli a raggi sui cerchi ruota.



Dal 1960, fu offerta anche per la Zephyr e per la Consul de Luxe una livrea bicolore. Nella foto, una Consul de Luxe del 1961; da quell'anno, la Consul Mk2 fu rinominata Consul 375, con questo numero riportato sulla calandra.

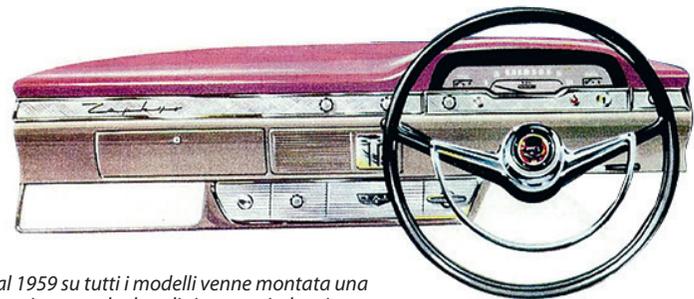


Col restyling del 1959, le berline della serie Mk2 adottarono un tetto più basso e appiattito, perciò furono definite "Low-Line". Nel disegno, la Zodiac.



Nel 1959, la Consul beneficiò di un allestimento più lussuoso, che la rendeva meno dimessa rispetto alle sorelle a 6 cilindri.

Già dall'ottobre 1957, la Zephyr aveva adottato una calandra a listelli orizzontali, con luci di posizione e direzione identiche a quelle della Zodiac.



Dal 1959 su tutti i modelli venne montata una plancia con palpebra di sicurezza imbottita e tachimetro rettangolare. Nuovo il volante, ora nero.

no dell'East African Safari con la Mercedes-Benz 220. La principale modifica della serie Mk2 è datata febbraio 1959, quando le berline adottano un tetto più basso e piatto; perciò vengono definite "Low-Line". L'aspetto di tutti i modelli, specialmente della Consul, è reso più lussuoso dall'applicazione di cornici e profili, cromati o in metallo lucido, più abbondanti e di nuova foggia. L'arredamento dell'abitacolo, dove spiccano la plancia imbottita (di sicurezza), la strumentazione più moderna e il volante di colore nero, viene totalmente rivisto. Nel settembre 1960 tra gli optional sono inclusi i freni a disco anteriori, che possono anche essere montati, con un Con-

version kit, sulle vetture già in circolazione; dal maggio 1961 i freni a disco anteriori divengono di serie. Dopo l'introduzione, nel 1961, della nuova Consul Classic 315, in base al un programma di espansione della gamma Ford britannica varato già nel 1954, la Consul Mk2 viene rinominata Consul 375, senza essere modificata. Ma le "Tre Grazie" a questo punto hanno i mesi contati e infatti nell'aprile del 1962 escono di produzione, per lasciare il posto alla nuova serie Mk3, di berline più grandi e ambiziose, che comprenderà i tre modelli Zephyr 4, Zephyr 6 e Zodiac, equipaggiati ancora cogli eccellenti e collaudati motori della fortunata serie Mk2. ▀

La Ferrari 250 GTO che Bianchi e Berger portarono alla vittoria nel 1964 è stata perfettamente restaurata e mostra gli iconici colori argento e giallo.



Un legame strettissimo, coronato da trionfi in serie, lega la Ferrari al Tour Auto. Negli anni d'oro della corsa a tappe francese la Casa di Maranello ha letteralmente dominato la manifestazione il cui nome è stato usato per alcuni modelli di grande successo.

## DOUCE FRANCE

di Giuseppe Valerio

**A**lla fine del 2015, alle Finali Mondiali del Mugello, la Ferrari presentò la F12tdf seguita pochi giorni dopo dalla F12berlinetta "Tour de France 1964", presentata dalla concessionaria Dream Cars di Bruxelles come una realizzazione esclusiva del reparto Tailor Made.

Per la prima volta la Casa di Maranello aveva scelto di celebrare la prestigiosa gara automobilistica a tappe francese intestandole ufficialmente una versione speciale di un modello di successo e una realizzazione unica del suo reparto di personalizzazione.

Ma gli appassionati dalla memoria più lunga ricordano perfettamente che già alla fine degli anni '50 c'era stata una Ferrari che celebrava il Tour de France. Si trattava della 250 GT Berlinetta che nelle sue declinazioni realizzate tra il 1957 e il 1959 era stata affettuosamente battezzata "TdF" proprio per via dei suoi ripetuti successi



Accenna un sorriso al fotografo Olivier Gendebien prima di prendere la partenza di una prova speciale sul circuito di Rouen nel Tour del 1958. La sua Ferrari 250 GT Berlinetta è già una versione "Tour de France".

nella gara organizzata dall'Automobil Club di Nizza e della Costa Azzurra.

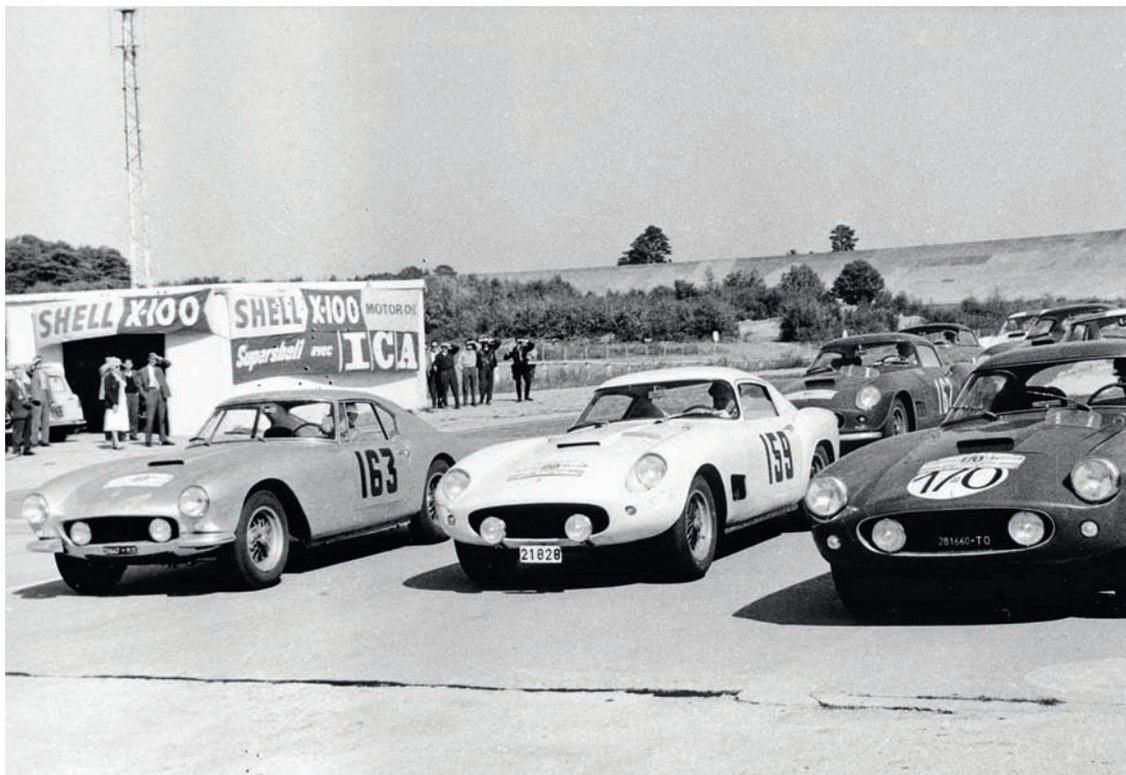
Quello tra la Ferrari e il Tour Auto è stato un rapporto stretto e solidissimo che ha regalato alla Casa di Maranello una raffica di successi indimenticabili in una delle gare più dure e selettive del mondo. Il Tour Auto, sulla falsariga della Grand Boucle ciclistica, impegnava per una settimana uomini e auto in una kermesse di enorme successo popolare. Con piccole variazioni da una edizione all'altra, l'intera gara era composta da diverse tappe giornaliere all'interno delle quali erano previste delle prove speciali in pista (all'inizio sui più importanti circuiti francesi, poi grazie al dilagante successo della manifestazione si corse anche a Spa, a Monza e al Nürburgring) o sui percorsi montani delle più note e impegnative cronoscalate. In mezzo c'erano trasferimenti a tempo su strade molto spesso

aperte alla libera circolazione.

Il Tour era considerato a tutti gli effetti un rally perché non di rado alcuni trasferimenti e certe particolari prove speciali in montagna erano disputate su tracciati dal fondo sterrato (in realtà man mano abbandonati nel corso degli anni) cosa che rendeva davvero affascinante e selettiva l'intera manifestazione.

La prima edizione della corsa a tappe transalpina risaliva addirittura al 1899, poi tra alterne vicende e numerose sospensioni, è ripresa con una certa continuità nel 1951 per proseguire ininterrottamente fino al 1964. In questi anni, considerati unanimemente "l'âge d'or" della gara, la Ferrari ha letteralmente fondato e costruito la leggenda e il mito delle sue imbattibili Gran Turismo. Proprio grazie alla popolarità derivata dai successi in terra di Francia, la Casa di Maranello ha potuto affermare con certezza che le sue manufatti erano delle macchine perfette, la cui utilizzazione andava dalle passeggiate sulla Promenade des Anglais alle più scatenate corse in circuito, senza troppe differenze tra una macchina costruita all'interno della "normale" produzione di serie e un esemplare realizzato appositamente per le competizioni.

Già nel 1951, nella prima edizione della nuova serie del Tour Auto, la Ferrari la fece da padrona piazzando tre sue vetture nei primi tre po-



La partenza della prova speciale di velocità sul circuito parigino di Linas-Montlhéry nel Tour del 1959. In prima fila, da sinistra, la Interim di Gendebien e le Berlinette di Mairesse e Abate.

sti della classifica finale. Fu l'imprenditore nizzardo Pierre Boncompagni, un gentleman driver di chiare origini italiane, a trionfare al volante di una 212 Export che gli era stata messa a disposizione da Luigi Chinetti. Alle sue spalle, in

rapida successione, la altre 212 Export di Jacques Péron e di Elio Checcacci che correva in coppia con Harry Schell.

Negli anni seguenti, il solo Boncompagni, scomparso in un incidente di gara nel 1953, ottenne ri-

sultati di rilievo grazie al secondo posto ottenuto nel 1952. Ma dal 1956 la Ferrari, grazie al continuo perfezionamento delle sue 250 GT Berlinetta divenne la padrona assoluta della gara. In quella edizione fu Alfonso Portago, navigato dall'amico Ed Nelson, a portare in trionfo sul traguardo di Nizza una berlinetta 12 cilindri in versione "1956", precedendo niente meno che Stirling Moss, alla guida di una Mercedes 300 SL.

Grazie a quella affermazione, la Ferrari ebbe, in concessione dagli organizzatori, il diritto di potere appellare un suo modello col nome "Tour de France" o con l'acronimo "TdF". In realtà, la Casa di Maranello non sfruttò ufficialmente tale possibilità ma da quel momento in poi, tutte le Berlinetta "passo lungo" prodotte fino al 1959 vennero identificate come "tipo Tour de France".

A spiccare al volante di queste vetture fu in particolare Olivier Gendebien. Il patrizio belga divenne uno dei massimi specialisti delle gare GT aggiudicandosi, oltre alla Mille Miglia del 1957 (ovviamente il risultato è riferito alla categoria Gran Turismo) anche il Tour Auto per tre edizioni consecutive, dallo stesso 1957 al 1959, sempre in coppia col velocissimo Luciano Bianchi.

A spodestare dal trono Gendebien fu un altro belga, Willy Mairesse che vinse per due anni consecutivi, nel 1960 e nel 1961, in



Willy Mairesse e Georges Berger a bordo della loro 250 GT Berlinetta passo corto affrontano una delle curve più note della cronoscalata del Mont Ventoux nel 1961.



**La Ferrari F12berlinetta "Tour de France 1964" all'esterno dei saloni della Dream Cars di Bruxelles.**

La vettura, decorata come la 250 GTO di Bianchi/Berger del 1964, è stata realizzata in esclusiva per la concessionaria belga del reparto Tailor Made della Ferrari. In precedenza, la Casa di Maranello aveva realizzato una versione speciale della stessa 12 cilindri, la F12tdf, presentata in versione gialla in omaggio ai colori della storica Ecurie Francorchamps ma disponibile anche in altre colorazioni.



La 250 GTO di Edgar Berney in azione sui Pirenei nel corso del Tour Auto del 1962. Il pilota francese fu costretto al ritiro.



Sotto la pioggia di Pau, la 250 GTO di Bianchi/Berger si avvia a conquistare la vittoria nel Tour del 1964.

coppia con l'amico Jojo Berger e alla guida della nuova versione della 250 GT Berlinetta, quella "passo corto" che è passata alla storia con la sigla di matrice britannica SWB ma che mai e poi mai è stata chiamata "Tour de France". Nello stesso arco di tempo era pratica comune della Ferrari realizzare delle versioni "speciali" delle sue berlinette da competizione. Si trattava di esemplari alleggeriti nella carrozzeria, grazie a un ampio utilizzo di parti in alluminio, e dai motori perfettamente bilan-

ciati e preparati con pezzi speciali che poi venivano affidati ai piloti di punta e ai clienti di maggiore riguardo. Tale comportamento venne attuato sia sulla 250 GT Berlinetta di Gendebien (ma non solo per lui) che poi anche sulle passo corto affidate allo stesso belga e a Willy Mairesse. Nel 1962, quando ormai la formidabile 250 GTO aveva conquistato il vertice della produzione sportiva della Ferrari, a sorpresa a vincere il Tour fu ancora una SWB, quella di André Simon. Il risultato era la

migliore testimonianza del fatto che la gara francese era davvero durissima e non sempre i favoriti della vigilia potevano avere un buon risultato garantito. L'edizione 1963 venne dominata dalla GTO di Jean Guichet, in coppia con José Behra, mentre nel 1964 fu Luciano Bianchi, coadiuvato da Jojo Berger, a tornare sul gradino più alto del podio. A quella edizione, in piena lotta per la conquista del titolo mondiale, parteciparono anche le Cobra ufficiali di Carroll Shelby che però

andarono incontro a una disfatta. Fu anche l'ultimo anno in cui il Tour Auto venne disputato, prima di una pausa di qualche anno. La 250 GTO di Bianchi/Berger del 1964 era iscritta dalla Ecurie Francorchamps ed era verniciata di colore argento con una banda orizzontale gialla sul muso, all'altezza dei fari: la stessa livrea che il reparto Tailor Made ha poi scelto per la F12 berlinetta appositamente realizzata per la Dream Cars di Bruxelles. ▀

“Tutti avevano un amico con un Abarth nel garage”, si dice nel testo, e noi l’amico l’abbiamo trovato a Lamporecchio con la sua 1000, si direbbe una Berlina del 1962, in ottima forma seppur con qualche ... “licenza” accumulata nel tempo per renderla un pochino più grintosa che, forse, non c’era inizialmente.

# Parliamo di cofani?

Su e giù nelle “derivate Abarth” degli anni ‘60

di Marco Giachi

**Q**uel cofano sollevato era la quintessenza delle corse di automobili. Era lontano dalle forme esotiche dei prototipi, inaccessibili come quelle di certe attrici del cinema, ma questo non deve indurci a pensare che fosse meno adrenalinico: Vallelunga, Mille Miglia, Coppa della Consuma ... corse a tavoletta con quella vetturessina minuscola in una sinfonia di stridore degli pneumatici e con una ruota rigorosamente sollevata da terra nelle curve più impegnative. Tutti avevano un amico con un’Abarth in garage e quelli più fortunati potevano vantarsi di avere la 1000, perché il picco dell’audacia di Carlo Abarth a tanto era arrivato, fino a mille di cilindrata, e già la prima 1000 Berlina, uscita nel luglio del 1962, vantava 60 CV (e 158 km/h, mica scherzi!) rispetto ai 29 CV della 600 D originale da cui era derivata.

Mito e fascino insieme allo stato brado e anche noi non abbiamo saputo resistere alla tentazione.

La forma generale è stata ricostruita, come facciamo spesso, digitalizzando con il laser un modellino in scala, ma l’abbiamo anche cercata e trovata, non una anzi due: una nella versione più estrema, la TCR, e una Berlina decisamente meno aggressiva.

La prima a Maleo, vicino a Milano alla Berni Motori, e la seconda a Lamporecchio grazie alla collaborazione del proprietario, il sig. Stefano Desideri e del Club Montalbano, vicino a Pistoia, terra di ciclisti ma anche di appassionati di auto d’epoca, La disponibilità delle vetture reali ci ha anche permesso di fare qualche rilievo, “calibrando” in questo modo la forma che avevamo ricavato dal modellino perché, si sa, a volte i modellini vengono realizzati leggermente fuori scala per dare un’immagine di maggiore realismo al colpo d’occhio.

Infine siamo andati alla nostra Galleria del Vento virtuale, come facciamo sempre con l’intento di portare un contributo di originalità a quanto viene scritto e detto sulla storia delle competizioni di automobili.

La lettera R aggiunta alla sigla TC, è noto, indicava la testata radiale che aveva una conformazione particolare per aumentare ulteriormente la potenza che arriva a sfiorare i



100 CV. Le prime prove con la testata radiale sono dell’inverno del 1967, sull’autodromo di Vallelunga, ma la consacrazione della vettura avverrà solo nel 1970 quando un regolamento più permissivo ne consentirà l’omologazione in Gruppo 2 rendendola accessibile veramente a una vastissima fascia di piloti professionisti e non.

La TCR vera, nella Galleria del Vento, non c’è mai stata (almeno per quello che mi è dato di sapere), ma la simulazione può fare questo e altro, e ciò che non è mai accaduto nella realtà, può accadere nel mondo fantastico del calcolatore.

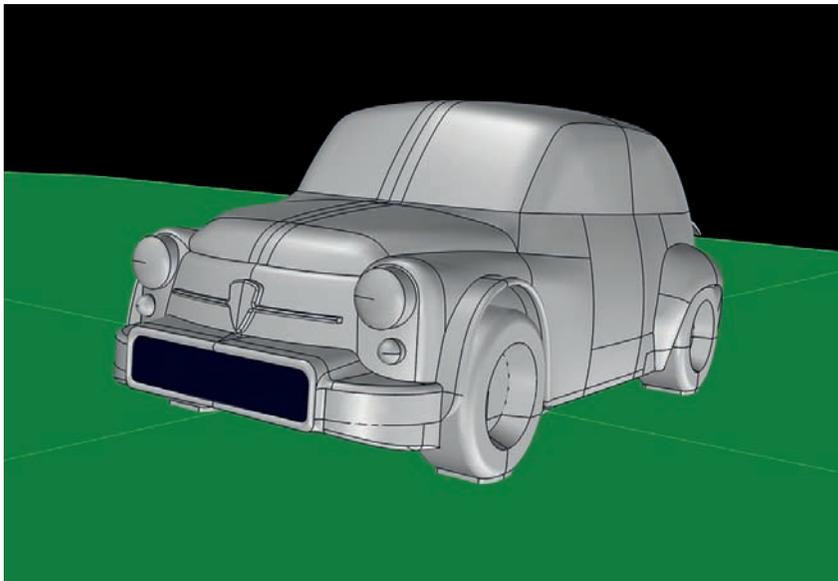
Galleria del Vento a parte va detto che l’aerodinamica, in Corso Marche dove era la sede dell’Abarth, “usciva dalla porta ma rientrava dalla finestra” nel senso che, seppure le elaborazioni riguardassero principalmente la meccanica delle vetture, c’erano contatti con i carrozzieri più famosi come Pinin Farina (all’epoca si scriveva così, con il nome e cognome per esteso), Bertone (che aveva dietro la mano di Franco Scaglione), Zagato. E si frequentava, per le auto da record, la Galleria del Vento del Politecnico di Torino

(praticamente l’unico impianto accessibile a quel tempo) con modellini in scala 1:5 dove andava anche la Ferrari, alla corte del professor Morelli.

E c’erano le partecipazioni alla 24 Ore di Le Mans, tempio dell’aerodinamica per eccellenza.

Non è poco per un’azienda nota a tutti per la sua matrice essenzialmente meccanica. Il legame con l’aerodinamica ci è venuto spontaneo perché è proprio questo il punto di vista con il quale vogliamo affrontare l’argomento del cofano: che le macchine andassero meglio, con il cofano alzato, è fuori dubbio, ma perché? Domanda da mille milioni.

Per fortuna, la nostra Galleria del Vento virtuale ci ha fatto vedere un sacco di cose. Un’automobile è una forma definita tozza dagli specialisti (cioè che lascia dietro di sé una grande scia) e quello che accade nella scia definisce l’aerodinamica di tutto l’insieme. Con il cofano chiuso la 600 ha una carrozzeria che ricorda molto da vicino un profilo alare e per questo la sua coda genera due vortici come quelli che si vedono all’estremità delle



La nostra TCR virtuale, alla quale ci siamo anche affezionati come se fosse vera, mette in evidenza il risultato del lavoro di ricostruzione della geometria a confronto con la vettura reale nella quale si vede l'ultima versione del cofano di resina ben raccordato alla carrozzeria ma proibito dai giudici. Ormai siamo davanti a un vera e propria vettura da corsa effettivamente un po' troppo lontana da dove si era partiti.

ali quando l'aria è carica di umidità a volte anche durante i Gran Premi dalle ali posteriori. I vortici spingono verso il basso le particelle di aria che scorrono sul tetto e richiamano verso il centro quelle che passano lateralmente, all'altezza dei finestrini. Questo comportamento, qualche anno dopo, verrà definito "fastback" (culoveloce in italiano), per distinguerlo da quello detto "squareback" (culoquadrato), caratterizzato quest'ultimo da una coda tronca tipo station wagon che non genera vortici regolari, ma solo una scia turbolenta e caotica. Contrariamente a quello che si sarebbe

portati a pensare istintivamente, la resistenza di una vettura tipo "fastback" può essere, a volte, superiore a quella di una "squareback", perché i vortici richiedono molta energia per essere alimentati e il motore passa più tempo a far frullare i vortici che a far girare le ruote. Si narra, anche se non ho mai avuto modo di verificarlo di persona, che la resistenza della 500 familiare fosse minore di quella generata dalla 500 normale, e la spiegazione sarebbe proprio nella scomparsa dei vortici nella familiare che, senza che nessuno glielo avesse mai detto, era una perfetta "squareback".

E il cofano alzato che c'entra in tutto questo? C'entra eccome perché il suo effetto è quello di rompere la forma perfetta tipo profilo alare, riducendo l'importanza dei vortici e facendo diventare la umile 600 originale una specie di "squareback" casereccia.

Senza i vortici il calcolatore ha trovato una velocità superiore di quasi 4 km/h. Niente male!

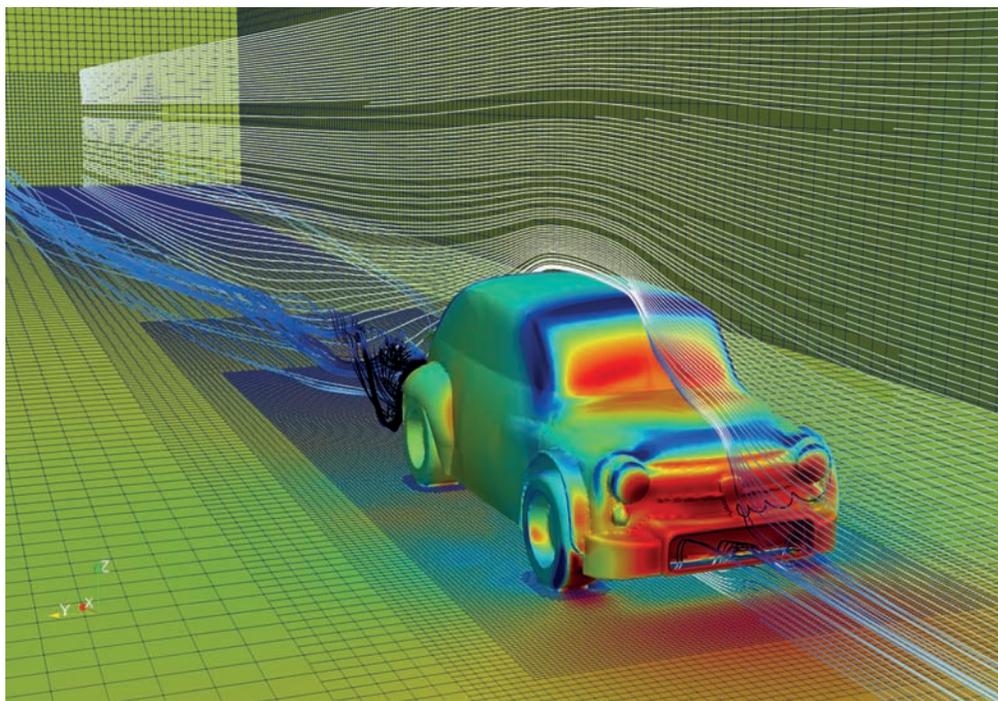
Sul numero 4 della rivista "Auto Italiana Sport", uscito il 1 maggio del 1957, si suggeriva già allora di aprire il cofano con queste parole "... la 600 è nata per velocità inferiori a quella cui può giungere l'Abarth, la sua profilatura aerodinamica va in difetto per velocità superiori a 100 km/h. In particolare va in depressione la coda e scompare l'effetto raffreddante perché l'aria non può più entrare nel vano motore attraverso le feritoie. Per questa ragione è consigliabile, nella marcia prolungata ad alta velocità, aprire il coperchio del vano motore, per assicurare una maggiore ventilazione del radiatore e migliorare la profilatura della coda ...".

Con il radiatore spostato sul muso, però, la motivazione del raffreddamento sarebbe decaduta, invece il cofano rimase aperto, che fa pensare che i benefici fossero reali e non legati al solo raffreddamento.

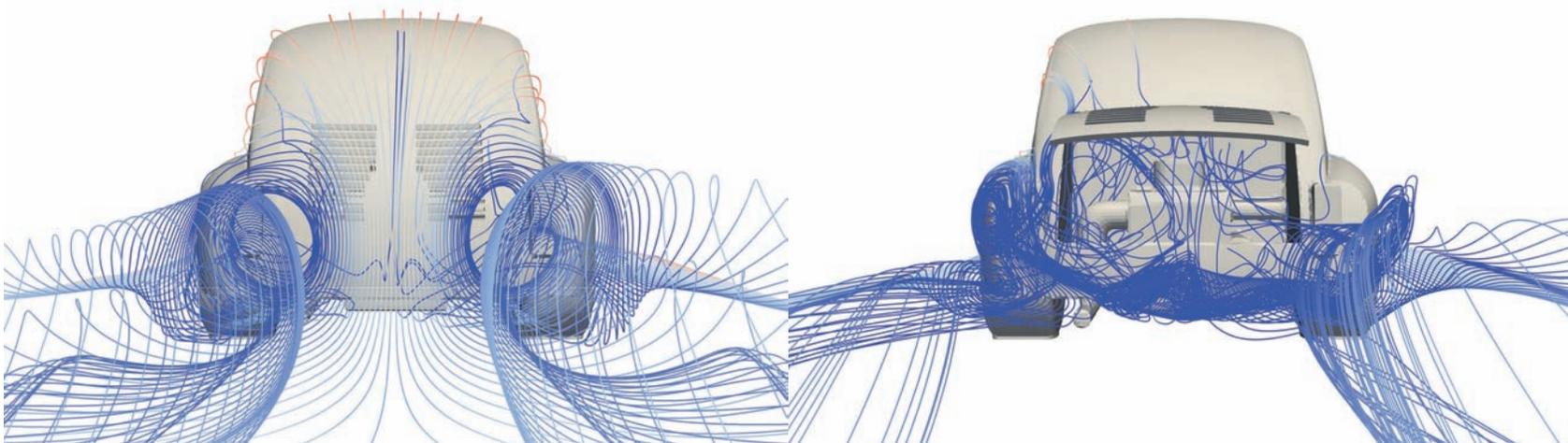
Del resto, l'attenzione prestata a quel particolare conferma che questi vantaggi erano veramente significativi e avvertiti dai piloti, tanto che nell'ultima versione, la più estrema della TCR, il semplice pezzo di lamiera fessurata, un po' bombato, era stato sostituito con una vera e propria superficie continua e ben raccordata alla carrozzeria, realizzata in materiale plastico come si conviene a una vera auto da corsa.

Ma questa soluzione era troppo estrema e fu bocciata quasi subito con una motivazione piuttosto bizzarra perché fu detto che quel pezzo di plastica era ... pericoloso. Per chi? Per cosa? Mah!

Vortici, sempre vortici, fortissimamente vortici ... che influenzano da sempre l'aerodinamica delle vetture e non solo quella delle Formula 1 moderne che hanno portato le vorticosità al

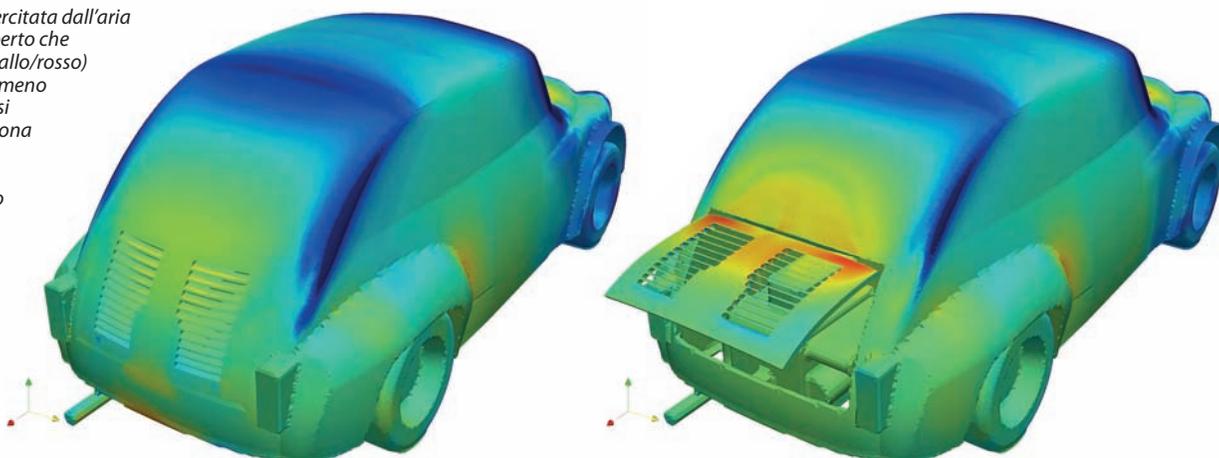


La TCR in Galleria del Vento. Potenza del calcolatore che fa accadere nella fantasia quello che non è mai accaduto in realtà. Il calcolatore vive e prospera nel suo mondo fantastico e si nutre di numeri e di tanti colori: giallo/rosso dove l'aria esercita pressione sulla carrozzeria, verde dove accade poco di interessante e celeste/blu dove la pressione è bassa.



Il "segreto" del cofano alzato. Con il cofano chiuso la forma della carrozzeria è molto regolare, praticamente un'ala, e come tale genera due vortici molto intensi controrotanti che spingono al centro le particelle di aria verso il basso (tipo "fastback") mentre, con il cofano aperto, si forma una scia più caotica ("squareback"). L'aerodinamica è una disciplina strana, con le sue regole non sempre facili da capire: una scia regolare e ben organizzata come quella della "fastback" (apparentemente più "pulita", uno penserebbe), non aiuta perché i vortici hanno bisogno di molta energia che può arrivare solo dal motore il quale, quindi, finisce per essere più impegnato con i vortici che con le ruote.

Si vede bene in termini di pressione esercitata dall'aria sulla carrozzeria l'effetto del cofano aperto che produce una zona di alta pressione (giallo/rosso) che "spinge" in basso. Ma quello che è meno facile da intuire è che la pressione che si genera sul cofano preme anche sulla zona del lunotto posteriore generando una spinta in avanti. E anche le zone blu, che "tirano" indietro e verso l'alto, sono meno estese. Il calcolatore direbbe che con il cofano aperto si potevano guadagnare circa 4 km/h di velocità. E' un calcolo teorico e come tale va preso. Forse il beneficio era minore su strada, ma tutto farebbe pensare che, effettivamente con il cofano aperto, la vettura avesse un'aerodinamica più efficiente.



centro dell'attenzione.

La carrozzeria della 600 "tirava" anche verso l'alto come quella di tutte le automobili di forma più o meno tradizionale, perché senza alettoni non è facile disegnare una carrozzeria che sviluppi da sola una forza verso il basso. Per la TCR con il cofano chiuso il calcolatore ha trovato diverse decine di chili di spinta verso l'alto e, anche in questo caso, il cofano aperto aiuta non poco riducendo questa forza indesiderata di una buona ventina di chili, quasi il 20%. E' tanto, è poco? Alcuni anni fa, quando frequentavo le Gallerie del Vento (quelle vere con il vento che soffia a 150 km/h) si considerava un buon risultato se, dopo una settimana di lavoro, si portava a casa un miglioramento di 0.3%, quindi se il calcolatore ha visto il giusto... fate voi.

Svantaggi (del cofano aperto intendo)? No, non mi vengono in mente, anche esteticamente era gradevole.

Allora, dopo cinquanta anni, possiamo dire di aver dimostrato che il cofano aperto aiutava l'aerodinamica (e non solo a raffreddare meglio)? Un punto di domanda è bene metterlo, perché sempre di una simulazione teorica si tratta, però ci sono molti elementi per poter rispondere di sì.

Senza rendercene conto, abbiamo caricato

sulle spalle delle nostre 1000 quasi un intero trattato di "automotive aerodynamics" (banalmente aerodinamica dell'automobile) ma questo, non ci stancheremo mai di ripeterlo, è solo il nostro modo per rendere omaggio alle vetture più famose cercando di vederle da un'angolazione dalla quale nessuno le ha mai viste prima, senza la presunzione di volere andare ai congressi scientifici.

Il nostro "target" sono sempre gli appassionati che si ritrovano la domenica mattina davanti alla porta del loro garage o nella piazza principale del paese, fanno qualche giretto "sgassando" un po' e finiscono la giornata davanti a una tavola imbandita. E saremmo felici se sapessimo di essere riusciti a fornire loro qualche elemento in più, piacevole e divertente, da spendere nelle loro conversazioni. ▀

#### RIFERIMENTI E CREDITI

I calcoli mostrati in questo articolo sono originali, eseguiti personalmente dall'autore, usando codici "open-source" (Helyx-OS e Paraview per il pre/post processing accoppiati al solutore OpenFOAM®)

Le informazioni storiche sono state tratte da:

##### Riviste

"Auto Italiana Sport", n.4, 1 maggio 1957, pagg.14-20

"Abarth: l'uomo e le sue auto", AISA, 9 maggio 2010

##### Libri

W.H. Hucho, "Aerodynamics of Road Vehicles", Butterworth & Co. Ltd., 1987

A. Deganello, E. Deganello, "ABARTH 850TC e 1000", Giorgio Nada Editore, 2001

E. Deganello, A. Rizzoli, "Tutte le ABARTH", Giorgio Nada Editore, 2008

D. Buzzonetti, "Abarth. L'irresistibile fascino dello scorpione", Artioli Editore, 2019

*Un ringraziamento particolare alla Agiotech di Castel Guelfo per la digitalizzazione del modellino in scala, alla Berni Motori di Maleo e a tutto il Club Montalbano Auto Moto Storiche di Lamporecchio per il supporto fotografico (e non solo) e le preziosissime informazioni ricevute da entrambi.*

# Le FIAT Made in Germany

## Ovvero la intricata storia di due marchi, di due città e di un fiume

di Antonello Biscini

Come possono una 600 ed una Prinz avere lo stesso marchio? Negli anni '60 si verificò la bizzarra situazione di due case automobilistiche europee che si trovarono ad offrire al mercato dei modelli in diretta concorrenza ... con lo stesso marchio "NSU". La causa legale fu inevitabile.



Esposizione di modelli FIAT prima della guerra, si riconoscono 508 C e 1500 6 cilindri.

Visitando una mostra scambio, in particolare all'estero, ci potrebbe capitare di essere colpiti da qualche auto con le famigliari forme di una 500 o di una 600 o di una 1100 caratterizzate però da modifiche non presenti nelle auto che vediamo abitualmente nei nostri raduni. Il primo pensiero andrà ovviamente a modelli elaborati da qualche carrozziere, uno dei tanti - più o meno famosi - che personalizzavano le auto prodotte in grande serie da Mirafiori. Avvicinandoci a queste inusuali FIAT saremo però stupiti di trovare, al posto del marchio torinese, quello della NSU. *Ma cosa c'entrano le popolari vetture FIAT degli anni '50 e '60 con la NSU Prinz?*

Per gli appassionati, magari quelli over-50, il marchio NSU è subito associato ad una vettuercina con motore a due cilindri raffreddato ad aria. Con una strana carrozzeria a tre volumi e la forma "a saponetta". Diciamo pure non proprio affascinante tanto che si guadagnò la fama di auto destinata a guidatori non giovanissimi e magari non proprio abili. Per noi giovani "smanettoni" di quegli'anni, la Prinz era "l'auto dello zio" e "che si guida col cappello" riferendoci a quegli automobilisti abituati ad andature lentissime e rigorosamente nel mezzo della carreggiata delle strade di campagna. Fama del tutto immeritata, la Prinz era una auto più che onesta, spaziosa in relazione alle dimensioni, di qualità



La linea produttiva della Topolino C - Le auto venivano assemblate utilizzando anche componentistica locale, come per gli interni e l'impianto elettrico che spesso era Bosch. Oltre alle personalizzazioni alla carrozzeria.



La Fabbrica a Neckarsulm negli anni '20. Il marchio ha ancora i puntini N.S.U.

made in Germany e a un costo accessibile. Ed ebbe giustamente successo, alla faccia degli smanettoni di cui sopra. Ma oltre alla Prinz, con il marchio NSU non possiamo non citare le velocissime TT con 4 cilindri e soprattutto la innovativa RO 80, la prima auto prodotta in serie col motore rotativo Wankel ed una bella carrozzeria aerodinamica; nel 1968 la RO 80 fu eletta "auto dell'anno". Ma le vicende della NSU meritano un articolo dedicato ... torniamo quindi al piccolo mistero delle nostre FIAT con marchio NSU.

### La NSU di Neckarsulm

La storia inizia addirittura nel 1880 quando nella città di Neckarsulm, a pochi chilometri da Stoccarda, il meccanico Christian Schmidt iniziò la produzione di macchine da cucire nei locali di una ex-segheria. Alle macchine da cucire dopo pochi anni si affiancò la produzione di biciclette e quindi, già nel 1901, quello delle motociclette, con la scritta *Neckarsulmer Motorrad* ben in vista sul serbatoio. Fu un successo che portò la fabbrica di Neckarsulm a raggiungere i 700 dipendenti. Nel 1904 fu coniato il marchio N.S.U., con i puntini, dal nome della città di Neckarsulm. Dalle moto alle auto il passo fu breve e dopo poco apparve la prima auto *Neckarsulmer* equipaggiata con un motore acquisito su licenza dalla belga Pipe. Già alla fine del primo decennio del secolo scorso, la gamma era composta da 5 modelli, interamente sviluppati nella fabbrica tedesca. Durante la Gran-



Marchio NSU/FIAT con la forma dello scudetto ed i colori identici a quelli Torinesi ma con i due marchio raccolti insieme.

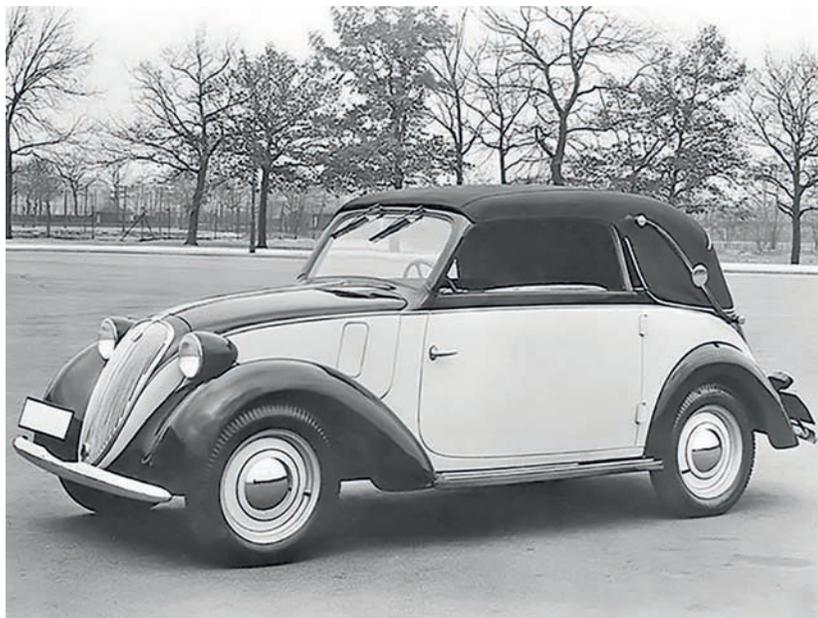
## La FIAT Deutschland a Heilbronn

La presenza di FIAT in Germania iniziò già agli albori del secolo scorso con le grosse e prestigiose auto prodotte a Torino, tanto che la prima auto scelta dal Kaiser Guglielmo II di Prussia fu una Fiat 60 HP. Nel 1922 viene aperta a Monaco la Deutsche Fiat Automobil-Verkaufs AG, poi trasferita nel 1926 a Berlino. Per dirigere la nuova azienda fu nominato il commendatore Piero Bonelli, uno degli artefici del grande sviluppo della FIAT, che continuò a guidare la filiale in Germania per oltre 40 anni. Con il supporto delle Dresder Bank, nel 1929 la FIAT acquisì la NSU Vereinigte Fahrzeugwerke AG. Nacque così la NSU Automobil AG. La FIAT si concentrò nei nuovissimi impianti automobilistici di Heilbronn, mentre nella città di Neckarsulm, continuava la produzione di biciclette e moto con marchio NSU attraverso la NSU Vereinigte Fahrzeugwerke, anch'essa parte dell'acquisizione. La FIAT tuttavia non era interessata alle due ruote e questa azienda non fu fusa nella NSU Automobil AG. Nel 1932, non appena trovato un acquirente la casa Torinese uscì dal capitale della NSU Vereinigte Fahrzeugwerke che divenne una azienda indipendente. Si venne così a sviluppare la bizzarra situazione di due fabbriche, con lo stesso marchio **NSU** ma indipendenti una dall'altra, situate in due cittadine (**Heilbronn** e **Neckarsulm**) distanti meno di dieci chilometri e bagnate dallo stesso fiume, il **Necktar**. Ma fino a quando la fabbrica di Neckarsulm continuò a produrre biciclette e moto, non ci furono motivi di contenzioso tra "vicini".

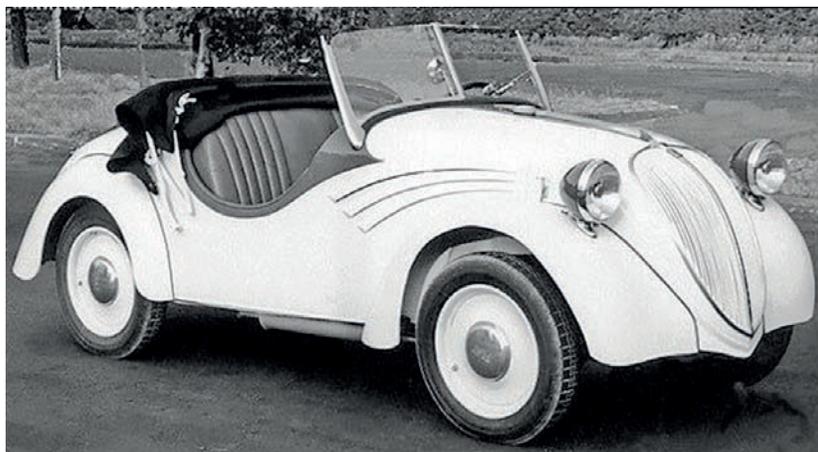
de Guerra la produzione fu dedicata all'esercito: moto, auto e autocarri. Nel dopoguerra la fabbrica tornò alla produzione civile, con successo, ed i dipendenti salirono a 2.500. La fabbrica di Neckarsulm era divenuta insufficiente e negli anni '20 furono acquistati due lotti di terreno nella vicina cittadina di Heilbronn dove furono allestite le linee produttive della auto, mentre le biciclette e la moto restarono a Neckarsulm. Nel 1926 la NSU acquisì la carrozzeria Schebera di Heilbronn riunendo tutte le attività nella NSU Vereinigte Fahrzeugwerke AG (Fabbriche Riunite Veicoli NSU). Ma tanti sforzi economici nell'ampliare la produzione non furono premiati dall'incremento delle vendite e la NSU si trovò rapidamente in difficoltà. La Dresder Bank, uno dei principali creditori, si mise quindi alla ricerca di un acquirente.



Nel 1951 sul telaio della FIAT 1100E, la carrozzeria Wendler di Reutigen produsse in piccola serie una cabrio.



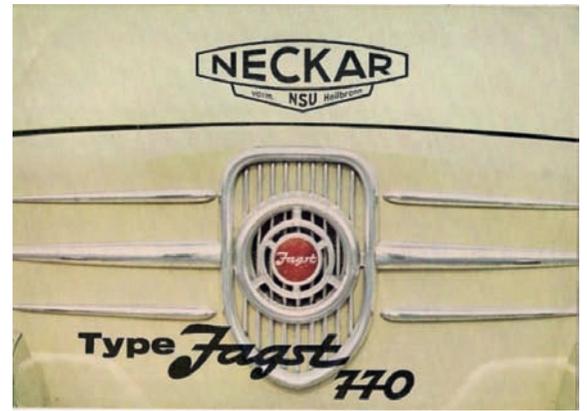
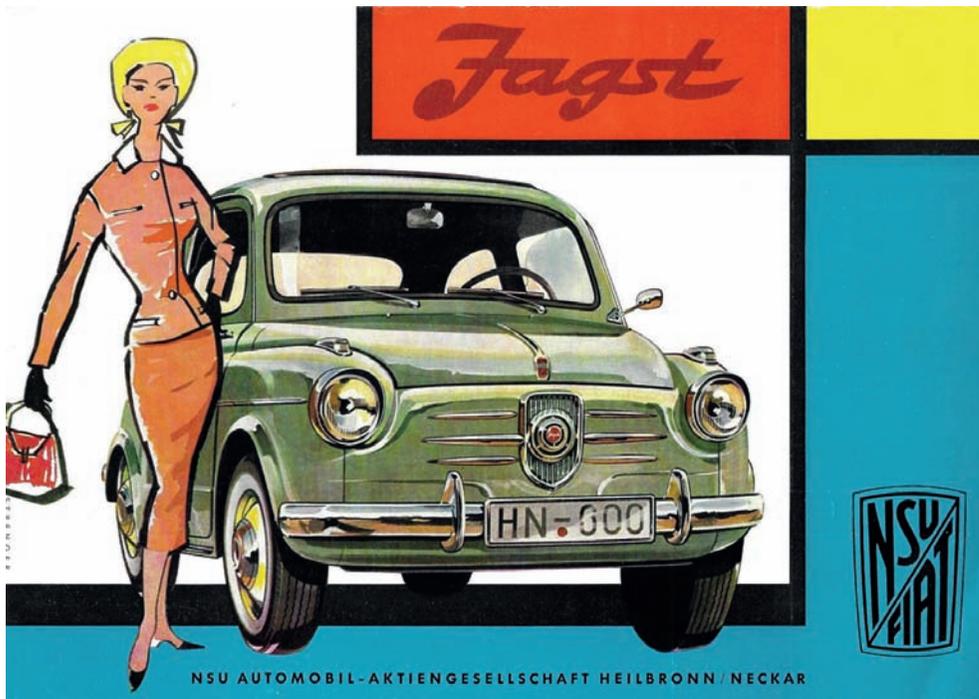
NSU/Fiat 508 C (nuova Balilla) in versione cabrio.



NSU/FIAT 500 (Topolino A) con carrozzeria Weinsberg Roadster del 1938 "una piccola auto molto grande".



Durante la seconda guerra mondiale la produzione fu dedicata al supporto delle forze armate. Questa NSU/500 è arruolata nella Wehrmacht.



Il nome dell'auto "Jagst" era al centro del fregio che copre i clacson. Nella versione italiana era la scritta 750 e 600. A differenza della auto torinese, nelle NSU/FIAT il fregio circolare era inserito in una specie di scudo..

La FIAT 600 prese il nome JAGST, un affluente del fiume NECKAR che scorre tra Neckalsum e Heilbronn.

Divenuta di proprietà FIAT, la NSU Automobil AG mantenne per i primissimi anni la produzione dei modelli NSU preesistenti. La prima auto della nuova gestione fu la NSU 10/52 PS, presentata al salone di Berlino del 1931, che di fatto non era altro che una Fiat 522 prodotta su licenza a Heilbronn. In effetti, la 10/52 nasceva su di un telaio prodotto in Italia ed inviato in Germania: mentre tutto il resto veniva assemblato ad Heilbronn, in particolare la meccanica ed il gruppo motopropulsore sebbene si rimanesse sempre fedeli alle specifiche del progetto Fiat origi-

nario. Poi, dal 1934, la gamma di modelli cominciò ad estendersi con la produzione della NSU-Fiat 1000 (prima sulla base della 508 Balilla e quindi su quella della 508C, nuova Balilla), della NSU-Fiat 500 (Topolino A) e la NSU-Fiat 1500, a sei cilindri. Nel 1938, la produzione a Heilbronn aveva superato 5.500 veicoli. Parallelamente ai modelli di serie derivati da quelli italiani, furono prodotti modelli specifici per il mercato tedesco come la graziosa *NSU Fiat Weinsberg Roadster* basata sulla Topolino.

### La seconda guerra mondiale e gli anni del dopo-guerra

Poi arrivò la seconda guerra mondiale e gli stabilimenti di Heilbronn e furono convertiti alla produzione bellica con auto, camion e componenti dedicati alle forze armate. Nello stabilimento NSU di Weinsberg, oltre alle moto, fu prodotto il *Kettenkrad* un curioso mezzo tuttoterreno spinto da un motore OPEL, con l'anteriore di una moto e il posteriore cingolato come un mini-carro armato. Passata la guerra, le due fabbriche

si trovarono con gli stabilimenti distrutti. La produzione motociclistica a Weinsberg stentò a ripartire mentre migliori risultati furono ottenuti nel campo degli scooter grazie ad un accordo di licenza con la Innocenti per la produzione della Lambretta.

### Le NSU Fiat degli anni dello sviluppo tedesco

Nella vicina città di Heilbronn, dove la FIAT aveva trasferito la sede ufficiale da Berlino, gli stabilimenti vennero rimessi in funzione e poterono iniziare a seguire il vivacissimo sviluppo dei nuovi modelli sfornati da Torino a partire dalla Topolino C e quindi alla Fiat 600, 500 e la gamma delle 1100. Già nel 1951 la produzione NSU/Fiat era tornata ai 5.500 veicoli anteguerra per poi salire a 25.000 e fino alle 50.000 auto prodotte nel 1962.

I maggiori volumi produttivi si concentravano, ovviamente, sui modelli di larga diffusione, ma la NSU/Fiat non trascurava le "nicchie" di mercato importando dall'Italia - con il marchio della filiale tedesca - modelli sportivi come le 600 Vignale, coupé e cabriolet, denominate "riviera", la elegante 1500 coupé Siata, denominata "mistral" e le coupé e cabriolet OSI 1200, con il nome "St. Tropez". Anche la Bianchina, ribattezzata "panorama", fu assemblata in Germania con il marchio FIAT/NSU. Per quanto riguarda le auto prodotte in Germania, è inesatto definire l'impianto di Heilbronn come "fabbrica-cacciavite", dove le attività si limitano ad assemblare le auto spedite "in pezzi" dalla casa madre. Le NSU/FIAT, pur mantenendo la struttura torinese, utiliz-



La "nuova 500" lanciata in Germania nel 1957.



La carrozzeria Weinsberg derivò dalla struttura originale della 500 una piccola berlina, chiamata Weinsberg Limousette, declinata anche nella versione micro-coupé: Weinsberg Coupé. In pratica il pianale, l'abitacolo ed il giro-porte restava quello dalla auto italiana alla quale venivano aggiunte un muso ed un coda.

# 1100



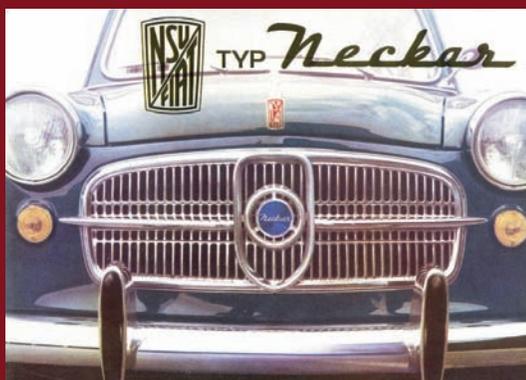
La vettura media di Torino ha avuto un notevole successo in Germania e nei paesi dove la Neckar esportava le auto prodotte a Heilbronn. Nel 1954 fu presentato il modello 1100 103 che, dopo poco, lasciò il marchio "numerico" per la denominazione "Neckar" del fiume della regione.



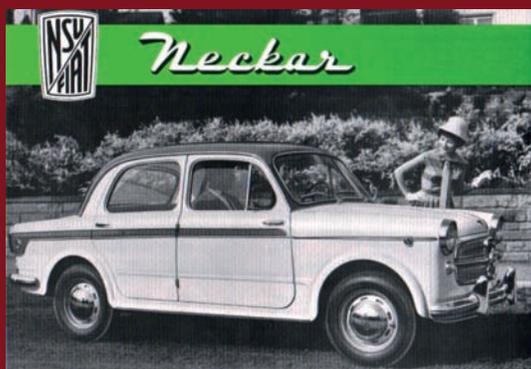
Nel 1956, fu lanciata la 1100 103 E, sempre col nome "Neckar".



Sul pianale della 1100 103 TV la Wendler sviluppò una elegante Coupé e Cabriolet mantenendo il caratteristico faro centrale.



Nel 1958 è la volta della 1100 103 D: "Neckar 58".



Nel 1959 esce anche in Germania il modello H con la caratteristica colorazione bicolore ed il fregio sulla coda.



Dopo la causa con NSU, nel modello "Export" del 1961 il nome dell'auto (Neckar) diviene la marca (al posto di NSU/FIAT) e l'auto prende il nome di "Europa".

Nel 1962 con il modello D, il motore passa a 1221 cc e cambia la calandra, con un fregio lineare al posto dello scudetto.



zavano componentistica tedesca (come per gli allestimenti interni e l'impianto elettrico che spesso era Bosch) e la carrozzeria adattata al gusto locale. Le calandre differivano da quelle FIAT per un fregio particolare, una specie di scudo cromato che circondava il cerchio con il nome del modello.

Interessante anche la scelta dei nomi dei modelli NSU/FIAT: la FIAT 600, e la successiva 750, divenne la *Jagst*, *Jagst 770* (la 750) e *Jagst 2* (la nostra "fanalona"). Lo *Jagst* è un fiume che scorre a nord di Heilbronn. Furono circa 172.000 le *Jagst* prodotte.

La 1100 tedesca prese vari nomi, la versione 1100/103 mantenne il nome italiano ma fu affiancata da un elegante coupé ed un cabriolet prodotte dalla carrozzeria *Wendler*. Successivamente la 1100 fu ribattezzata con un nome "fluviale", *Neckar*, dal nome del fiume che bagna Heilbronn ed infine, quando *Neckar* fu utilizzato in sostituzione del marchio NSU/FIAT, divenne "*Europa*". Circa 160.000 le 1100 prodotte dalla NSU/FIAT.

Per la popolare Fiat *nuova 500*, la NSU/FIAT affiancò al modello italiano anche una carrozzeria molto diversa da quella prodotta a Mirafiori chiedendo alla carrozzeria *Weisberg* di derivare dalla struttura originale della compatta italiana una piccola berlina, chiamata *Weisberg Limousette*, declinata anche nella versione micro-coupé, *Weisberg Coupé*. In pratica il pianale, l'abitacolo ed il giroporte restava quello della 500 italiana alle quali venivano aggiunte un muso ed un coda. Il risultato estetico, con gli occhi di oggi, può essere discutibile ma in quegli anni la piccola NSU/FIAT *Weisberg* fu costruita in 6.190 esemplari tra il gennaio 1959 e il febbraio 1963.

## Il contenzioso sull'uso del marchio NSU

Abbiamo lasciato la NSU di Neckarsulm mentre rinasceva dalle distruzioni della guerra grazie alla produzione della nostra *Lambretta*, mentre la richiesta delle moto scendeva rapidamente fino a terminare nel 1964. Con la ricostruzione, le famiglie tedesche cominciarono a desiderare un mezzo più protettivo ed abitabile degli scooter e la decisione di riattivare la produzione di auto apparve come inevitabile per mantenere in vita l'azienda. Fu quindi presentata nel 1958 la prima generazione di NSU Prinz. Una compatta tre volumi "tutto





*Gli interni riprendono la plancia della berlina Vectra da cui deriva, ma i sedili avvolgenti e la posizione di guida sono da vera auto sportiva.*

Negli anni '80 la moda delle coupé di medie dimensioni segna il passo a favore delle berline sportive.

di Nicola Colangelo

# Opel Calibra:

## la capostipite delle coupé moderne

**L**e varie Golf GTI, Renault 5 GT Turbo, Fiat Uno Turbo i.e., Peugeot 205 GTI sono diventate le beniamine del pubblico, mentre le vendite delle varie Alfa GTV e Alfa Sprint, Ford Capri, Opel Manta sono ormai ridotte al lumicino: i pochi esemplari presenti nelle concessionarie vengono relegati in fondo ai magazzini, per far posto nelle vetrine alle citate "bombe" vitaminizzate, che tanto piacciono ai giovani.

Le coupé sportive presenti nei listini sono una eredità degli anni Settanta, hanno trazione posteriore e motori aspirati, meno prestanti e più assetati dei piccoli sovralimentati, e i vari restyling non bastano per ridare appeal a progetti ormai datati.

Nel 1989, però, la Opel decide di andare controcorrente e presenta la Calibra, puntando di nuovo i riflettori su un settore considerato ormai marginale. Il modello ridefinisce gli standard delle coupé derivate da modelli di grande serie.

Il designer statunitense Wayne Cherry stupisce il pubblico con una linea molto aerodinamica, caratterizzata da un coefficiente di penetrazione record di 0,26, gli innovativi fari anteriori poliellissoidali sono sottilissimi, la fiancata ha uno spiccato profilo a cuneo, mentre la coda è caratterizzata da una imponente fanaleria. Si nota l'assenza dei montanti delle portiere, vengono eliminati i vetusti gocciolatoi sul tetto e vengono nascosti i tergicristalli per

un impatto visivo più pulito.

La Calibra è lunga 4,5 metri, larga 1,68, con un passo di 2,60 metri, il pianale derivato dalla nuova berlina Vectra permette di ottenere un abitacolo spazioso e comodo per quattro persone, oltretutto con un bagagliaio capiente e ben sfruttabile: con lo schienale abbassato, la volumetria a disposizione è di oltre 980 litri, degna di una media station wagon.

Lo schema meccanico si basa su motore trasversale e trazione anteriore, sospensioni indipendenti con le posteriori a bracci oscillanti, mentre i freni sono a disco con ABS di serie.

Per i motori si opta per un moderno propulsore di 2 litri ad iniezione elettronica proposto nelle versioni con testata a 8 valvole da 115 CV e 16 valvole da 150 CV, mentre dal 1991 è disponibile anche la versione a 16 valvole sovralimentata con ben 200 CV, abbinata alla trazione integrale, che permettono all'aerodinamica coupé di toccare i 245 km/h!

Gli ingredienti ci sono tutti per piacere al grande pubblico e infatti i risultati commerciali sono eclatanti: nel primo anno di commercializzazione ne vengono venduti 29.431 esemplari, circa 60.000 nell'anno successivo, che diventano ben 97.433 nel terzo anno di produzione. Si va oltre le aspettative della stessa Opel, che aveva previsto circa 20.000 esemplari annui per cui, per

stare al passo con le richieste del mercato, viene coinvolto anche lo stabilimento finlandese della Valvet Automotive, che affianca così quello tedesco di Rüsselsheim. La produzione continua a pieno ritmo fino al 29 agosto 1997, quando uscirà l'esemplare numero 238.647.

La concorrenza viene presa in contropiede e deve correre ai ripari, così negli anni successivi compaiono sul mercato tanti nuovi modelli per contrastare l'egemonia della Calibra e provare a conquistare spazi in questa fetta di mercato che, dopo un decennio di immobilismo tecnico e stilistico, è di nuovo appetibile e remunerativa.

Il Gruppo Fiat presenta così sia la Coupé, disegnata dal giovane Chris Bangle, sia la nuova Alfa Gtv, entrambe con pianale di derivazione Tipo, ma con differenti motori e sospensioni; da Oltremarica arriva la Rover 200 Coupé con tetto apribile. I giapponesi propongono le interessanti Toyota Celica, Mitsubishi Eclipse, Nissan 200SX, Honda Prelude, Mazda Mx6, e i tedeschi l'Audi 80 Coupé e la Volkswagen Corrado. Nel 1997, in forte ritardo, arriveranno sia la Ford con la sua Cougar, sia la Peugeot con la riuscita 406 Coupé, prodotta dalla Pininfarina ed ispirata nientemeno che alla Ferrari 456. La Opel in quegli anni caratterizzata da una prorompente vitalità e nel 1994 cala il bis con un'altra coupé di dimensioni ancora più

contenute, derivata dall'utilitaria Corsa: la Tigra.

Anche questa volta il successo sarà sorprendente, in quanto la piccola sportiva verrà prodotta in oltre 250.000 esemplari, lasciando le briciole alla concorrenza.

La Opel ha avuto il merito, ma soprattutto il coraggio, di credere in un settore, quello delle coupé di grande serie, che si pensava ormai decaduto.

Il successo della Calibra è dovuto in primis alla sua linea moderna, senza le sovrastrutture barocche che caratterizzavano le proposte dell'epoca. Quando esordì, essa era la più equilibrata del segmento e ancora oggi, dopo 29 anni, risulta un'automobile attuale e gradevole.

Altri punti di forza sono la volumetria ampia e ben sfruttabile, la meccanica affidabile che garantisce prestazioni brillanti, ma con costi di esercizio mai eccessivi, e una sicurezza attiva e passiva molto più elevata rispetto alle coupé della precedente generazione.

La Calibra, e successivamente la Tigra, hanno inoltre avuto il merito di svecchiare l'immagine della Casa tedesca, da sempre legata più a modelli tradizionali e di sostanza, come le Kadett e le Rekord.

Da qualche anno alcuni possessori hanno fondato il "Calibra Club Italia" per poter condividere la loro passione per questo importante modello. ▴



# Luigi Fagioli

## la Terza EFFE dell'Alfa Romeo

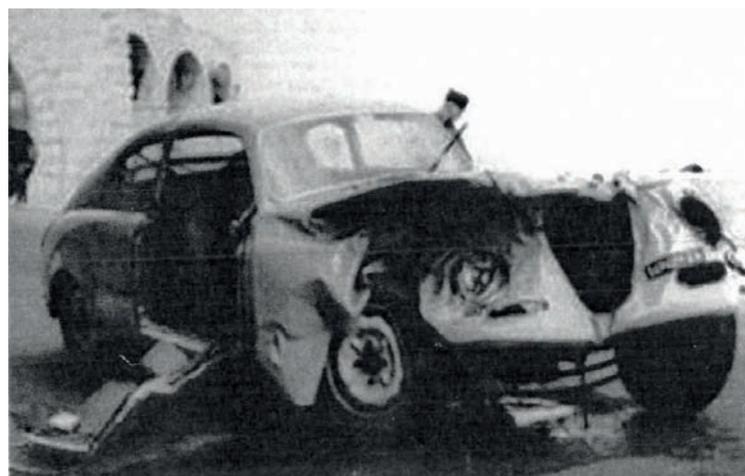
di Gabriele Scottò

**N**ella mia veste di appassionato, per meglio dire, inguaribilmente malato delle vetture "Lancia" - con particolare riferimento, per quanto attiene, specificatamente, i numerosi successi sportivi conquistati dai modelli "Aurelia" nelle più importanti gare su strada a partire dal 1951 - ho avuto occasione di interessarmi, più di una volta, del pilota Luigi Fagioli. Al riguardo è noto che lo stesso si spense il 20 giugno del 1952 a seguito di un grave incidente subito a Montecarlo alla guida della "famosa" Aurelia, 2ª, serie (1991 cm3), "serie speciale da corsa", telaio n. 1510, motore n. 1612, colore grigio, targata AN 16960. Il mio vivo interesse per questo grande campione della velocità e il mio altrettanto ardente desiderio di approfondire al meglio la storia della sua gloriosa carriera di corridore è stato in me stimolato dalla superba prova che il pilota osimano ha consacrato alla storia con la conquista del terzo posto assoluto alla Mille Miglia del 1952, preceduto solo da Bracco con la Ferrari 250 Berlinetta Vignale e dal tedesco Kling con la Mercedes 300 SL, entrambe vetture che disponevano di ben oltre duecento cavalli di potenza rispetto ai circa novanta dell'Aurelia. Ed è proprio la stupefacente "performance" dimostrata da Fagioli in tale circostanza che mi ha spinto a voler conoscere più a fondo la gloriosa carriera del marchigiano, di nascita si noti bene, in quanto la sua città di adozione è sempre stata Gubbio. Nel proseguire mi sono "immerso" nel pregevole volume "La terza EFFE Lui-

gi Fagioli, storia di un campione di velocità" di Gianluca Sannipoli. In copertina vi è una bellissima foto di Fagioli, impegnatissimo alla guida della Mercedes Benz Ufficiale W25, primo assoluto al Gran Premio di Monaco del 1935. Nella ultima di copertina, poi, appare una foto storica altrettanto importante: Fangio, Farina e Fagioli insieme le famose TREEFFE dell'Alfa Romeo. Anche qui mi si consentano due riflessioni: la prima riguarda Luigi Fagioli concentratissimo con due enormi occhiali neri, in una curva del Circuito stradale monegasco, mentre passa a distanza millimetrica dal cordolo del marciapiede. Una delle tantissime curve del micidiale percorso affrontata a regola d'arte, senza la benché minima sbavatura, riuscendo a domare una vettura, la Mercedes W25 B che disponeva di un motore di 4310 cm3 e di una potenza di oltre 450 CV. E, allora, mi domando com'è possibile che lo stesso pilota, con una vettura di meno di cento cavalli, abbia potuto commettere un errore per lui fatale? Molte sono le ipotesi, più o meno attendibili, che sono state avanzate, in ordine alla dinamica e alle cause dell'incidente. Alcune riguardano lo stato emotivo di Fagioli che si era molto innervosito con i cronometristi ufficiali i quali non avevano registrato i tempi realizzati nel corso delle prove ufficiali costringendolo, di conseguenza a ripetere le prove. Altre ritengono che il pilota, entrando nel tunnel con gli occhiali neri, abbia avuto un degradamento visivo causato dalla improvvisa oscurità subentrata ad una luce acce-

cante. Da qui la sbandata e il conseguente urto contro il marciapiede con la parte anteriore destra dell'Aurelia che si è capovolta. A parte quanto sopra, se mi è consentito, voglio dire anche la mia. Eravamo nel 1952 Luigi Fagioli stava per compiere 54 anni. E' vero che i piloti, all'epoca, erano molto più longevi di quelli di oggi ma è altrettanto vero che, dal 1935, erano passati quasi vent'anni. Oltre a tali considerazioni, sempre facendo riferimento alle mie elucubrate fantasie, credo possa sussistere un altro elemento da tenere in debita considerazione. Luigi Fagioli era a fine carriera e non poteva pretendere di avere a disposizione vetture vincenti come: Alfa, Mercedes, Auto Union, Maserati etc., a bordo delle quali aveva percorso tante tappe della sua luminosa carriera. E' altresì noto che le condizioni

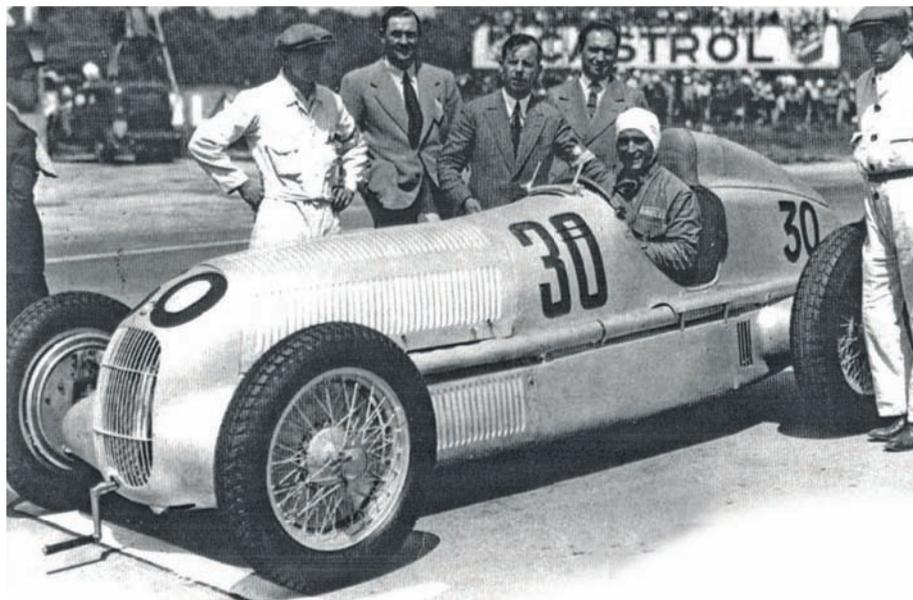
economiche, sue e della sua famiglia, in quel momento, non fossero certo brillanti. A mio avviso, e non c'è niente di male, nel ritenere che Luigi avesse trovato, con la "Scuderia Lancia", una soluzione soddisfacente per lui, sia sotto l'aspetto economico, sia per le possibilità di ottenere affermazioni sportive. E a questo punto, ritengo opportuno soffermarmi, sia pur brevemente, sull'elemento ambiente "Scuderia Lancia". Premesso che in casa Lancia si respirava un'aria molto sana ben diversa da altre consimili compagnie: amicizia, collaborazione, serietà, assoluto rispetto della correttezza sportiva. In secondo luogo ritengo utile evidenziare il fattore "età" dei vari piloti ufficiali. Bonetto aveva più o meno gli stessi anni di Fagioli, Valenzano, Castiglioni (Ipocampo) Anselmi erano tutti na-



La Lancia Aurelia di Fagioli dopo il fatale l'incidente del 31 maggio 1952 a Monte Carlo, all'uscita del tunnel, il giorno seguente avrebbe compiuto 54 anni.



Un poster pubblicitario celebrativo della vittoria di Fagioli al Gran Premio d'Italia del 1933.



1951 Reims, Gran Premio di Francia. Per ordini di Scuderia, Fagioli dovette cedere il volante della Alfetta 159 al compagno di squadra Manuel Fangio.

ti intorno agli anni 20/25. In buona sostanza la "sistemazione" che l'anziano pilota marchigiano aveva trovato in Casa Lancia era, in quel momento particolare della sua vita di corridore, l'unica e la più soddisfacente sotto ogni aspetto. Per inciso non dimentichiamo che poco prima, credo nel 51 Fagioli, era stato lasciato "a piedi" dall'Alfa Romeo e sostituito con il capo collaudatore Sanesi molto più giovane di lui.

Un esonero veramente troppo amaro per il marchigiano pensando a quello che Fagioli aveva dato all'Alfa, nel 1933 ed in particolare nel 1950, anno fondamentale per la storia del pilota. Come è noto la F.I.A., in tale anno, autorizzò il primo Campionato del Mondo che prese il nome di Formula Uno. L'Alfa schierò le sue "Alfetta 158", acronimo che sta ad indicare la cilin-

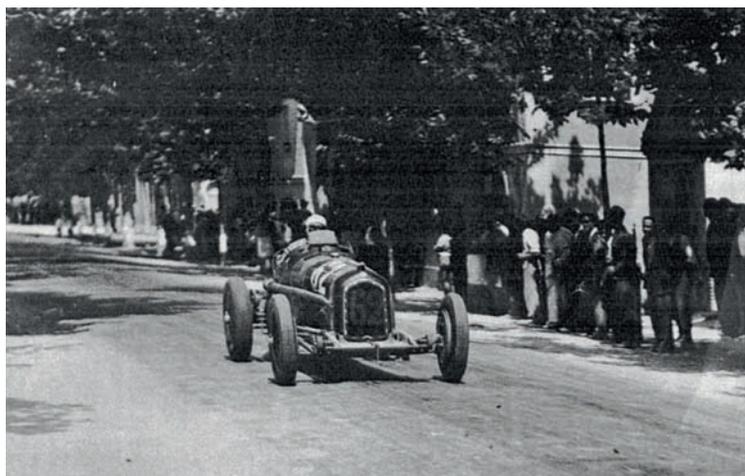
drata (1500 cm<sup>3</sup>) ed il numero dei cilindri (8). I piloti scelti dalla Casa nel 1949 erano Wimille, Varzi e Trossi, tutti e tre deceduti in tale anno e nel giro di pochissimo tempo a causa di tragici incidenti. Di conseguenza l'Alfa fu costretta a ricostruire la squadra con Farina, Fangio e Fagioli (le tre EFFE). Le Alfetta, grazie alle cure degli ingegneri Colombo e Massimino (poi passati alla Ferrari) sviluppavano una potenza massima di 350 cv ad 8500 giri al minuto, con un peso non superiore ai 750 Kg. Le prove per il Campionato del Mondo erano, in totale, 7 (6 in Europa ed 1 in America, ad Indianapolis). Il nostro Campione aveva abbandonato nel 1934 l'Alfa (Alfa tipo P3) e Ferrari, all'epoca "Patron" della Scuderia omonima, per passare alla Mercedes, si trova alla guida della nuova "Alfetta 158", molto

più potente dei precedenti modelli della Casa del Biscione che aveva individuato in lui, una terza guida molto esperta ed affidabile. Fu un ritorno, a dir poco, trionfale anche se, torniamo a ripeterlo Fagioli non riuscì quell'anno, a conquistare il titolo Mondiale per pochissimi punti e a causa di un Regolamento a dir poco discutibile. Fagioli, infatti, si classificò II a Silverstone, in Svizzera, in Belgio, in Francia e III a Monza. La storia di Fagioli con l'Alfa Romeo si conclude il 1° Luglio del 1951 con il Gran Premio di Francia, svoltosi a Reims, dove Fagioli condivise la vittoria assoluta con Fangio. L'argentino, infatti, era stato costretto al ritiro per un guasto meccanico ma poiché stava lottando per il titolo mondiale che, poi, vinse, la Scuderia ordinò a Fagioli di lasciare a lui la guida della su "159" ultima versione dell'Alfetta. Immediatamente, al 24° giro, Fagioli rientrò ai box saltando dall'abitacolo con un balzo a dir poco giovanile nonostante i suoi ormai 53 anni. Questa è stata l'ultima gara del nostro Luigi in Formula Uno e l'unica vittoria sia pure in "condominio" ottenuta in tale categoria. Ora, dalla cocente delusione sofferta per il "ben servito" datovi dall'Alfa, Fagioli, indubbiamente, accusò un duro colpo e decise che doveva dimostrare, a tutti che le sue capacità di grande pilota erano tutt'altro che tramontate.

Da qui l'impegno spasmodico che lo stesso profuse nell'affrontare la gara stradale più impegnativa del mondo con una vettura che, certamente, non poteva aspirare alla

vittoria assoluta. La riprova di quanto sopra detto la troviamo proprio nella Mille Miglia del 1952 in cui Luigi stava vivendo un momento magico. E' bene qui ricordare le parole di Giovanni Canestrini, il primo giornalista italiano esperto nel settore dei motori "fece una gara che va annoverata tra le più entusiasmanti della sua vita di corridore. Sulla sua Lancia Aurelia Gran Turismo, Fagioli eseguì quello che può considerarsi il suo capolavoro di corridore. La sua corsa era stata una perfezione di guida, di stile e di tecnica". Come avrebbero detto, molto appropriatamente, gli antichi romani: "Exegi monumentum aere perennius".

Nessuno, avrebbe potuto fare di meglio considerata la piccola cilindrata delle vetture Aurelia, le insidiose difficoltà del percorso, le condizioni ambientali molto sfavorevoli, e l'altissima media tenuta per tutti i 1600 KM percorsi in 12 ore e 40 minuti alla favolosa media di 123.440 km/h. Tornando a Montecarlo ricordiamo che, quell'anno (1952), in via del tutto eccezionale, la partecipazione al Gran Premio di Monaco - ricco di molti premi in denaro - era stata aperta alle Gran Turismo. Il grande Luigi un'occasione del genere in cui poteva vincere la Categoria o, comunque classificarsi tra i primi, non se la poteva far scappare. Quasi certamente si ricordò che, in quel lontano 22 aprile del 1935, quale vincitore assoluto, si aggiudicò la bella somma di 113.000 mila franchi, oltre che la Coppa del Principe di Monaco. Natural-



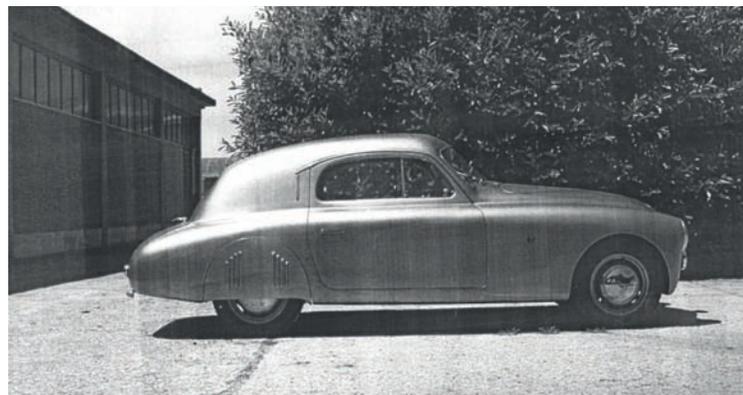
Luigi Fagioli alla Coppa Acerbo di Pescara con l'Alfa Romeo tipo B (P3).



Un biglietto della lotteria del Gran Premio di Tripoli 1937.

mente tutto quanto sopradetto, può, anzi, deve essere considerato solo come frutto delle mere elucubrazioni dovute all'età senile. Eppure, nel leggere a destra e a manca cercando di acquisire notizie attendibili che, in qualche modo, riescono ad attenuare, il tasso altissimo della mia ignoranza, più di un riscontro su quanto da me sostenuto credo di averlo trovato. Ma, ora, passiamo a commentare la foto riprodotta nell'ultima pagina di copertina del Sannipoli. Voglio chiarire subito che le TRE EF-FE, per me sono tutte maiuscole, e tutte di uguale valore, pur con le dovute differenze: Fangio ha vinto cinque titoli mondiali con ben cinque vetture di marche diverse. Farina ne ha vinto solo uno con l'Alfa nel 1950. Ma su questo punto, molto importante, dobbiamo soffermarci a ripercorrere la carriera di Fagioli e, soprattutto le vetture

quasi sempre ufficiali a lui affidate dalle Marche automobilistiche italiane e tedesche. Partiamo dal 1930, in quanto dagli anni 20 agli anni 30, il nostro pilota aveva sì corso moltissimo ma quasi sempre alla guida della sua vettura personale, una "Salmson" di 1100 cm<sup>3</sup> con qualche apparizione al volante di una "Maserati" 1500 cmc. A partire dal 1930 la Maserati gli affida la prima vettura veramente competitiva: la 2CM di 2500 cmc, otto cilindri con 185 cavalli di potenza con la quale assapora la gioia delle prime vittorie in gare importanti. I suoi successi con l'auto del Tridente si intensificano nell'anno successivo. Il 1932 lo consacra per così dire "asso del volante" e la Maserati gli affida addirittura, una vettura di potenza eccezionale: la V5, 16 cilindri, 5000 cm<sup>3</sup> di cilindrata, con la quale combatte ad armi pari con Nuvolari, Varzi ed il tedesco Rudolf Caracciola, che ritroverà venti anni dopo alle Mille Miglia. Il 1933 inizia sempre in Maserati, ma la 2800 di Modena non è più competitiva e crea al pilota non pochi problemi. Nel mese di luglio di tale anno, peraltro, si verifica un fatto nuovo che influisce molto positivamente nella carriera di Fagioli. Infatti Nuvolari lascia, per divergenze per-



Con questa Fiat 1100S, Luigi Fagioli in coppia con il Conte Leopardi, conquistò l'11° posto assoluto alla Mille Miglia del 1949.

sonali, la scuderia di Enzo Ferrari che, di conseguenza, affida al marchigiano una prima guida con l'Alfa Romeo "tipo Monza" di 2535 cmc e di 180 CV di potenza. A metà stagione agonistica, l'Alfa Romeo affida ai suoi tre piloti ufficiali la nuova tipo B Grosso F3, molto più competitiva del precedente modello. Con tale vettura, il 15 agosto del 1933 Luigi Fagioli manda in delirio i suoi numerosissimi tifosi vincendo la Coppa Acerbo davanti a Nuvolari, Taruffi, Varzi etc. Il "Mantovano volante" aveva condotto con buon margine la gara fino all'ultimo giro in cui la sua Alfa aveva ceduto. Si dice che Fagioli, festeggiato proprio da Enzo Ferrari dopo il traguardo, ebbe ad esprimere onestamente il suo rammarico riconoscendo molto sportivamente che la vittoria avrebbe dovuto premiare il grande Tazio.

L'anno 1933 si conclude in maniera a dir poco esaltante per il marchigiano il quale vince sempre, con l'Alfa, il Gran Premio d'Italia svoltosi il 10 settembre di tale anno a Monza. All'inizio del 1934, Fagioli firmò un favoloso contratto con la Mercedes si parla di 300.000 mila lire l'anno. Tale "tradimento" nei confronti dell'Alfa Romeo non gli fu mai perdonato da Ferrari, che lo sostituì nella sua Scuderia con Achille Varzi. In proposito bisogna dire che, a parte l'enorme valore della proposta economica alla quale nessuno avrebbe rinunciato, nel 1934 era entrata in vigore per le auto una nuova formula che non faceva riferimento alla cilindrata bensì al peso che non doveva essere superiore, comunque, ai 750 Kg senza pneumatici e carburante. Solo la Mercedes e le Auto Union si erano tempestivamente adeguate e le loro vetture risultate vincenti per diversi anni. La Mercedes affidò a Fagioli il nuovo modello W25 su motore 8 cilindri in linea, 3300 cmc, poi 4300 cmc, con potenza prima di 300 4 CV e,

poi addirittura di 400 CV a 5800 giri minuto.

Con la prima versione Fagioli vince la Coppa Cerbo il 15 agosto del 1934, sempre davanti a Nuvolari, Brivio, Varzi e Stuck ed ottiene due primi posti assoluti sia a Monza il 9 settembre successivo (condividendo la vittoria proprio con l'allora compagno di Scuderia Caracciola il quale come ben sappiamo fu il suo acerrimo nemico nell'ultima Mille Miglia dove conquistò quel famoso terzo posto con la B20 lasciandosi alle spalle il tedesco), sia in Spagna, a San Sebastiano, il 23 settembre successivo, battendo, sempre, Caracciola, Nuvolari, Stuck e Varzi. L'anno dopo è l'anno delle vittorie. La Mercedes fa esordire il modello W25 B, con un motore di 4310 cm<sup>3</sup> ed una potenza di ben 455 CV. Fagioli vince a Monaco sul famoso circuito del Principato il 23 aprile, a Berlino (Avus Renne) il 26 maggio, a Barcellona, il 30 giugno successivo. L'anno si conclude con altri ottimi risultati nonostante che i rapporti tra Fagioli e la Mercedes preludano ad un diverbio che avverrà alla fine dell'anno successivo. Per questa stagione l'ing. Porsche allestisce una nuova Auto Union, tipo C, di 60006 cm<sup>3</sup> che erogava una potenza di 520 CV. Una macchina formidabile. Anche la Mercedes si rinnova e fa esordire una mono W25 la K, sviluppo della B, non in grado di competere con il "mostro" Audi dotato di un motore di ben 16 cilindri. Ed è questo il motivo per cui la stagione di Fagioli è caratterizzata da risultanti deludenti, alcuni ritiri e da un incidente - che vorremmo definire *premonitore* - avvenuto proprio sul circuito di Montecarlo il 13 aprile del 1936, esattamente all'uscita del tunnel. Dopo questa andata da dimenticare Fagioli passò, nel 1937, all'Auto Union la quale gli aveva riservato un posto di pilota ufficiale nel team composto da Rosemayer e Stuck. Mentre la



La griglia di partenza del Gran Premio di Monaco 1935 con la prima fila tutta Mercedes. Da sinistra, Caracciola, von Brauchitsch e Fagioli. Pronto a dare il via il Principe Aimone di Savoia (1900-1948), Duca di Spoleto e successivamente IV Duca d'Aosta, presidente generale del R.A.C.I. che organizzava il Gran Premio di Monaco.

Auto Union aveva confermato il favoloso modello dell'anno precedente, la Mercedes cercò di correre ai ripari, allestendo una vettura tutta nuova la W125, potentissima di circa 600 CV in grado di viaggiare ad oltre 330 KM orari. Purtroppo a causa di una grave forma di sciatalgia, il pilota italiano è costretto a rinunciare alle corse per gran parte della stagione. Parteciperà alla Coppa Cerbo ottenendo un quarto posto. E' l'ultima gara con la Audi. Poi l'irreparabile rottura dovuta ai suoi non lievi problemi fisici. A questo punto una lunga pausa, dovuta alla guerra, che va dal 1939 al 1947. Alla fine del conflitto il nostro Luigi, che ha più o meno cinquant'anni, non solo non si sente ancora vecchio, ma, anzi, ha un vivo desiderio di ricominciare a correre. Con quale vettura? I suoi mezzi economici non gli consentono certo di acquistare macchine competitive, né del resto, anche avendo necessaria disponibilità, si sarebbero potute trovare, all'epoca auto veramente competitive. Considerato che la Ferrari era pressoché agli esordi - ricordiamo bene che la prima vittoria in assoluto ottenuta dalla Casa di Maranello risale al 25 maggio del 1947 con la prima 12 cilindri 1500 cmc<sup>3</sup> meglio nota come la Ferrarina. Un successo particolarmente significativo anche perché ottenuto a Roma in uno scenario indimenticabile quello delle Terme di Caracalla e, sicuramente, foriero di una lunghissima e gloriosa storia del marchio italiano più noto al mondo - tutte le marche tedesche non potevano essere schierate per espresso divieto: restavano sul "mercato" solo le vecchie Alfetta 158, le anch'esse anziane Maserati e le piccole Osca MT.4 di soli 1092 cmc<sup>3</sup>. Nonostan-



Nel disegno la Mercedes W25K di Rudolf Caracciola al GP di Monaco 1936.

te questo panorama non certo confortante, era talmente grande il desiderio di Luigi Fagioli di tornare a correre che riuscì nel 1947, per l'esattezza il 31 di agosto, a portare alla vittoria di classe (fino a 1100 cmc<sup>3</sup>) nella gara in salita Fasano - Selva di Fasano una vettura costruita in unico esemplare da Ciro Monaci: la famosa "Monaci" bimotores spinta da due motori accoppiati di Fiat Topolino. Di questa vettura esiste solo una replica di proprietà di un collezionista romagnolo. Arriviamo all'anno 1949 e troviamo che Fagioli, in coppia con il Conte Leopardi Dittaiuti, partecipò alle Mille Miglia con una Fiat 1100 S (Cassone), conquistando l'undicesimo posto assoluto alla rispettabile media di 110,05 Km orari.

Anche questa vettura è sopravvissuta ed è di proprietà di un collezionista della Capitale.

Il 1949 non finisce qui perché il marchigiano stringerà tra le mani un altro volante: quello di una Osca MT4 di 72 CV. Con tale vettura Fagioli fece primo di classe al Circuito di Pescara (ex. Coppa Acerbo) quarto assoluto a Senigallia, secondo assoluto alla I Edizione della durissima Coppa d'Oro delle Calabria. Dopo questo lunghissimo "preambolo" arriviamo finalmente al 1950, anno in cui ha preso formalmente la TERZA EFFE. Per un discorso completo era necessario ripercorrere le tappe della carriera di un pilota eccezionale durato più di trent'anni. Ma, soprattutto, quello che più mi interessava, è di avere la conferma che le mani di questo fortissimo marchigiano hanno stretto i volanti della più potenti e performanti vetture, italiane e straniere per oltre tre lustri, dal 1935 al 1950. Fagioli è stato più volte Campione Italiano, ha



La Salmson 1100 cc simile a quella utilizzata da Luigi Fagioli a inizio carriera.

vinto tantissimo su tutti i circuiti storici più importanti d'Europa pilotando vetture, di marche diverse, ma non ha mai vinto il mondiale. Non è necessario, per essere un grande campione del volante, vincere un mondiale, basti pensare a Stirling Moss, chi vince la Mille Miglia ad oltre 157 Km orari di media non ha bisogno del titolo per essere definito, non un campione, ma un fenomeno.

Ora, tornando a Fagioli la sua lunghissima e gloriosa carriera iniziata negli anni 20 con le vetturine, prima tra tutte, la Salmson di 1100 cmc<sup>3</sup>, è proseguita ininterrottamente per circa trent'anni. Le sue mani hanno stretto i volanti di vetture come la Maserati 26, 2500 8c, la Maserati V5 16 cilindri 5000 cmc<sup>3</sup>, l'Alfa Romeo tipo Monza, l'Alfa Romeo tipo B P3, la Mercedes W25, l'Auto Union 6300 cmc<sup>3</sup>, 600 CV, le Alfetta 158 e 159 etc.

Anche qui si attaglia perfettamente il detto latino: "Tanto nomini nullum par eregium". Basterebbe pensare solo un attimo all'immagine di una Alfetta 158 e 159, di una Mercedes W25, di una Maserati V5, 16 cilindri, 5000 cmc<sup>3</sup>, al contesto in cui queste meravigliose vetture lottavano per il primato, con Luigi Fagioli, sempre in prima fila, sempre protagonista, per avere l'assoluta certezza di poter definire il pilota osimano veramente "*Campione assoluto della velocità*". Il destino invece ha voluto che un uomo capace di domare mostri di potenze superiori ai 500 CV, incontrasse la morte alla guida di una piccola Aurelia che, nella circostanza viaggiava ad una velocità non superiore ai 110 kmh. Ma il destino beffardo ha voluto così. O forse che il nostro grande Campione, sulle ali di un rinnovato entusiasmo dovuto al recente clamoroso successo, abbia osato oltre il limite per dimostrare a tutti che, per lui, non era ancora giunto il momento di deporre le armi. ▀



L'Auto Union Tipo C, un mostro da 520 CV di potenza.



# Uno Stornello... campagnolo

Lo Stornello Scrambler America, derivato dal modello di serie, venne prodotto per il mercato americano dove peraltro non ottenne il successo sperato.

*di Mauro Preti*

**P**rimissimi anni 70, quando lo smartphone non era ancora nemmeno sui libri di fantascienza, la 125 era il sogno dei sedicenni; per la maggior parte dei teenager dell'epoca la moto era destinata a rimanere una chimera, quindi si cercava almeno di sognare in grande. In tutte le declinazioni sportive stava emergendo il due tempi sino ad allora considerato economico o da scooter, cosa che finì per annullare totalmente il mercato del 4 tempi anche nei desideri dei ragazzi, erano infatti più brillanti e facili da manomettere nella meccanica cosa che piaceva a tutti tanto da rendere di colpo le 4 tempi moto di nicchia, se non addirittura obsolete,





Il sellone a due posti, così come il manubrio allargato e la marmitta rialzata (foto sotto), derivano dal modello regolarità.

<b>Moto Guzzi Stornello Scrambler America 1967</b>	
<b>motore</b>	4 tempi cilindro inclinato, 123.1 cc
<b>potenza</b>	9 cv 7400 giri
<b>velocità max</b>	100 km/h

nella categoria delle piccole cilindrate.

Le grandi industrie italiane del settore si trovarono ad avere in produzione mezzi validissimi ma costosi e poco richiesti, Ducati Gilera, Guzzi Morini ed MV proponevano un bel ventaglio di 125 sportive, turistiche, da sterrato, invec-

chiate di colpo per via delle mutate richieste del mercato, le case non avevano progetti duetempistici pronti da industrializzare, il cambio di strategia tecnico produttiva richiedeva tempi lunghi e robusti investimenti e questo portò i conti di molti in rosso. Iniziarono gli sconti nelle concessionarie e gli aspiranti motociclisti squatrinati meno esigenti iniziarono a fregarsi le mani, due o quattro tempi, bastava avesse le ruote e toccasse i mitici 100 mantenendo accesa una flebile domanda che col tempo permise di smaltire l'invenduto.

Rivedendo l'offerta dei 4 tempi a listino in quegli anni troviamo che la moto più desiderata è sicuramente la Moto Morini, che unisce l'immagine sportiva ad una serie di allestimenti accattivanti, buona potenza ed un ottimo rapporto prezzo qualità, oltre ad essere supportata da una rete di assistenza capillare, mentre Ducati propone linee raffinate, ma una meccanica delicata ed una scarsa diffusione. Gilera ha svecchiato la linea ed i colori con l'ingresso di Piaggio, ma l'onesta meccanica

del Giubileo promette più di quello che è in grado di dare. MV costruisce le più belle moto da corsa, vince ancora ma la gamma è scarsa ed anche in questo caso la meccanica in termini di prestazioni delude le attese, oltretutto a caro prezzo. In questa gamma la Guzzi che ha ancora un marchio di grande tradizione per qualità e robustezza, una ricca rete di vendita ed assistenza si propone con un lifting del vecchio Stornello, con la meccanica aggiornata e di aspetto simile alle moto da regolarità che stanno riavvicinando il marchio alle competizioni dopo la rinuncia del 57. Per l'importatore americano viene allestito lo Scrambler America, linea da fuoristrada "vero": scarico rialzato, sellone per due, colori aggressivi, prezzo competitivo.

Le esportazioni non andarono però come previsto e lo Stornello Scrambler America venne venduto in Italia per mancata esportazione: quella del servizio con livrea rossa nero ed argento, è un fondo di magazzino derivato dalla modesta Stornello 125, la prima Guzzi a 4 tempi economica e di





Lo spazio tra il parafrangente anteriore e la ruota, suggerisce l'uso in fuoristrada. In verità la moto è adatta solo ad un fuoristrada leggero.

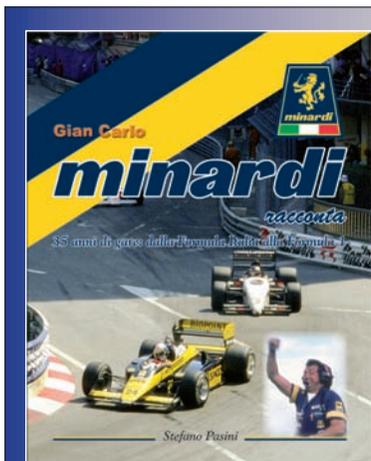
piccola cilindrata, che nasce nel 1960, tardi per il mutato gusto del mercato quando lo scooter la fa da padrone nel settore utilitario, con una meccanica tradizionale, le valvole in testa parallele prestazioni appena accettabili per quel

marchio, però ha un ampio sellone biposto e dei freni adeguati. Con l'aggiornamento della meccanica fatto nel 1964, guadagna in potenza con le valvole inclinate più grandi, mantenendo i carter prima versione un gruppo termi-

co più massiccio, fasatura e carburatore adeguati e può competere con Giubileo Gilera e Corsaro Morini. Nella versione sport ha prestazioni da vertice della categoria, nel 1967 viene modificata l'estetica mantenendo la meccanica,

viene presentata la nuova versione turismo, affiancata da Sport e Scrambler che restano in listino fino al 1969 sarà ancora modificato nel 1970 con un nuovo serbatoio ed un nuovo carter motore che consentirà anche il montaggio di un gruppo termico con cilindrata di 160 cc (oltre al 125), con cambio a 5 rapporti, la produzione cesserà nel 1975, quindi anche se non con volumi produttivi di rilievo ma, in linea col periodo: l'arco produttivo dura 15 anni.

La moto del servizio è appunto la versione Scrambler America, del 1969, adatta ad un fuoristrada modesto, più da strada di campagna che da sterrato; ha una prima corta ed un buon allungo sulle marce alte, usata su strade bianche o su percorsi collinari se la cava sempre, grazie anche ai rapporti montati, però per arrivare a 100 km/H deve trovare molte circostanze favorevoli. È quasi impossibile per chi supera 170 cm di altezza stare in posizione abbassata, si tratta comunque di una motoretta onesta, che fa ancora la sua bella figura, pur se promette più di quanto mantiene con quella foggia da enduro, la marmitta rialzata come sulla apprezzata versione regolarità, cui si ispira nella linea. Dallo Stornello derivarono anche versioni artigianali come le celebri e plurivittoriose Mirimin, un valore aggiunto non trascurabile, per un giovane dell'epoca. Parcheggiata nel cortile della scuola o davanti al bar attirava l'attenzione dei coetanei e soprattutto delle coetanee. ▀



## Gian Carlo Minardi racconta

35 anni di storia del Team: dai primi anni '70 al 2005.

**La Formula Italia, la Formula 2 e la Formula 1.** Le schede dei

piloti e delle auto, aneddoti e curiosità.

190 pagine illustrate a colori

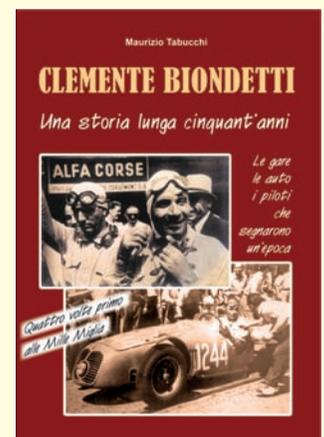
euro 48

## Clemente Biondetti, una storia lunga cinquant'anni

L'autore vuole tratteggiare la fisionomia del grande corridore toscano, dominatore di ben quattro Mille Miglia, di cui tre consecutive (1947, 1948 e 1949).

192 pagine illustrate

euro 32



Entrambi i volumi in offerta a 60 euro

Acquisti on line su  
**www.epocaauto.it**

Spese di spedizione per prepagati euro 3.50

Contrassegno euro 7.50

Ordini a: Edizioni C&C - Via Naviglio 37/2 - Faenza

Tel. 0546.22112 - Fax 0546.662046 - epocaauto@epocaauto.it



# Un club

# sempre in movimento

È il "Garage del Tempo" di Cecina, uno dei pochi che ha saputo approfittare della breve pausa estiva per organizzare (sempre nel rispetto delle norme anti contagio), due prestigiosi eventi. Si tratta di un concorso di eleganza per vetture Youngtimer selezionate da una giuria presieduta dal noto designer Pietro Camardella, col commento di Luca Gastaldi, responsabile comunicazione ASI.

Tra le 33 vetture partecipanti, prima classificata "Trofeo Barlettani" è stata la Morgan Plus 4 Sport del 1998 di Nilo Cigni che ha avuto in premio una confezione di vini pregiati. Per il concorso riservato alle BMW, prima è stata la Z1 di Piermario Meletti Cavallari, premiato con un corso di guida sicura presso l'Autodromo di Monza. Prima nella classifica assoluta la Lancia Delta Integrale 16V Evo del 1994 di Claudio Lenzi; seconda classificata la Ritmo 85 Palinuro del 1983 di Giorgio Gazzarri; terza l'Alfa Romeo SZ del 1991 di Orlandini Cristiano. A tutti il cappellino offerto dalla boutique Tweed Gant e il Trofeo disegnato per l'occasione da Pietro Camardella. Una ben riuscita occasione di incontro tra appassionati, molto rara in questo periodo.

Tempo una settimana ed eccoci all'incontro culturale organizzato nel palazzetto dei congressi di Cecina. "La GTO di Giotto" inteso come Bizzarrini con foto, filmati e riferimenti al design e alla sportività della prestigiosa vettura; relatore il prof. Massimo Grandi della commissione dell'ASI alla presenza della figlia di Bizzarrini, Amalia, Stefano Volpi, già capo dell'Officina Bizzarrini e autorità locali.



La BMW Z1 vincitrice del Trofeo riservato alle BMW.



La Morgan Plus 4 Sport del 1998 vincitrice del Trofeo Barlettani.



La Ritmo 85 S Palinuro, seconda classificata.



La Lancia Delta integrale 16V EVO cui è andato il primo premio assoluto.



Da sinistra Daniele Becuzzi, Stefano Volpi, Nino Delogu, Amalia Bizzarrini, il professore Massimo Grandi e Piermario Meletti Cavallari.



## FraSca Franco Scaglione - Il poeta dell'aerodinamica

Paolo Giaconi

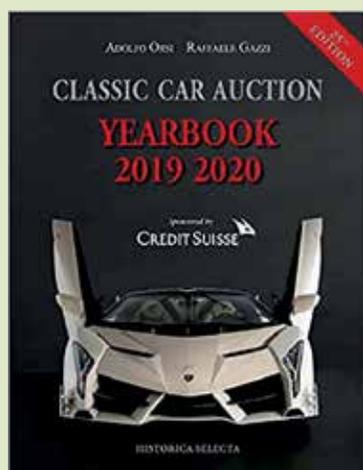


Il libro racconta la storia di Franco Scaglione: la gioventù, il periodo della guerra la sua carriera breve ma intensa, che si è conclusa a metà degli anni '70 quando il suo socio, l'austro-canadese Frank Reisner fuggì con i soldi della società, gettando l'Intermeccanica e Scaglione con i suoi operai, sul lastrico.

Dimenticato dal mondo delle auto a cui aveva dato molto, grazie proprio a quelle auto viene ritrovato agli inizi degli anni '90 a Suvereto un piccolo paese della Val di Cornia in provincia di Livorno, dove viveva in tranquillità dal 1981. Questo libro è un atto dovuto verso la figlia Giovanna che ha sempre lottato perché il padre venisse ricordato in quel mondo dell'automobile che lo aveva dimenticato, credendolo addirittura morto negli anni '80. Il libro contiene storie e aneddoti che si sono sviluppati dietro alla realizzazione di auto famose e il titolo FraSca, era la sigla con cui Franco Scaglione firmava i suoi primi bozzetti di carrozzerie.

Si parla dell'uomo Scaglione, di alcune delle oltre 60 carrozzerie di auto leggendarie, ma anche degli inizi della carriera quando disegnava abiti. Gli articoli che Scaglione scrisse per Auto Italiana e Quattroruote, riportati nel libro, descrivono un connubio tra bellezza e funzionalità "L'automobile giusta" vere e proprie lezioni di tecnica che hanno dato impulso ad un concetto moderno di aerodinamica e abitabilità dell'auto. Una parte del volume è dedicato anche ai collezionisti di auto che attraverso il restauro e la cura, riescono a rendere immortali dei veri e propri gioielli di tecnica e ingegno e farli conoscere anche alle generazioni successive.

Copertina in brossura - 200 pagine, oltre 300 immagini - Prezzo di Copertina euro 28,00  
Pacini Editore, disponibile sul sito [www.pacineditore.it](http://www.pacineditore.it) e su Amazon



## Classic Car Auction

YEARBOOK  
2019-2020

Adolfo Orsi e  
Raffaele Gazzi

Sempre così uguale e sempre così diverso, stessa impostazione grafica, stessa chiarezza nell'esposizione dei dati, sempre la stessa eleganza; sono però

i numeri che cambiamo costantemente e meticolosamente aggiornati, tanto da farne il vero punto di riferimento del mercato delle auto storiche attraverso le aste. La meticolosa raccolta di dati e prezzi curata da Adolfo Orsi e Raffaele Gazzi, danno una chiara idea delle valutazioni ottenute nel corso della stagione nelle maggiori aste europee e americane.

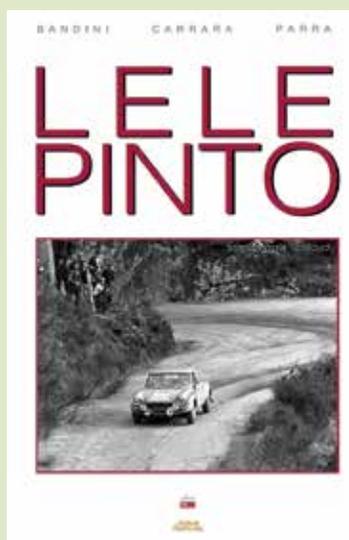
L'orientamento viene fornito dai numeri uno delle case d'asta quali Gooding, Artcurial, Bonhams, Rm Sotheby's, H e H, Coys, Mecum... Gli amanti delle statistiche trovano una infinità di dati, come la quantità di veicoli offerti e la percentuale di venduto, i prezzi medi, il numero di auto offerte senza riserva, quante vendute per singolo paese, i prezzi medi per modello, le percentuali di venduto, nel periodo che va da settembre 2019 ad agosto 2020. Questi sono alcuni dei dati diligentemente elaborati dagli autori, ma la parte più indicativa del volume è la lunga lista di modelli proposti nelle varie aste e l'indicazione di luogo, data, prezzo stimato e di vendita, nome della casa d'aste e alcuni dati sull'auto. Interessante anche l'elenco delle auto più costose, riportato anno per anno dal 1993 al 2020.

Un punto di riferimento indispensabile per collezionisti e appassionati di auto d'epoca.

Oltre 400 pagine con elegante copertina nera cartonata, con inserti in argento e rossi.

Testo in inglese - Prezzo al pubblico euro 80

Edito da Historica Selecta, Modena  
[www.classiccarauktionyearbook.com](http://www.classiccarauktionyearbook.com)



## LELE PINTO

Bandini, Carrara, Parra

Il magico mondo di Raffaele "Lele" Pinto, un mito quando si parla di corse. Pilota d'altri tempi, collaudatore sopraffino, vero e proprio orgoglio tricolore, il comasco rappresenta una delle migliori espressioni dei rally, un tempo grande vanto per il nostro Paese. Una vita tutta di corsa, Lancia, Fiat, Osella e Ferrari, le sue auto; Montecarlo, Portogallo, Corsica, Africa il suo palcoscenico, in pista e nei rally. Primo italiano a vincere un rally valido per il campionato del mondo al volante di una Fiat, la parabola di Pinto ha attraversato tutta l'epopea di una specialità dove il tricolore regalava sempre qualche soddisfazione. Personaggio diretto e senza filtri Lele è stato buon artefice di tanti successi, imponendosi all'attenzione generale come uomo schietto e tremendamente veloce. Cuore impavido, ha collezionato innumerevoli vittorie. Questo volume è un meraviglioso viaggio all'interno del mondo delle corse, quelle che facevano battere il cuore a generazioni di appassionati cresciuti ai bordi delle strade in attesa di quei bolidi multicolori e rombanti, capaci di scatenare emozioni generando contagiose passioni.

180 pagine illustrate

Formato 21 x 29,7

Prezzo al pubblico

euro 35,00

Edito da Saradecals Edizioni

[sd@saradecals.it](mailto:sd@saradecals.it)



## Campionato italiano Rally

Franco Carmignani

Un volume che ripercorre la lunga storia del Campionato Italiano Rally (1961) fino a oggi, con una sezione introduttiva dedicata ai primordi (1961-69); singoli capitoli trattano gli anni d'oro (1970 - 1999) e una parte finale che, dal 2000 arriva fino ai giorni nostri. Anno per anno sono elencate le classifiche finali (per gruppi e categorie) e i risultati gara per gara dei primi tre classificati, con i relativi tempi e distacchi, nonché i diversi regolamenti che si sono succeduti negli anni. Il volume è impreziosito dalla prefazione del Presidente ACI, Angelo Sticchi Damiani, e da alcuni inserti scritti da personaggi dei rally, tra i quali Amilcare Balestrieri, Maurizio Verini, Miki Biason, Tonino Togliana e Franco Cunico.

Un volume per gli appassionati e per i neofiti, oltre che un indispensabile strumento per gli addetti ai lavori. 288 pagine riccamente illustrate, con foto in buona parte inedite, testo in italiano.

# Terre di Canossa

Anno davvero difficile il 2020, molti gli eventi rinviati o annullati in tutto il mondo, tantissime le difficoltà organizzative incontrate e ancora tanti quelli che si sono trovati costretti a rinunciare, loro malgrado, a causa delle restrizioni imposte. Nonostante tutto questo, c'è chi ha scelto di attenersi al programma stabilito, spostando solo le date e rispettando comunque le norme dettate dall'emergenza sanitaria. Tra questi il team di Canossa Events che ha spostato ad ottobre due dei suoi più prestigiosi appuntamenti: Terre di Canossa e Modena 100 Ore.

Terre di Canossa, partito il primo ottobre da Salsomaggiore Terme, circa 650 chilometri sulle incantevoli strade di Emilia e Toscana, attraverso l'Appennino fino a Forte dei Marmi e ritorno, atmosfera medievale alla partenza, assistenza lungo il percorso, serate di gala e pernottamenti in hotel 5 stelle. Questo il mix di ingredienti che si è guadagnato il plauso dei partecipanti, molti dei quali provenienti dall'estero.

Vincitore assoluto su un percorso costellato di prove a cronometro, prove di media con rilevamenti segreti e trofei speciali, è stato l'equipaggio composto da Alberto Aliveri – Stefano Valente su Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato, seguiti da Giorgio Lambruschi – Alessandro Mancini su Porsche 356 C e da Stefano Ginesi – Susanna Rohr su Porsche 356 A. Il CMAE Squadra Corse ha primeggiato tra le Scuderie; la sfida per la Coppa Internazionale ha premiato l'equipaggio Filius e Filius Van Straalen arrivato dalla Danimarca su Fiat 1100/103. Il premio per il driver più giovane è andato a Thomaz Zobe su Ferrari Portofino.

## Modena Cento Ore

Solo una settimana più tardi, questa volta da Roma a Modena. Una gara impegnativa con vere e proprie gare in pista (Autodromo di Magione, Enzo e Dino Ferrari di Imola e Circuito del Mugello); undici prove speciali in salita e undici prove a media. Altissimo il livello delle vetture in gara con ben undici marchi rappresentati, con oltre il 90% dei partecipanti provenienti da paesi esteri tra i quali Stati Uniti, Sud Africa, Hong Kong, Canada e Giappone. Modena Cento Ore conferma anche l'attenzione per l'ambiente, applicando il protocollo CarbonZero che prevede la piantumazione di nuovi alberi sull'Appennino Tosco Emiliano a compensazione delle emissioni residue di CO2. Come tradizione una parte del ricavato della manifestazione è stata donata all'Associazione Panathlon Club di Modena, per sostenere i progetti sportivi dedicati ai ragazzi con disabilità.

Canossa Events non manca mai di stupire, dopo l'annuncio che "90 anni di emozioni", organizzato per conto di Ferrari Spa in Piazza Duomo a Milano, nel settembre scorso, è entrato nella rosa per il "Best Events Award" (Festival italiano degli eventi e della live communication), è dell'ultima ora la notizia dell'acquisizione di Cavallino Inc, la società americana che organizza il famoso concorso di eleganza "Cavallino Classic" e pubblica, tra l'altro l'omonimo magazine molto diffuso negli Stati Uniti. Una ulteriore conferma delle potenzialità di Canossa Events, sempre attiva e alla ricerca di nuovi sviluppi.

*La partenza della Modena Cento Ore, davanti all'Altare della Patria a Roma. A lato le vetture all'Autodromo di Imola.*



Terre di Canossa - Vincitore assoluto l'equipaggio Alberto Aliveri - Stefano Valente su Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato del 1929 che vince anche il Pre War Cup.



Terre di Canossa - Secondo classificato l'equipaggio Giorgio Lambruschi - Alessandro Mancini su Porsche 356 C del 1964.



Terre di Canossa - Terzo classificato l'equipaggio Stefano Ginesi e Susanna Rohr su Porsche 356 A 1600 Super del 1959.



## Neige et glace

14-17 febbraio

È la risposta francese alla Winter Marathon che si disputa a Madonna di Campiglio esattamente un mese prima, anche se qui si tratta di un Rallye vero e proprio che si svolge interamente sulle montagne (quasi sempre innevate) del Doubs e della Jura, lungo la frontiera franco - svizzera. La 67° edizione della grande classica invernale partirà dal Museo Peugeot a Sochaux con una tappa notturna, quale prologo alle tre tappe di montagna su un tracciato che, negli oltre 1.000 chilometri, comprende 40 prove di regolarità intervallate da 400 controlli a tempo. Punto di ritrovo e pernottamento come al solito l'Hotel du Lac a Malbuisson, sempre con la regia di Zaniroli Classic Events.

[www.zaniroli.com/rallye-neige-et-glace/](http://www.zaniroli.com/rallye-neige-et-glace/)



## Iscrizioni aperte alla 1000 Miglia 2021

da mercoledì 12 a sabato 15 maggio

1000  
MIGLIA  
2021  
12 - 15 MAGGIO

A soli sette mesi dall'edizione autunnale dello scorso ottobre, la Mille Miglia tornerà a occupare il calendario nella sua collocazione originale: la trentanovesima rievocazione prenderà il via da Brescia mercoledì 12 maggio per farvi ritorno, dopo il giro di boa a Roma, sabato 15. Per la prima volta il percorso sarà invertito da Brescia a Roma, attraverso il passo della Cisa e la Costa Tirrenica; da Roma a Brescia passando per Bologna, dopo aver

superato la Futa e la Raticosa.

Saranno 375 le vetture ammesse: le iscrizioni chiuderanno il 18 gennaio 2021 ed entro il 9 marzo, al termine della selezione effettuata dall'apposita Commissione esaminatrice, verrà resa nota la lista delle auto accettate. Potranno essere candidate alla competizione esclusivamente le automobili iscritte al Registro 1000 Miglia, l'albo ufficiale creato per censire e certificare le vetture e i modelli protagonisti delle ventiquattro edizioni della 1000 Miglia di velocità, disputate dal 1927 al 1957.

[www.1000miglia.it](http://www.1000miglia.it)

## Giro Automobilistico dell'Umbria

Terni, 17-18 aprile

A riproporre la manifestazione automobilistica, un tempo di velocità ed oggi di regolarità, sono i club AFAS di Foligno, Borzacchini Historic di Terni, CAMES di Spoleto, CUAE di Terni e CATEU di San Venanzo (TR). Insieme hanno deciso di riportare in vita un evento disputato con successo negli anni '50. Adesso i cinque club umbri hanno deciso di riproporlo articolato su due giornate, inserendolo a calendario Asi, e riservato alle auto costruite prima del 1980. Partendo da Terni si punterà verso Sangemini per andare a fare visita al sito archeologico di Carsulae, concludendo la mattinata a Spoleto. Dopo pranzo i concorrenti passeranno dai Castelli di Caso e Gavelli, per il centro storico di Monteleone e Leonessa, fino a giungere a Norcia per la cena e pernottamento. Il secondo giorno le auto si dirigeranno prima a Forca di Ancharano e poi a Preci e a Cerreto dove è prevista una sosta, poi Borgo Cerreto, Piedipaterno, Forca di Cerro e arrivo finale a Spoleto per il pranzo e premiazioni.



## ASI Circuito Tricolore



La passione per il motorismo storico attraversa l'Italia, dieci eventi di caratura internazionale compongono la nuova serie intitolata "ASI Circuito Tricolore": un ambizioso format che nel 2021 andrà ad impreziosire il calendario degli appassionati con l'obiettivo di promuovere la conoscenza e la valorizzazione dei territori attraverso il motorismo storico dinamico abbinato a ciò che tutto il mondo ci invidia: quell'impareggiabile mix composto da eccellenze del made in Italy come le bellezze paesaggistiche e architettoniche, l'enogastronomia, le proposte culturali, il buon vivere.

"ASI Circuito Tricolore" è una serie di manifestazioni che finalizza i più recenti protocolli d'intesa che l'Automotoclub Storico Italiano ha siglato con importanti istituzioni nazionali, come la Cabina di regia Benessere Italia della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, l'ANCI che riunisce i comuni italiani, l'Associazione Città dei Motori. Sarà un'esperienza che contribuirà a rimettere in moto il sistema Paese partendo dal territorio e dai più alti valori espressi dal motorismo storico.

Gli eventi che fanno parte di "ASI Circuito Tricolore" sono tutti organizzati dai Club Federati ASI, i sodalizi che ogni anno organizzano oltre 3.000 manifestazioni in tutta Italia, trasformando il motorismo storico in opportunità di promozione turistica e in strumento di sviluppo sociale e culturale.

La nuova serie ASI sarà un variopinto bouquet tricolore formato da eventi automobilistici e motociclistici dislocati al nord, al centro e al sud Italia, ciascuno con le sue precise peculiarità: uno straordinario caleidoscopio firmato ASI e vissuto con passione dai partecipanti, con la speranza di essere finalmente tornati a vivere la normalità da tutti desiderata.

### Gli appuntamenti di "ASI Circuito Tricolore 2021"

#### Eventi auto

23-25 aprile	"Gran Premio di Bari" (Old Cars Club)
21-23 maggio	"Coppa della Perugina" (Club Auto Moto d'Epoca Perugino)
8-13 giugno	"Giro di Sicilia" (Veteran Car Club Panormus)
17-20 giugno	"Leggenda di Bassano" (Circolo Veneto Auto Moto d'Epoca)
25-27 giugno	"Vernasca Silver Flag" (Club Piacentino Auto d'Epoca)
2-4 luglio	"Circuito di Avezzano" (Abruzzo Drivers Club)
3-5 settembre	"Settimana Motoristica Bresciana" (Musical Watch Veteran Car Club)

#### Eventi moto

30 luglio-1 agosto	"Palio del Golfo e Sidecar" (Club Auto Moto Storiche La Spezia)
28-29 agosto	"Circuito del Chienti e Potenza" (Circolo Auto Moto d'Epoca Marchigiano)
1-3 ottobre	"Giro Motociclistico di Sicilia" (Club F. Sartarelli e club siciliani)

## Calendario Peter Auto 2021

	<b>Series Test Days</b> 4-5 marzo Circuito Paul Ricard, Francia		<b>Grand Prix de l'Age d'Or</b> 4-6 giugno Dijon, Francia
	<b>Dix Mille Tours du Castellet</b> 26-28 marzo Circuito Paul Ricard, Francia		<b>Le Mans Classic</b> 1-4 luglio Le Mans, Francia
	<b>Tour Auto Optic 2000</b> 19-24 aprile Rally itinerante, Francia		<b>Monza Historic</b> 17-19 settembre Milano, Italia
	<b>Spa Classic</b> 14-16 maggio Francorchamps, Belgio		<b>Rallye des Legendes</b> 21-25 settembre Rally turistico, Francia
			<b>Estoril Classics</b> 8-10 ottobre Estoril, Portogallo



## VAL DI SOLE - ST.MORITZ - VALTELLINA - VALLE CAMONICA TIROLO - ALTO ADIGE - TRENINO - TOUR DELLE ALPI

Martedì 1 dicembre 2020, si è svolta l'Assemblea Nazionale degli Organizzatori per il Calendario manifestazioni 2021, sotto l'egida ACI Sport.

La decima edizione di Summer Marathon è stata confermata per le date stabilite:

### 10-11-12-13 GIUGNO 2021

Confermati anche gli eventi interni alla stessa Summer Marathon:

**Tribute Supercar** per moderne prestigiose sport cars, regolarità turistica - prove media

**Special Followers** per tutti i tipi di vetture, raduno turistico

**5 concorsi d'eleganza**

**3 tappe per un totale di 738 chilometri**

Transito in paesaggi mozzafiato.

**69 prove cronometriche classiche.**

**6 prove cronometriche di media.**

**99 vetture ammesse** alla competizione **SUMMER MARATHON** costruite prima del 1981.

**25 auto moderne** grand sport scelte per partecipare al **TRIBUTE SUPER CARS.**

**40 partecipanti** accettati al **SPECIAL FOLLOWERS,**

full immersion di 4 giorni nell'atmosfera entusiasmante della gara, stesso itinerario e degustazioni enogastronomiche.

**5 Concorsi d'eleganza** con singola classifica: St.Moritz - Ponte di Legno - Pellizzano - Malè - Cogolo Pejo.

**12 Passi Alpini Scollinati,** simbolo delle storiche maratone automobilistiche gare epiche di un tempo: Passo Tonale - Passo Gavia - Passo Foscagno - Passo

Eira - Passo Forcola - Passo Bernina - Passo Aprica - Passo Palade - Passo giovo - Passo Pennes - Passo Mendola - Passo Carlomagno.

**12 Capitali del turismo attraversate:** Pellizzano - Ponte di Legno - Bormio - Livigno - St.Moritz - Malè - Merano - Val Passiria - Vipiteno - Val Sarentino - Andalo - Madonna di Campiglio.

**Logistica di livello** con il vantaggio di alloggiare alla fine di ogni giornata sempre nello stesso hotel di quattro stelle, senza alcun stress di trasferimento e bagaglio, dotato di un completo centro benessere. Degustazioni enogastronomiche di **prodotti tipici** locali, welcome drink, coffee break lungo il percorso come da programma. **Ricco montepremi,** proverbiale consuetudine, di esclusivo pregio, riconoscimento agli arrivati, VIP Package a tutti gli equipaggi verificati.

### RIEPILOGO TOTALE COMPETIZIONE

<b>738</b> KILOMETRI	<b>16</b> CONTROLLI ORARI	<b>5</b> CONTROLLI	<b>69</b> PROVE CRONOMETRATE CLASSICHE	<b>6</b> PROVE DI MEDIA <small>18 RILEVAMENTI SEGRETI</small>	<b>5</b> CONCORSI D'ELEGANZA
-------------------------	---------------------------------	-----------------------	---	--	------------------------------------

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



# ABBONARSI É UNA BUONA IDEA

epocAuto a casa con consegna celere

2 ANNI

24 NUMERI

solo 55,00 EURO

1 ANNO

12 NUMERI

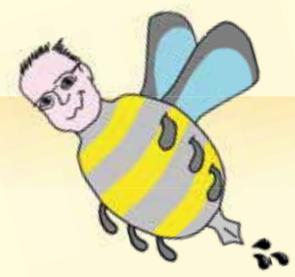
30,00 EURO



Per gli abbonati  
possibilità di  
pubblicare  
annunci gratis  
completi di foto,  
sul sito e sul giornale

Abbonamenti anche sul sito [www.epocauto.it](http://www.epocauto.it)





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

# 110%. Bonus?

di De Francesco Maurizio

Storia continua dell'anno domini 2020, bisestile, iniziato a Gennaio con il rischio di un conflitto nucleare tra USA e Russia, continuato a Febbraio con l'Australia in fiamme, proseguito a Marzo con la pandemia di Covid-19 simpaticamente alternata ad Aprile dall'incendio della foresta di Chernobyl che ha sprigionato radioattività, a Maggio, con l'invasione dei calabroni assassini negli Stati Uniti, a Giugno con un terremoto di magnitudo 7.5 in Messico, un'inondazione del Brahmaputra a Luglio, l'esplosione di Beirut ad Agosto, la scuola con in banchi a rotelle a settembre, il ritorno prepotente del Covid ad ottobre, la tromba d'aria a Catania, l'alluvione in Sardegna e la morte di Maradona.

Continuiamo ma, come cantavano i Pooh, "diecimila leghe sopra i cieli c'era un mondo con due grandi soli", e la storia è quella che si narra là, in quel mondo strano.

In uno di quei Paesi dell'altro mondo i politicanti del luogo avevano infatti deciso, per stimolare l'economia, di incentivare l'efficientamento energetico dei veicoli. Avevano previsto tutto, dall'elettrificazione alle batterie, dalla riduzione dell'impatto ambientale al minor costo in termini di assicurazione, dalla riduzione dei costi di manutenzione alla migliore qualità dell'aria.

E, per rendere le cose più chiare ed efficienti per tutti, avevano emanato delle "grida" con cui stabilivano le modalità.

*"Tutte le vetture potevano essere convertite in veicolo elettrico, purché fossero alimentate o alimentabili a fenolo, ad antracene oppure ad eugenolo puro."* E qui il dubbio assaliva chiunque. Perché una vettura in teoria può anche funzionare con fenolo o con antracene, ma solo in teoria. La legge, laddove scriveva "alimentabili", lasciava enormi spazi di interpretazione. Quanto all'eugenolo, un olio essenziale gradevole e dall'aroma speziato, forse poteva essere utilizzato per far andare qualche motore diesel di vecchio stampo. Forse.

Ma non era tutto. Il testo continuava *"Ogni veicolo dotato di tre porte, oppure con tre ruote motrici, oppure con mezzo albero di trasmissione potrà essere convertito purché dotato di carburatore a gasolio"*. Panico puro negli addetti ai lavori. Non tanto per le tre porte, magari bastava eliminarne una, né per il mezzo albero di trasmissione (vabbé), ma per il carburatore a gasolio – inquietante era dir poco.

Procedevano le grida con *"Il proprietario potrà effettuare gli interventi purché il veicolo sia in suo possesso da più di 40 anni, e purché il veicolo abbia un'età compresa tra anni 20 e anni 39"*. E mo'??? Qui ci fermiamo, no? No, perché un chiarimento postumo stabili che avevano scritto al contrario, il proprietario doveva avere un'età tra i 20 e i 39 anni ed il veicolo doveva essere ultra quarantennale.

Ma il più bello doveva venire: *"Se il veicolo è ricoverato in un garage con affaccio diretto sulle parti principali del condominio, ovvero su una strada privata, ovvero in un incrocio, non avrà diritto alle sovvenzioni, tranne che suddetta strada non sia una rotonda"*. Ce lo vedi un veicolo parcheggiato in un garage che dà su una rotonda?

Ed alla fine, rassicurante, il testo diceva *"Tutti gli aventi diritto potranno riscuotere una cifra pari al 110% del denaro investito nell'efficientamento del veicolo, a patto che il veicolo sia ritenersi molto bello"*. Qui la vicenda si era fatta vagamente inquietante. Chi lo avrebbe stabilito? Un alfista avrebbe detto sicuramente che una BMW faceva schifo a prescindere, e viceversa... allora si inventarono una commissione che doveva dare parere preventivo alle opere entro e non oltre 2 giorni solari.

Peccato che nel mondo con 2 grandi soli, il giorno non avesse mai fine.

## 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.

Anniversari - Commemorazioni		N. Pag.			N. Pag.
Cinquantenario anniversario Frazer Nash		2	32		
<b>Auto</b>					
<b>Alfa Romeo</b>	Alfa 75 l'ultima vera Alfa	8	10		
"	Giulia TI Super	1	4		
"	GT Junior "unificata"	4	12		
"	Tipo 162, splendida chimera	11	24		
"	Tipo 162, splendida chimera - 2ª p.	12	20		
"	Alfetta 158-159	9	16		
<b>Austin</b>	A40 - A90, bersaglio mancato	7	24		
<b>BMW</b>	serie 3 E21	3	10		
<b>Cadillac</b>	Allantè by Pininfarina	1	20		
<b>Citroen</b>	Citroen + NSU = Comotor	8	20		
<b>De Tomaso-Ford</b>	505/38	6	26		
<b>Fa.Ge</b>	sport prototipo	9	28		
<b>Ferrari</b>	275 GTB, la regina di Le Mans	5	27		
"	275 GTS/4 NART	10	35		
"	350 Can-Am	9	24		
<b>Fiat</b>	131 Mirafiori, primavera a Torino	12	10		
"	Croma, pratica ma di classe	3	20		
"	Panda 4x4	2	24		
<b>Ford</b>	Capri 2.3 GT	4	16		
"	GT40: un grande progetto	1	10		
<b>Ghia</b>	1500 GT, passo corto	7	20		
<b>Sports Cars</b>	Gilbern GT	12	24		
<b>Hispano-Suiza</b>	la 514 spagnola	5	18		
<b>Honda</b>	NSX: la spada di Ayrton Senna	7	42		
<b>Jaguar</b>	XJ-SC cabriolet	10	16		
<b>Lancia</b>	Lancia 2000, riflessi di nobiltà	7	12		
"	Ardea, la piccola di casa Lancia	5	22		
"	Flaminia Touring Convertibile	11	12		
<b>Maserati</b>	Indy "America"	6	10		
"	Merak 2965 cc	10	10		
"	Mistral, vento di Nord - Ovest	9	10		
<b>Mercedes</b>	classe G, semplicemente fuoristrada	11	18		
<b>Mini</b>	90/120: tre metri di successo	5	12		
"	Clubman Estate	1	40		
"	Cooper S, alle origini del mito	9	4		
<b>Opel-Lotus Omega</b>		1	24		
<b>Porsche</b>	944, concepita senza peccato	4	6		
<b>Renault</b>	Dauphine, francesina a Milano	10	21		
<b>Rolls-Royce</b>	Silver Seraph	2	10		
<b>Samas</b>	L'origine dello Yeti?	3	14		
<b>Savio</b>	Jungla, velleità da fuoristrada	6	24		
<b>Simca</b>	Vedette: rock'n roll, can can e...	9	20		
<b>Tatra</b>	603, tradizione e conservazione	10	24		
<b>Trabant</b>	P50/601	11	6		
<b>VW</b>	Karmann Ghia coupé	12	14		
<b>Walter</b>	e le Fiat di Walter	6	4		
<b>Autobus/Camion/Locomotive</b>					
	Lancia 6 RO M	3	42		
	Lancia Esagamma 715	6	28		
<b>Carrozzeri</b>					
	George Kellner, carrozziere e patriota	3	4		
	Hooper, il carrozziere dei re e la ballerina	5	6		
	Theodor Petera, carrozziere in Boemia	7	6		
	Carrozzeria Gangloff, cinque in uno	8	4		
	Letourmeur & Marchand, gran lusso	10	4		
	Christie e le bisnonne della Mini	12	4		
<b>Editoriale</b>					
	Ci hanno provato in tanti!	1	1		
	Qualcosa si muove?	2	1		
	Saranno i carburanti BIO, il nostro futuro?	3	1		
	Combattere un nemico invisibile	4	1		
	Schermaglie ASI - ACI, a chi giovano?	5	1		
	In attesa di tempi migliori	6	1		
	L'unione fa la forza	7	1		
<b>Itinerari turistici</b>					
	Un fine settimana in Sudtirolo con la "Sciura"	4	40		
	La strada più bella del mondo	5	32		
	A tutta montagna	8	37		
	Dall'Adriatico al Tirreno	9	30		
	Giro del Pasubio	10	45		
<b>Marche italiane scomparse</b>					
	Commoletti Automobili, 1904-1907	1	16		
	Chizzolini, 1897	2	18		
	Auto Avio Costruzioni, 1939-1940	3	18		
	S.A.M. Società automobili & motori, 1921-1928	4	20		
	Volugrafo, 1946-1948	5	16		
	Bernardi, 1894-1901	6	14		
	P.G.E. auto elettrica, 1960	7	18		
	OTAV, 1905-1908	8	18		
	Apollo, 1962-1966	9	14		
	PISANI a vapore, 1882	10	14		
	De Tomaso, 1959-2004	11	22		
	Lanza Fabbrica Automobili, 1808-1903	12	18		
<b>Gare Storiche - Velocità</b>					
	La "Daytona" a Le Mans	2	15		
	Gare velocità autostoriche	3	48		
	100 km di Monza 1970, la sfida dei giganti	4	26		

Circuito del Lido: in corsa tra mare e laguna	4	32	Striling Moss, addio al Re senza corona	5	5
L'altro Gran Premio di Germania	5	30	Vincenzo Bertarone e Walter Becchia	6	16
Grand Prix Cortina, 1959	6	21	Daniele Milla, tradizione di famiglia	6	37
Quando al Valentino si correvano i gran premi	7	34	Maurice Pezous e la sua GT	11	28
Gran Premio di Siracusa: tra aranci e muretti	8	24			
Coppa di Parigi 1945: la prima corsa del dopoguerra	10	38			
Gran Premio di Bari, 1947-1956	11	36			
Gran Premio Nuvolari	11	44			
Gran Premio di Tripoli, 1925-1940	12	34			
<b>Storie di auto</b>					
L'automobile elettrica nei primi '900	1	27			
L'automobile elettrica nei primi '900	2	20			
Quei tragici anni cinquanta	2	45			
Briciole di storia: Daytona 600 GT	3	9			
Lancia, una storia gloriosa e travagliata	3	24			
Racconti flash: Primula appassita	5	11			
La Fiat 1100 Premier Padmini	7	15			
La Lancia Aprilia alle corse	10	30			
Briciole di storia: 1700 Miglia elettriche	11	17			
TS di Sgarlata e Tarantino	11	33			
AN 16960: storia incredibile di una targa	11	34			
<b>Tecnica</b>					
Alla scoperta della Lotus 72	7	30			
Il motore della Lancia Aurelia	7	36			
<b>VARIE</b>					
Le occasioni mancate	2	36			
Una carrozzeria nei pressi di Carsoli	2	38			
La grande storia dell'"SM79" "Il Gobbo"	2	40			
Un Raid d'altri tempi, da Palermo a Milano	3	39			
La voce del padrone	4	29			
Mercatauto: un po' di storia	4	35			
Una giornata col campione	4	38			
La saggezza di Talamo	6	35			
Quale futuro per l'autotrazione?	6	36			
Un piccolo regalo	7	41			
Quale futuro per l'autotrazione?	7	49			
Quale futuro per l'autotrazione?	8	32			
Le storie della buonanotte: Inconsapevolezza	9	29			
Restauro "fai da te", un progetto ambizioso	10	46			
Primi voli	12	28			
Le storie della buonanotte: gioco di ruolo	12	42			
La prima vittoria a Le Mans	12	43			
<b>Mostre-Mercato</b>					
Milano Autoclassica	1	31			
London to Brighton Veteran Car Run 2019	1	36			
Automotoretro	4	36			
Schwetzingen Classic Gala	11	40			
Modena Motor Gallery	11	43			
Milano Autoclassica	11	45			
Auto e moto d'epoca a Padova	12	30			
<b>Moto</b>					
MV Agusta, il fascino della tre e mezzo	1	42			
Motom, dalla bici al motomic	2	42			
Dnepr MT 10 ambizione mercato	4	42			
SCOTT la pioniera del due tempi	6	32			
Moto Guzzi Lodola	7	46			
Lambretta D & LD bikini o costume intero?	8	28			
Megola, la vera ruota motrice	10	41			
Sertum 500 MCM	12	39			
<b>Mostre - Musei</b>					
I musei della Baviera	1	32			
Museo dei vigili del fuoco di Mantova	2	28			
Lo stile italiano al Museo M9	4	47			
<b>Personaggi</b>					
John cooper, la rivoluzione del "Garagista"	2	4			
Niki Lauda	3	40			
Bruno Sacco e le Mercedes coupé	4	22			

## La Storia di Aston Martin nel Grand Prix Racing

Aston Martin è conosciuta nel mondo anche per i suoi successi nelle corse di auto sportive. La vittoria assoluta di Le Mans e la terza vittoria consecutiva ai 1.000 km del Nürburgring l'hanno incoronata World Sportscar Champions nel 1959. Molteplici vittorie di diverse classificazioni a Le Mans, dal 1931 alla vittoria multi-classe di quest'anno, le hanno assicurato il GT Manufacturers' World Endurance Championship. Nel corso degli anni il marchio è stato sempre più riconosciuto come uno dei grandi nomi delle gare di endurance grazie a numerose vittorie in gare e classificazioni diverse. Meno noti, forse, ma ugualmente notevoli, il Gran Pre-



Aston Martin Grand Prix (Spanish GP 1920)

mio d'Europa di Aston Martin e i successivi exploit della Formula 1, a testimonianza di quanto sin dall'inizio dell'attività di Aston Martin, fondata da Lionel Martin e Robert Bamford nel 1913 in un piccolo laboratorio londinese, la partecipazione agli sport motoristici ai massimi livelli sia stata parte integrante dell'etica e dell'identità aziendale. Oggi, mentre il marchio di lusso britannico si prepara a tornare sulla griglia di F1 per la prima volta in più di 60 anni, è il momento giusto per guardare indietro ai precedenti sforzi del marchio nella classe di sport motoristici più competitiva e impegnativa del mondo.



Aston Martin DB5 - F1 Roy Salvadori at British GP 1960.

## Da Mecum, la più grande asta del mondo

L'Osceola Heritage Park di Kissimmee, la ridente località della florida ospita ogni anno quella che è stata definita la più grande asta al mondo di auto da collezione. Nei dieci giorni ininterrotti di trattative, dal 7 al 16 gennaio, sono attesi non meno di 3.000 veicoli di ogni marca e tipo. Dopo 6 aste dal vivo nelle principali città americane, nelle ultime otto settimane, Mecum è pronto a lanciare la nuova sfida. Per poter partecipare di persona è necessario registrarsi on line, il costo del biglietto di ammissioni è di 200 dollari ed è valido per due persone e per i dieci giorni di asta. È possibile partecipare anche alle trattative on line o telefoniche, registrandosi sul sito [www.mecum.com](http://www.mecum.com)



# 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



**AC COBRA** 5000, 1970 anche in permuta riduttiva, auto funzionante in perfette condizioni. 48.500 euro. Tel. 333/2565870



**ALFA ROMEO** 1,8 Turbo Quadrifoglio Verde, 1991, Alfa 75, Italiana, ASI, km 99.000, nero con interno in velluto spigato grigio. Esemplare in condizioni eccellenti, certificata dalla casa madre (C.Or.Alfa R.), con targa, portatarga e tappeti della concessionaria che la consegnò. Disponibili ricambi. No affaristi. 21500 euro. Tel. +39 3477590497

**ALFA ROMEO** 164 Twin Spark, 1988, carrozzeria, meccanica, interno, gomme, tutto ottimo, ASI, revisione 5-2021. 5.000 euro Tel. 0332/945628 - Varese



**ALFA ROMEO** 1750 GT Veloce 1° serie 1969. Ottime condizioni. Targa originale, AR 00548 nuovo revisionato da poco presso specializzata Officina Ufficiale Alfa Romeo, relativa certificazione. Interni originali ben conservati, meccanica perfettamente funzionante. Visibile a Roma. 50000 euro. info@cassiaoldcars.it

**ALFA ROMEO** 33 1.5 IE, 1992. Targa Oro. Ultima serie prodotta con motore boxer. Catalizzata Euro 1. ASI. Ottime condizioni di carrozzeria e di meccanica: 90.000 km, unico proprietario, sempre ricoverata in box chiuso. € 5000 (trattabili) marco.manzari.fe@gmail.com



**ALFA ROMEO** 75 2000i twin spark, 1987. Buone condizioni generali - targhe originali - appena riverniciata - gomme nuove - colore grigio verde met. 9500 euro - Tel. 338/8961550.



**ALFA ROMEO** 75 Indy, 1991. Ben conservata. Interni nuovi. Certificazione ASI. Impianto GPL con bombola e tutti gli accessori nuovi. 6.900 euro. Tel. 335/6144803



**ALFA ROMEO** Alfetta 1981. Targhe e libretto originali - riverniciata alcuni anni fa - motore 2000 + originali 1600 a parte - ASI - appena tagliandata Alfa Romeo. 11500 euro. Tel. 3388961550



**ALFA ROMEO** Alfetta GT 1600 del 1978, ottime condizioni libretto originale, gommata ruote Campagnolo, motore revisionato. 12.500 euro. Tel.329.2970101. michele.lauria@hotmail.fr

**Io Viaggio Sempre**

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

**IMPIANTI A METANO E GPL NON INVASIVI**  
Eliminiamo i problemi di carburazione  
Doppia alimentazione  
Via Bresciani 19 - 29122 Piacenza - Tel./Fax 0523/609928 - piacentagasauto@bepo.it

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

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



**ALFA ROMEO** Giulietta Sprint, anno 1960, km 88500, proprietari 3, completamente restaurata e perfettamente marciante, interni in pelle nera. Tel. 329/5921218 - mariobertuca@gmail.com



**ALFA ROMEO** GT Junior, 1972, colore bianco, nessun lavoro da fare, splendide condizioni di carrozzeria e meccanica. euro 24.000. Tel. 346.3045499 Parma

**AUDI** 80 benzina, 1982, bianca, km. 109000 originali, radio/navigatore, unico proprietario, sempre in box, mai sinistrata, condizioni perfette. 2.900 euro Tel. 3382102071



**AUDI** S8 1998, 4.2 V8, 240.000 Km, cambio tiptronic, interni in pelle nera, tagliandi eseguiti. Per maggiori informazioni scrivere mail, grazie. Visibile a Biella. 6900 euro. benz.lover@hotmail.it

**AUTOBIANCHI** A112 seconda serie Special, 1977, metallizzato grigio, interni verdi, vetri azzurrati, ben tenuta, piccolo urto anteriore, vendo al miglior offerente. 500 euro Tel. 320/9361226 - Roma



**AUTOBIANCHI** Bianchina berlina mod. special, 1966, tutto originale, in eccellenti condizioni, da vedere e provare. Vendo o scambio. 7000 euro. Tel. 339.6994058 - Treviso - giuseppe.salvian@gmail.com



**AUTOBIANCHI** Bianchina Cabriolet, 1968. Restauro recente, solo due proprietari, targhe e documenti originali, ASI, CRS. 20.000 euro. Tel. 335.380532 - Prov. Ravenna

**AUTOBIANCHI** Bianchina Fantozzi, 1964, bicolor, in ottime condizioni, documenti originali, vendo per inutilizzo. 4.000 euro Tel. 349/2957960 - Napoli



**AUTOBIANCHI** Bianchina Panoramica, 1967, funzionante, collaudata fino a novembre 2021. Secondo proprietario in 50 anni. Targhe e libretto originali. Prezzo trattabile. 6.400 euro trattabili Tel. 336/918196

# Piatto del pneumatico? Mai più!

**ALTAIREGO**  
tyre cushions set  
100% MADE IN ITALY

**400% in più di superficie d'appoggio!!**

Impronta battistrada al suolo      Impronta pneumatico in ALTAIREGO

www.altairego.it

**WEBER CARBURETORS**

www.webercarburetors.com  
Carburatori · Ricambi · Accessori

**TECNO2**  
PERFORMANCE PRODUCTS

FOR HIGH DRIVING EXPERIENCE AND PROFESSIONAL PERFORMANCE ONLY

Fax: +39 031 0709775 - vendite@tecno2.it - SERVIZIO CLIENTI gratuito garantito in tutto il mondo

**Targhe Storiche**  
Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca

**www.targhestoriche.it**

Sede: Vicolo del Laghetto 19/2 Castel Gandolfo (Roma)  
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986

**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



**CADILLAC** Convertibile, 1953, restauro totale in tutte le sue parti, servizio fotografico su Ruote classiche, dicembre 2003. Tel. 338.9369456



**FIAT** 1100 103H, 1959, bellissimo Coda di rondine, bicolore, meccanica, carrozzeria e interni perfetti, iscritta ASI, pronta a viaggiare. 9.500 euro. Tel. 391/1295700 ore serali - Varese



**FIAT** 131 S Mirafiori, 1976 Conservata in buone condizioni generali - targhe e libretto originali - revisionata. 5500 euro - Tel. 3388961550

**AUTOBIANCHI** Bianchina Special, 1966, auto in eccellenti condizioni, meccanica ok. ASI, qualsiasi prova, 7000 euro. Tel. 339.6994058 - Treviso - giuseppe.salvian@gmail.com

**BMW** 318 I Cabrio E36, 1991, restauro completo, targa francese, revisione scade 2022, ASI. Tel. 340.7424292 - Torino



**CADILLAC** Seaville, 1982, 4467 V8, piccoli lavori, ottima meccanica, ASI, libretto uso e manutenzione. 6.500 euro. Tel. 338/7488441 - orma.toscana@gmail.com - Livorno



**FIAT** 1300, anno 1962, superiore al nuovo. Tel. 320/3855900 - 0824/778092



**FIAT** 1500 L, 1962, ben tenuta e conservata, ASI, revisionata. Fiat 500L, 1972; ben conservata, ASI, ben funzionante, revisionata, Fiat Ritmo cabrio Bertone, ASI, originale. Tel. 338/4719324 - Prov. Avellino

**FIAT** 1900 A, 1954, molto rara, carrozzeria restaurata, meccanica funzionante, interni conservati, da reimmatricolare e rifinire, richiesta interessante. Tel. 349/8347177 - Varese



**BMW** 320 cabrio E36, 1994, iscritta ASI, ottime condiz., interni in pelle, appena gommata, tagliandata, capote nuova, apertura automatica, frangivento. 6.500 euro Tel. 389/4420525 - Foggia



**CITROËN** DS 2.3 Pallas, 1974, pronta all'uso e da passaggio. 32.500 euro trattabili. Tel. 349/5842859 - Cesena

**CITROEN** Dyane 6, 1979, colore avorio, condizioni buone, 6.000 euro. Visibile a Cremona. Tel. 338.3927734



**FIAT** 126 personal 595, 1977, gomme e ammortizzatori nuovi, interni originali, revisione 2022. 2200 euro. Tel. 348.5113854



**FIAT** 2300S coupé, 1964, oro pallido, documenti originali, tutta rimessa a posto, gomme nuove, pronta da usare. 25.000 euro. Tel. 333/2348087 - Ravenna

**FIAT** 500 C Belvedere, 1952, completamente restaurata. Tel. 340.7424292 - Torino

Per prossima cessazione attività, vendiamo (anche in pacchetto) i seguenti veicoli: FIAT 128: 2500 €; FIAT 126: 1700 €; FIAT 103: 2000 €; FIAT 1500L: 3000 € (Interni come nuovi); FIAT Fiorino Pickup (benzina): 1500 €; Fiat Fiorino (metano): 2000 €; Renault R4: 800 €; Renault R4: (motore fuso) 500 €; Tel. 0544 523012

**BMW** 700 LS Luxus, 1962. Restaurata di carrozzeria - interno conservato - targhe e libretto originali - omologata ASI targa oro - Tel. 3388961550. 12000 euro.

**DAIMLER** Lanchester Drophead, 1939, decapottabile. Perfettamente funzionante. Interni ottimi. Iscritta ASI e omologata FIVA. Guida a destra. Cambio pre-selector. Pronta all'uso. euro 25.000. Tel. 335/6988326

**FIAT** 127 special, 1976, ASI, restauro professionale, moltissimi ricambi, economica anche per tutti i giorni. Tel. 333.6677262 - Terni

**FIAT** 128 coupé 3P, 1977, auto molto bella, sanissima, pronta all'uso, revisionata, veloce ed economica. 6.500 euro. Tel. 392/7008021 ore serali - Varese

**GMA**

**SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESIS**

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM  
TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA  
EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

# EUROTELI - LIVORNO

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



**FIAT 500 D**, 1964, ottimo stato, carrozzeria ed interni rifiniti originali rosso bianco, targa originale, libretto verde. 8.000 euro tel. 0775/271513 - Frosinone

**FIAT 500 L** 1970. Condizioni da concorso, immacolata e originale con attestazione di storicità e targa oro ASI. Da collezione. 9000 euro trattabili. Cell 3336097979

**FIAT 500 replica** 69555, 1971, 686 cc, rest. di lamierati, accensione elettronica, marmitta inox, dischi assetto, tapp. nuovi, n.12 gomme: 145/12 155.12 / 135.70, tetto Panor. + euro 1.000 di ricambi. SCAMBIO con jeep Willys MB oppure Spyder. 12.000 euro. Tel. 06/9633765 - Rimini



**FIAT 500 sporting**, 1996, allestimento Abarth, pochi esemplari, col giallo, iscr. registro Fiat, con assetto barra duomi, volante sparco, autoradio, doppie chiavi, rev dic 2022. 4 gomme estive più 2 invernali. Splendide condizioni. 7400 euro. Tel. 346 3045499 - Parma.



**FIAT 500**, 1967, tutta restaurata da vetrina. 4500 euro. Tel. 3891280728

**FIAT 500F**, 1965, rara, 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 500R motore** 594, 1973, ASI, perfetta, motore ok, revisione 2022, gomme nuove e cerchi speciali. 4750 euro. Tel. 348.5113854

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

**FIAT 900 Coriasco**, 1981, restauro totale, colore rosso, cassone legno, da vetrina, mezzo adatto per attività commerciali, pubblicitarie. 12000 euro. Tel. 338.1500621 - Ravenna



**FIAT Balilla Cabriolet Garavini**, 1934. Interno in pelle nuovo. Gomme nuove, targhe nere, revisionata, ASI, CRS. 35000 euro. Tel. 335.380532 - Romagna

**FIAT Barchetta**, 1995, blue capotta nuova blu, molto bella. 5.900 euro Tel. 347/6302136 - francescog60@alice.it - Ancona

**FIAT coupè** 2.0, 1997, 20 valvole, in perfetto stato. Tel. 339/1700501 - chianuccis@aruba.it - Arezzo

**FIAT Punto automatica**, 2002, vettura sanissima, sempre in box, 110.000 km, batteria nuova, gommata al 70%, meccanica perfetta. 1.800 euro tratt. Tel. 335/8009188 - Bergamo

# Original ABARTH EXHAUSTS

**NEW OLD STOCK**

[www.abarth-exhausts.com](http://www.abarth-exhausts.com)  
'60 - '70 - '80 - '90

**ALL MAKES A TO Z**

UITLATEN - AUSPUFFE  
MARMITTE - ECHAPPEMENTS

**Ad van Ling**

Vedel 21 - 6904 PJ Zevenaar - The Netherlands  
T: 0031 (0)6 57 32 38 09 - E: [info@abarth-exhausts.com](mailto:info@abarth-exhausts.com)

**Klaus Kieber**

T: 0049 (0)17 22 93 81 17



**FORD A**, anno 1928, ottime condizioni. Tel. 320/3855900 - 0824/778092

**FIAT Topolino Mod. A**, anno di fabbricazione 1939 (disponibili le foto del motore e i relativi documenti ufficiali dell'acquisto), tappezzeria vera pelle, colore originale d'epoca amaranto nera, ruote a razzi, condizioni generali da vetrina. 12.000 euro - Catania. Tel. 346/5413705

**HONDA Civic**, 1997, 5 porte, 1400cc, revisionata 2020, tettuccio apribile, autoradio, alzacristalli elettrici anteriori. Colore nero, km 208.000. 1400 euro. Tel. 338.2195922 - Padova

**INNOCENTI MiniCooper MK 3**, 1971, blu/panna, conservata targhe originali, ASI, cerchi lega codolini, fari profondità Trip Master. 12.500 euro. Tel. 347/0405045 - Veneto



**FORD (USA) Fiesta XRI** 1999, appena tagliandata da conc. Ford, sicuro investimento in futuro, sost. marmitta, filtri vari, pompa benzina (serbatoio), oli vari, selleria orig.non usata. 5.000 euro. Tel. 335.1410831



**JAGUAR S-Type 4.0 V8 32V cat** cambio auto, Sensori di park, Tetto apribile, colore british green, sistema cielo e alzacvetro post, buone condizioni, tagliandi certificati, Uni proprietario. km 100.000; anno 2000, valuto anche permutate; Tel. 3393405930; mail.mistercar@gmail.com

**Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA per auto storiche italiane ed estere**

**www.EPOCACAR.com** **NEGOZIO ON LINE**

S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: [info@epocacar.com](mailto:info@epocacar.com)

# SEI UN ARTIGIANO? ESPONI IL TUO LAVORO

T. +39 3347649815  
[contact@internationalclassic.com](mailto:contact@internationalclassic.com)  
[WWW.INTernationalCLASSIC.COM](http://WWW.INTernationalCLASSIC.COM)

international classic

#CONNECTINGPASSION



**Galvanica**  
PARTENOPEA  
WWW.GALVANICAPARTENOPEA.IT  
**RESTAURO MOTO ED AUTO D'EPOCA**

**Agenzia Aguggini sas**  
di Trombetta Alessandro & C.  
... dal 1965  
... qualunque pratica  
... per qualsiasi veicolo  
... di ogni età  
**www.agugginisas.it** TEL.02.96320107  
DEMOLITI e RADIATI  
PROVENIENZA ESTERA  
ORIGINE SCONOSCIUTA  
COLLAUDI CPA/MCTC



**JAGUAR** XJ6 coupé, 1976 già ASI, tutta originale, restaurata nella meccanica con sostituzione totale impianto di alimentazione, interni in pelle, radio stereo amplificata, dotata di revisione regolare gommata a nuovo con pneumatici estate/inverno visibile a Tossanella salone L'Automobile. Tel. 335 5324331

**JEEP** Cherokee 78, 1987, diesel autocarro, meccanica km 30.000, ASI, gancio traino. Tel. 340.7424292 - Torino



**JEEP** WILLYS, 1963, targhe nere, documento da passaggio, telo e coperture, sedili originali in canvas; meccanica ok, originale, 2200 benzina, autocarro due posti. Prezzo dopo visione. Tel. 349.5842859 - Cesena

**LANCIA** Appia terza serie, 1960. Interni rinnovati, guarnizioni nuove, verniciatura perfetta, motore in eccellenti condizioni. 9500 euro. g.bob@hotmail.it

**COLLEZIONISTA VENDE:**

- Austin Healey 3000 MK1**
- Morgan 1600**
- Triumph TR3/B**
- MGA 1600 KK2**
- Gamine Vignale 500**
- Mercedes SLK 200**

Tel. 335/5604632 Privato



**LANCIA** Aurelia B12, anno 1955, targa oro. Rarissima. Prezzo dopo visione. Tel. 320/3855900 - 0824/778092



**LANCIA** Dedra SW del 1997, benzina-gpl, installato nel 2013, revisione fatta valida fino a luglio 2021, bollo pagato fino a gennaio 2021, più gomme invernali con cerchi, non marciante con frizione da rifare, doppia chiave, 1000 euro. pelfo69@libero.it

**LANCIA** Delta HF Turbo, 1990, bellissima e sanissima, colore rosso, tanti lavori eseguiti, interni intonsi, ASI CRS. 11.000 euro trattabili. Tel. 392/7008021 - Varese



**LANCIA** Fulvia 1300 5M, 1972, targa oro, km 79.000, interni in vera pelle, gomme nuove, ammortizzatori nuovi, revisione 2022. 6400 euro. Tel. 348.5113854 - Salerno

**LANCIA** Fulvia 2C, 1965, bianco saratoga, omologata ASI Oro, molto bella, revisionata e pronta a viag-

giare, targa originale. 8.300 euro Tel. 0332/263461 ore serali - Varese



**LANCIA** Fulvia coupé, II serie, auto in buono stato, grigio metallizzato, cerchi Cromodora anche quello di scorta, targhe originali con numerazione particolare. 14.000 euro. Cell. 3476417814



**LANCIA** Fulvia coupé 3ª serie, 1974, rossa originale, appena riverniciata, motore nuovo, pronta da usare. 10000 euro. Tel. 333/2348087 - Ravenna

**LANCIA** Fulvia coupé, 1973, Rally, Seconda serie, grigio metallizzato, targhe originali, ASI oro, tutta originale, restaurata. 15000 euro. Tel. 348.4120565 - Veneto

**LANCIA** Fulvia HF 1.6, 1970, Fanalone, targa Oro Asi, perfettamente restaurata in tutte le sue parti. Tel. 339/1700501 - chianuccis@aruba.it - Arezzo

**LANCIA** Fulvia Sport Zagato 1.3S, 1969, cofano e porte in alluminio, restaurata, versione gara. Tel. 339/1700501 - chianuccis@aruba.it - Arezzo

**LANCIA** Fulvia Sport Zagato 1.6, 1972, perfetta in tutte le sue parti. Tel. 339/1700501 - Arezzo chianuccis@aruba.it



**LANCIA** Thema 2000 i.e.16V, 1990, impianto GPL, revisionata e tagliandata, anche uso giornaliero, (ASI). Tel. 339/17010648 - Ravenna

**MASERATI** Biturbo SI, 1987, auto in condizioni da concorso, nessun lavoro da fare, 27.000 km reali e dimostrabili, colore argento, targa originale MI. 12.000 euro Tel. 347/2366050 - Pavia



**MERCEDES** 190 E 1.8 cat. 1993. Buone condizioni generali - targhe originali - appena ispezzionata Mercedes - clima - 3500 euro. Tel. 3388961550

**MERCEDES** 300 GE AMG, 1983, restauro completo, targa francese, revisione 2012. Tel. 340.7424292 - Torino



**MERCEDES** GE, anno di immatricolazione 1981, Completamente revisionata (motore, freni, parti elettriche e fondo), interni perfetti, cambio automatico, impianto a gas nuovo (dicembre 2019), iscritta ASI. 21.000 euro. Tel. 328/2198170 - giosoriani@yahoo.it



**MG** TF 1250, anno 1953, guida sinistra, restauro recente, colore Birch gray come d'origine. Documenti in regola, gomme nuove. Revisionata, ASI, CRS. 42000 euro. Tel. 335.380532 - Prov. Ravenna



**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



**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 cruscotta



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

**Ricambi ed accessori per:**

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



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



**MG B**, 1970, ottime condizioni, vernice originale, motore nuovo, pelle interna rosso borgogna volante monolite MK3 - sempre in box. 18.000 euro. Tel. 360/990448



**PEUGEOT 106 GTI 1.6**, 16V 1997. Assetto sportivo regolabile - centralina rimappata - dischi freno baffati - scarico completo sportivo - barra duomi - filtro sportivo - 8500 euro. Tel. 338/8961550



**RENAULT TL 5**, 1989. Motore 1.1 cc. Km. 140000 cambio manuale, in ottime condizioni di tutto, tagliando appena fatto, pronta all'uso, valuto scambi. 2300 euro. Tel. 337496178

**RENAULT Fuego**, 1980, ferma da venti anni al coperto, documenti regolari da restauro su base sana, bel coupé. Tel. 333.2348087 - Ravenna



**RENAULT R4**, 950cc, anno 1992, ASI, CRS, ottime condizioni. Tel. 338.8230621



**MG A MKII**, 1600cc, anno 1960, cruscotto in radica, accessoriata. 35.000 euro trattabili. Tel. 335/5604632

**PORSCHE 911**, 3.2, 1982, TA, clima, 145.000 km, perfetta. 60000 euro. Tel. 00.33.611.507411 - Imperia

**PORSCHE Boxster S**, 2000, grigia in condizioni ottime, interno nero, capotte elettrica, km 120.000 più che buona, controlli alla Porsche. Tel. 366.1991552



**AUTOFFICINA FERRARESE SRL**  
VIA DARSENA N. 40 - FERRARA  
TEL. 0532/761420  
REVISIONI TEL. 0532/977657  
[www.ferrarese-group.it](http://www.ferrarese-group.it)



**TRIUMPH TR3/B**, 1963, molto bella, ASI, super accessoriata, 2200cc, 35000 euro trattabili. Tel. 335/5604632 - Genova



**MINI MINOR** 849 cc, anno 1964, ottime condizioni. Tel. 320/3855900 - 0824/778092



**RANGE ROVER** autocarro, 1994, fermo da 4 anni, da revisionare totalmente, con molti ricambi. 2.500 euro - Tel. 335/7081854. 2.500 euro

**Autotappezzeria CLASSICA**  
by Olmi

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

Via Bottai di S. Sebastiano 30  
Bottegone (Pistoia)  
info@classicabyolmi.it  
[www.classicabyolmi.it](http://www.classicabyolmi.it)  
Tel./Fax 0573-544896 - Cel. 339-5789431

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

**PEUGEOT 304S coupé**, 1973, bellissima, perfetta, uso quotidiano, revisione 2022, volante Nardi originale. 7.900 euro eventuale parziale permuta. Tel. 348/8983157 - Visibile a Mantova



**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 si può



Com'era ANCHE PER AUTO D'EPOCA

**BATTERIE**

25 AH	€ 59,00
35 AH	€ 72,00
45 AH	€ 80,00
50 AH	€ 85,00
75 AH	€ 120,00
95 AH	€ 150,00

# La CROMATURA

di Barcella Claudio & C s.a.s.

## Dal 1947 cromature a specchio per AUTO D'EPOCA

Lucidatura a specchio di tutti i metalli \* sabbatura a microsferi \* **RAMATURA** \* nichelatura opaca tipica anni venti \* nichelatura lucida \* nichelatura DUPLEX \* cromatura a tre strati a FORTE SPESSORE \* cromatura zama \* cromatura a CINQUE STRATI ad **ALTISSIMA RESISTENZA ALLA CORROSIONE** \* rimozione ammaccature da PARAURTI RADIATORI ecc. \* saldature ad argentana, ottone, 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](mailto: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.

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

dal 1944

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

fllirossityre  
 fllirossipneumaticisrl

**Pneumatici per auto da collezione**



**VOLKSWAGEN** Golf 1100 - 3p, 1979, prima serie, con paraurti in plastica e strumentazione rotonda, libretto e targhe originali, ottime condizioni, ASI, gomme nuove. 5800 euro. Tel. 338.9186514 - Pisa - cominetti.riccardo@gmail.com



**VOLKSWAGEN** Maggiolone cabrio, cc 1301, nero, capotta nera, interno ghiaccio, tutta ricondizionata, pronta da usare. 12000 euro. Tel. 333/2348087 - Ravenna

**VOLKSWAGEN** Pulmino T2, 1978, 9 posti bianco azzurro, condizioni buone, interni da rivedere, passaggio immediato, documenti regolari, richiesta 20.000 euro. Tel. 338.3927734 - Cremona

**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

**ACCESSORI AUTO**



**4 cerchi** Fiat 4/98 6JX15 usati ma perfetti. 200 euro. Tel. 339/4546867 - Ravenna



**Carburatore** Solex 34 PCB con pompa di ripresa, usato da revisionare. 100 euro. Tel. 337/607308 - Forlì



**Carburatori** dell'Orto DRLA 40 in buonissime condizioni, euro 350. Tel. 346.3045499 Parma



**Carburatori** dell'Orto da 40, n° 2 doppio corpo, revisionati a nuovo. 350 euro. Tel. 349.5842859 - Cesena



Cerchi e ruote assortite. Tel. 340/2290496



**Cerchi** Alessio 4 fori, come nuovi, 7x15 adatti a Lancia, Fiat, Alfa Romeo. 200 euro. Tel. 339-7810648 - Ravenna



**Motore** Alfa 2000 166 CV, 165,5 CV alla ruota. Doppia accensione, Weber (Bologna) da 50, scarichi tipo Gta 4 in uno. Completo di tutto, volano, frizione nuova, pronto solo da montare. Visibile in Romagna. 7500 euro. Tel. 34975842859.

**Motore** Ford Granada 2.8, 6 cilindri, altro 2.0, 4 cilindri, cambio, interni, cerchi lega, vetri, minuterie e ricambi vari. Eventualmente auto completa. Tel. 3285370311

**Per Abarth** 595, carburatore Solex 28 ID1, revisionato, 220 euro compreso trasporto. Tel. 346.3045499 - Parma

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

**Per Alfa Romeo** 1300, 1964, parabrezza, lunotto, cremagliere, vetri per porte. Tel. 349/2957960 - Napoli

**Per Alfa Romeo** 164 berlina, cofano anteriore, posteriore; porte anteriori e posteriori destre, paraurti, tutto ok. Tel. 339.6994058 - Treviso - giuseppe.salvian@gmail.com

**Per Alfa Romeo** Giulia, Giulia Sprint e GT, Giulietta, Alfetta. Ricambi vari Fiat 500, Autobianchi e Lancia. Il tutto vendibile in blocco o pezzi singoli. € 6400,00. p.squarcini@libero.it



**Per Alfa Romeo** Giulia, porta filtro olio, 80 euro. pelfo69@libero.it



**Per Alfa Romeo** Giulietta, anni 60, levetta devioluce originale Carello nuova, in ottimo stato, euro 80 compreso. spedizione tracciata Tel. 338/3391744

**Per Alfa Romeo** GT Bertone, 1963/76, ricambi di meccanica, carrozzeria, volanti, documentazione. Tel. 338/1500621 - Ravenna

Per Alfa Romeo, Fiat, Autobianchi, Innocenti, Renault, Lancia, **assortimento ricambi**: spazzole tergicristalli varie marche e modelli; autoradio Voxson; spazzole tergicristallo Fister, Arman, Bosch. Vendita blocco intero o pezzi singoli € 1030. p.squarcini@libero.it

**Per Austin Healey** BJ7, 1963, vari ricambi nuovi. Prezzo da concordare Tel. 011/5620254 - Torino info@armerianordovest.it



**Per BMW**, 4 cerchi in alluminio, molto belli € 300 prezzo totale. Telefonare se veramente interessati. Chiamare in orario d'ufficio lo 0532/761420 - Ferrara

**Per Citroen** 2 cavalli, gomme 125/80 R15 Fascia Bianca, marca Radar, o VeeRubber (nere, prezzo 224). Gomme nuove ancora imballate, ho diversi treni a disposizione. Solo DOT recenti! Tel. 3426815840

**CDR ITALIA**

**RIGENERAZIONE E VENDITA:**

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi
- FAP

**COSTRUZIONE:**

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

TEL: 0574 1940369  
 WWW.CDRITALIA.IT  
 INFO@CDRITALIA.IT

# BLUCCINO di Baldoni Luciano



## Restauri auto storiche

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



# Altraepoca

di Enrico Alttopiedi

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

**Per Citroen** ID/D5, 1970, parafranghi anteriori completi di fari, parafranghi posteriori, cristallo anteriore. Tel. 335.6536984 - [tiz.maschi@gmail.com](mailto:tiz.maschi@gmail.com)



**Per Fiat** 1100 - 103H e 1200, testata usata in buone condizioni con valvole, già sabbata, da revisionare, ho anche testata 103 a 5 fori, Tel. 337/607308 - Forlì



**Per Fiat** 1100 103, motorino avviamento revisionato, perfettamente funzionante. 120 euro. Tel. 337/607308



**Per Fiat** 1100 A-B-E-Musone, testata usata in ottime condizioni, no crepe e corrosione, già sabbata da revisionare, anche per 1200 spider. Tel. 337.607308



**Per Fiat** 1100 prima serie, fano posteriore in ottime condizioni, euro 60 compreso spedizione tracciata. Tel. 338/3391744



**Per Fiat** 1100 sport Barchetta, coppia carburatori

Weber 32 impe con pompa di ripresa, usati in buone condizioni, anche singolarmente. Tel. 337.607308

**Per Fiat** 1100, 1950, ricambi di carrozzeria e meccanica + scocca in legno per Fiat 501. Tel. 348.7350293 - Padova



**Per Fiat** 1100 Balilla e Topolino, cerchi ruote. Tel. 340/2290496



**Per Fiat** 128 (1300)-X19-Uno70 (1300)-Ritmo65 (1300)-Ritmo75 (1500)-Delta (1300) 20, guarnizioni testa pelfo69@libero.it

**Per Fiat** 1500 C, berlina, 1964, cambio, differenziale completo di asse, tamburi, freni, balestre, paraurti, mascherina, testata, lunotto. Tel. 349/2957960 - Napoli



**Per Fiat** 1500 spyder, volante originale in ottime condizioni. 300 euro. Tel. 338.3327567



**Per Fiat** 500 - 127, volanti con mozzo Mini Cooper Autobianchi Y10 GT in blocco. 150 euro. Tel. 335/5315434

**Per Fiat** 500 C Topolino, 1949-55, motori testate, balestre nuove, cambi fanaleria anteriore-posteriore, vetri, telaio capotta, accessori vari, lamierati, gomme. Tel. 338.4566475 - Lucca

**Per Fiat** 500 F, guarnizioni in gomma nuove per giro vetri. Tel. 3478786981 - Liguria

**Per Fiat** 500 F/L, motorini avviamento e dinamo revisionati, pari al nuovo. Tel. 347.8786981

**Per Fiat** 500 R -126, motore cc.594 restaurato, pronto al montaggio. 750 euro. Tel. 346.3045499 Parma.



**Per Fiat** 500, 4 cerchi in ferro € 200 prezzo totale. Telefonare se veramente interessati. Chiamare in orario d'ufficio lo 0532/761420 - Ferrara



**Per Fiat** 500, 600, 4 gomme antineve Metzeler nuove, misura 4,80 x 12. 20 euro cadauna. Tel. 337/607308 - Forlì



**Per Fiat** 520/525, assale completo con ruote. Tel. 340/2290496

**Per Fiat** 500, gomme 125/80 R12 fascia bianca, marca Radar, o VeeRubber (nere, prezzo 215), nuove ancora imballate, ho diversi treni a disposizione. Solo DOT recenti! Tel. 3426815840



**Per Fiat** 500-126, carburatore dell'Orto 28FRG in ottime condizioni. euro 180 più spese spedizione. Tel. 346.3045499 Parma



**Per Fiat** 500-600-850, cambi a 5 marce, tutti con gruppo 5° su flangia con cuscinetti non a sbalzo. Max affidabilità. Tel. 340.2830841



**Per Fiat** 600, dinamo revisionata funzionante, anche per 500, 850, 1100 Alfa Romeo e Giulietta e Giulia. Tel. 337.607308 Gambettola (RA)



# RICAMBI AUTO D'EPOCA

# CAPASSO

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

Via Astalunga 26/A - 80047 S. Giuseppe Vesuviano NA- Tel. 081/8281363  
Paolo 393/9481483 - [info@capassoricambi.it](mailto:info@capassoricambi.it) - [www.capassoricambi.it](http://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.





**Per Fiat 600D 750**, motori di avviamento revisionato perfettamente e funzionante. 120 euro. Tel. 337.607308 - Forlì



**Per Fiat 850 Berlina**, ricambi vari. Vendesi in blocco come da foto + vetri laterali e posteriori. 300 euro. Tel. 339/4546867 - Ravenna



**Per Fiat Balilla**, contaghiometri perfettamente restaurato pari al nuovo, bellissimo € 1500 non trattabili. Telefonare se veramente interessati. Chiamare in orario d'ufficio lo 0532/761420 - Ferrara

**Per Fiat Dino spider**, marmitte complete nuove e portiera completa. 1500 euro. Tel. 338.3927734 - Cremona

**Per Fiat Panda 903/965, 1980/85**, testata completa. Prezzo da convenire. Tel. 328/9562260 - Verona

**Per Fiat Topolino B** ammortizzatori (kit) anteriori e posteriori rigenerati a nuovo, originali modello B, introvabili + altri ricambi modello A.C. Tel. 339/6994058 - giuseppe.salvian@gmail.com - Treviso

**Per Fiat Topolino C** e Giardinetta, coppia conica, misura 8x41 con pignone maggiorato, come nuova.

150 euro. Tel. 339.6994058 - Treviso - giuseppe.salvian@gmail.com

**Per Fiat Topolino B-C**, cerchi modello Fergat, molto belli e sanissimi, girano dritti. Tel. 339.6994058 - giuseppe.salvian@gmail.com



**Per Ford Escort 1300 GT**, motore originale con pochi km, completo di ogni componente, con cambio a 4 marce. 2300 euro. Tel. 335.7081854



**Per Giulia Super**, serie modanature esterne e interne, tiranti apriorita, meccanismi vetri e minuterie varie, anche per 2000 berlina. Tel. 337.607308

**RM Ricar** di Raffaele Muglia

**TUTTO PER L'AUTO D'EPOCA**  
Restauro chiavi in mano - Carrozzeria - Interni - Meccanica

**VENDITA** Tessuti - Imbottiture - Rifacimenti interni  
Capotte di qualsiasi marca

Viale Principe trav. Alfieri snc - Rende (CS) - Tel. 348/8014453  
Web site www.rmricar.com

**Per Giulietta** spider 1300, Sprint, Spider 1600 GT e Giulia Berlina, ricambi vari di carrozzeria + avantreni, ponti, vetri, minuteria varia. Tel. 338.9369456 - Milano

**Per Giulia** 1300 1ª, mascherina, 250 euro. Fanalini posteriori Giulia 1ª e 2ª serie; fanalini posteriori Giulietta ti, 150 euro; alettone Porsche turbo originale, 350 euro. Traversa posteriore Giardiniera N 500, 200 euro. Tel. 320.1169319 - Benevento

**Per Lancia** Aprilia 1500cc, motore e cambio con carburatore "Vim!". Tel. 335.6536984 - tiz.maschi@gmail.com

**Per Lancia** Aprilia, 5 cerchi Fergat. Tel. 335.6536984 - tiz.maschi@gmail.com

**Per Lancia** Ardea, motore con cambio. Tel. 335.6536984 - tiz.maschi@gmail.com



**Per Lancia** Aurelia, calotta spinterogeno, 250 euro. pelfo69@libero.it

**Per Lancia** Flavia berlina 1500 (1963), vendo tutte le sue parti usate. Tel. 339/1987696 - Torino

**Per Lancia** Fulvia coupé, numerosi ricambi di motore, teste monoblocchi, coppe olio, cambio 5 marce. Tel. 346.3045499

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

**Per Lancia** Fulvia, disponibili ricambi originali per tutti i modelli, carrozzeria e meccanica, più sportelli e cofani in alluminio. Tel. 339/1700501 - chianuccis@aruba.it - Arezzo



**Per Lancia** Thema, ultima serie. Dispongo di molti ricambi. Tel. 339.7810648 - Ravenna



**Per Mercedes**, cerchi in lega 7x15, n° 4. 300 euro. Tel. 349.5842859 - Cesena

**Per Porsche** 911/930, cerchi da 16 Rolan BWA Fuchs + Campagnolo 4 fori, 6x13 privatamente. Tel. 340/5887696 - Alessandria

**Per Porsche** 930/911 turbo intercooler maggiorato Germania, più altri accessori. Tel. 340.5887696



**Per Volkswagen** Golf cabrio, porta sinistra, completa di alzacristallo elettrico, bella € 200. Telefonare se veramente interessati. Chiamare in orario d'ufficio lo 0532/761420 - Ferrara

**Per Volkswagen** Maggiolino del 1968, porte, cofano anteriore, posteriore, parabrezza, lunotto, motore, meccanica anteriore, posteriore, paraurti. Tel. 349.2957960 - Napoli

**Agenzia Autosprint** pratiche auto

SPECIALISTI IN IMMATRICOLAZIONI DI AUTO E MOTO D'EPOCA, NAZIONALIZZAZIONI E COLLAUDI MCTC E CPA

**WWW.AUTOSPRINTCREMA.IT**  
AUTOSPRINTCREMA@GMAIL.COM - TEL. 037384850

A CLASSIC PORSCHE PARTS STORY  
your partner for: Porsche 356, 911/912, 964, 993



Sebro replacement brake discs for all Porsche models, from 1963 to present



**JOMAPARTS.COM**  
porsche classic parts

Gefusilleerdenlaan 29 - 9600 Ronse, Belgium  
T +32 55 21 30 13 - F +32 55 20 70 69  
info@jomaparts.be - www.jomaparts.be

Nederlands Francais English Deutsch Italiano Português



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

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



## MOTO

**Per Volkswagen** Maggiolino d'epoca, gomme 155/80 r15 Fascia Bianca, marca Radar, o VeeRubber (nere, prezzo 265), nuove ancora imballate, ho diversi treni a disposizione. Solo DOT recenti! Tel. 3426815840

**Per Volkswagen** Maggiolino, 1970, porte, cofano anteriore e posteriore, parabrezza, meccanica anteriore e posteriore, motore, paraurti, vetri posteriori laterali, lunotto. Tel. 349/2957960 - Napoli

**Ricambi vari:** tappo serbatoio carburante con spurgo, maniglie alzatetro Ford, Mercedes, Mini, chiusura portello post. Fiat 900, maniglia voiletto per vetro post, comando idraulico freni Peugeot, ecc. Vendibile in blocco o pezzi singoli. 1140 euro [ca.p.squarcini@libero.it](mailto:ca.p.squarcini@libero.it)



Set completo **pistoni** per Mini Cooper MK ref. 16179, size 2.542 +0.30-66-57-17, nuovi con scatola originale. 200 euro. [pelfo69@libero.it](mailto:pelfo69@libero.it) - Tel. 335.5948094



Set **pistoni** BMW serie 4 pistoni completi rif 84.50 mat 081 87 02 nuovi in confezione originale, 80 euro. [pelfo69@libero.it](mailto:pelfo69@libero.it)



Set **pistoni** cromati per Fiat 850 rif 66/5362/06/0 diam 65+0.60 tipo compresso testa speciale, nuovi in scatola originale, 140 euro. [pelfo69@libero.it](mailto:pelfo69@libero.it)



**Stemmi** da radiatore in metallo e smalto 150 cad. Tel. 3386840414 - [fisso-rea@yahoo.it](mailto:fisso-rea@yahoo.it)



**Stemmi** in smalto per auto d'epoca vendo 100€ cad. Tel. 3386840414

**Formula** **Vintage**  
RICAMBI LANCIA

MOTORI, FRENI INOX, PARAURTI, LAMIERATI, MODANATURE, GUARNIZIONI, FANALI, VETRI, MANIGLIE PER VETTURE LANCIA DALL'AURELIA ALLA FULVIA

Via Attilio Ciardi 54 - 59100 Prato - 338-8520140  
[info@formulavintage.it](mailto:info@formulavintage.it) - [www.formulavintage.it](http://www.formulavintage.it)



**AJS** Model 20, 1954, bicilindrica 500 perfetta, ora ASI, documenti e targa d'origine. 10.000 euro. Tel. 335/6468789 - Genova



**APRILIA** 125 Trike, 1990, funzionante perfettamente con retromarcia, demolita d'ufficio. Unica in Italia. 1600 euro. Tel. 0523/896247 - Piacenza



**BIANCHI** 48 Aquilotto, 1953, restaurata, perfetta modello 2° marce, Iscritta F.M.I. 2500 euro. Tel. 0523/896247 - Piacenza



**BIANCHI** Aquilotto 48 cc, anno 1948. Da restaurare. Completo di numero di motore e telaio uguali. No libretto. 400 euro. Tel. 338.368 8267 - Venezia

**DUCATI** Scrambler 350, 1971, arancione restaurata, documenti in regola con revisione valida molto bella. 6000 euro. Tel. 3355688830



**HARLEY** Davidson Sportster 1200, tagliandata - revisione al 9/2020 - bollo al 8/2021 - scarichi sportivi + originali, schiena lino, borsa laterale. 6.500 euro Tel. 338/8961550



**HONDA** CB 350 four, 1974, iscritta FMI, condizioni ottime, km 36.000, molti ricambi originali, 2000 euro non trattabili. Tel. 333.6677262



**HONDA** CB 750 four, 1974, moto in ottime condizioni originali, con documenti in regola. Targa Venezia, revisione fino agosto 2022. 8300 euro. Tel. 347/4286328 - Alessandria



**INNOCENTI** 150D, 1956, buonissime condizioni, come da foto, funzionante, con targa AL, libretto a pagine. Foglio complementare di prima immatricolazione. 2500 euro. Tel. 347/4286328 - Alessandria



**INNOCENTI** Lambro 550V (volante), 1969, buonissime condizioni originali, prima vernice, funzionante, 200cc, portata kg 550, targa PC, libretto a pagine di prima immatricolazione. Altro 600V per ricambi. Ricambi Lambretta. Tel. 347.4286328 - Alessandria



**INNOCENTI** Lambretta D 125cc, anno 1952, targa oro ASI, pari al nuovo. Tel. 320/3855900 - 0824/778092



**ITOM** Astor Sport 1958 1ª serie, ottime condizioni, 750 euro. Benelli 49 Superamerica restaurato, 750 euro. Motom 49 superelle restaurato, 750 euro. Bici Raleigh uomo, 250 euro. Bici Repsol Honda per bambini, 150 euro. Tel. 320.1169319 - Benevento



**KTM** 350 GS, 1982, perfetta, conservata, pari al nuovo, unico proprietario, targa Torino. Documenti originali. 3600 euro. Tel. 339/6438511 - Torino



**MOTO GUZZI** Aironc 250 Sport conservata in buone condizioni generali - targa e libretto d'epoca. anno 1949. 8.300 euro. Tel. 338/8961550



**MOTO GUZZI** Cardellino, 1956, cilindrata 65cc, libretto originale, targata VE, fermo da qualche anno dopo ripristino. 1980 euro Tel.335/7521859 - [mario-boer1948@gmail.com](mailto:mario-boer1948@gmail.com) - Pordenone

**MOTO GUZZI**/Sport, 1973, conservata, 25.000 km, omologato ASI, da fare voltura, molto bello. Tel. 349.3630350. Torino - [fulvioallasio53@gmail.com](mailto:fulvioallasio53@gmail.com)

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



**MOTO GUZZI** Guzzino 65 cc anno 1947. Documenti in regola. Libretto uso e manutenzione conservato. Funzionante. Restaurato. Targa originale 4 numeri. 1300 euro. Tel. 338/3688267



**MOTO GUZZI** Trotter funzionante del 1966 con gomme nuove e revisionato in tutte le sue parti. 300 euro trattabili. Cell 333/3397907



**MOTO MORINI** 50cc, Corsarino Z.T., Visibile a Ravenna. Dispongo inoltre di ricambi usati. Tel. 338.8230621

**MOTO MORINI** Kanguro, 1984, 350cc, colore rosso, collaudato. 1.500 euro. Tel. 349/5590230.



**MOTOM** 12L, 1956, cilindrata 48cc, cambio a bacchetta, libretto originale, rosso bordeaux. 1350 euro - Tel. 335/7521859 - marioboer1948@gmail.com - Pordenone



**MOTOM** 48cc, cambio a bacchetta, buone condizioni, funzionante. Tel. 338.8230621

epocAuto

**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 346/1311283 - Fausto 346/2342524 - maxdeserbi4@gmail.com



**NIMBUS** 750 Standard, 1938, perfetta, oro ASI, documenti regolari, 12000 euro. Tel. 335/6468789 - Genova

**PIAGGIO** Ape motocarro, ribaltatrice portata 9 quintali + altro Ape motocarro portata 4 quintali, targati Milano - Tel. 338.9369456

**PIAGGIO** Vespa 50, anni 80, faro tondo, in buone condizioni con libretto e targa. Tel. 338/4719324 - Prov. Avellino

**PIAGGIO** Vespa Struzzo, 1956, restauro totale eseguito con rispetto all'originale, prezzo affare, a richiesta foto + altra 150 Sprint veloce. Tel. 338.9369456

**ACCESSORI MOTO**



**Per Honda** NSR 125, anni 1988/92, ricambi vari di telaio/ciclistica in buone condizioni, invio foto dettagliate dei singoli pezzi - Tel. 051471871



**Per Innocenti** Lambro 175 FLI vendo blocco ricambi composto da: motore completo, cruscotto completo, scatola filtro aria, braccio tergicristallo completo di maniglia, specchio laterale sinistro, fanali posteriori, serbatoio benzina più fasce. Tel. 347.3684439

PER LA TUA PUBBLICITÀ SU

**epocAuto**

**0546/22112**

**Per Moto Guzzi** Motocarro Ercole 500cc, 1950, due motori, uno con avviamento elettrico, 1 carburatore dell'Orto Mc26 filtro serbatoio benzina. Manubrio parti specifiche del mezzo. Sconto se acquistati in blocco. Tel. 347.4286328 - Alessandria

**VARIE**



**Autoradio** AM-FM di varie marche e modelli con presa per giradischi e collegamenti precostituiti. Giradischi mod. Philips GA 101 per dischi a 45 giri, con dispositivo antivibrante completamente revisionato. Il tutto a 550 euro. Tel. 0376/528166 - Gonzaga (MN)



**Autoradio/lettore cd** Becker Mexico 4337, in ottime condizioni, completa di imballo originale, accessori, manuale, security code. Montata abitualmente su modelli anni 90 di BMW, Porsche, Mercedes, Ferrari. canepete@gmx

**SUZUKI**  
PARTS CATALOGUE

FOR YOUR MARKET  
**GT750M**

Cataloghi ricambi originali (scritti in inglese) per Suzuki GT 750 J,K,L,M,A, GT 380 K,L,M,A,B, GS 400 B - tutti in buone condizioni telefono 051471871



**FIAT** trattore agricolo 420DT, 1982, buonissime condizioni, funzionante, motore Fiat 42cv 3 cilindri con idroguida, distributori e sollevatori idraulici con aratro Dondi 25. Vendo e permuta con Vespa sportiva, eventuale conguaglio. 5800 euro. Tel. 347/4286328 - Alessandria



Giacca Alfa Romeo OMP, usata, buone condizioni, taglia xl euro 100. Tel 346.3045499 Parma



Giacca scuderia Ferrari, anno 2002 nuova taglia xxl, euro 250. Tel 346.3045499 Parma.

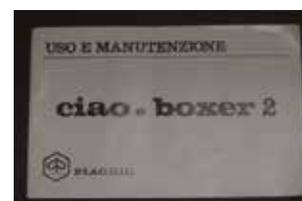
**Giacconi** e pantaloni per moto, usati poco, colore bianco, rosso, nero. Taglia 56/58, regalo scarpe para acqua. 80 euro. Tel. 347.3151188 - Brescia



Libro "stile Ducati" pubblicato per i 90 anni dell'azienda - in ottime condizioni, dimensioni cm.29 x 36.5, n.336 pagine - in ottime condizioni, praticamente nuovo - testo in italiano ed inglese, foto dei modelli più rappresentativi nei minimi particolari 55 euro. Tel. 051471871



**Manuale** d'uso motori Franco Morini/Malaguti, condizioni eccezionali, solo qualche marginale e inevitabile segno del tempo. canepete@gmx.com



**Manuale** d'uso Piaggio Ciao e Boxer, in ottime condizioni solo minori e inevitabili segni del tempo. Manca la copertina grigia. canepete@gmx.com



**MOTO GUZZI** motozappa 110, anno 1962 conservata e completa di tutto. Posso spedire tutt'Italia 450 euro. Tel. 348 6043561



**Per Fiat 1800 2300** catalogo parti di ricambio originale, in buone condizioni. euro 45 compreso spedizione. Tel. 338/3391744



**RIVA** motoscafo Aquarama, 2009, mod. statico, fedele in ogni dettaglio, interamente costruito a mano

da me, compresa laccatura e piedistallo, 800 euro. F1 Ferrari con motore a scoppio e radiocomando. 400 euro. Tel. 06.9633765 - Velletri



**VENDO** blocco di automobili anni '60-'60, vari modelli di marca e dimensioni con scatola e telecomandate. Tel. 335.5315434



**Vespa** per bambini, funzionante a batteria conservata anni '80. 200 euro. Tel. 335.5315434 - Mantova

**Volumi** di auto Fiat e Lancia. Tel. 334.8216800 - automartinelli@gmail.com

**CERCO**

Cerco 4 gomme nuove o semi-usate di qualsiasi marca per Jaguar Daimler XJ40 con le seguenti misure 220/65 R 390 97 - In caso inviare foto via mail. Cell. 348/6136133 marchetti1947@gmail.com

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

Cerco giornali di Quattroruote vecchie. Tel. 334.8216800 - automartinelli@gmail.com

Cerco materiale e/o collaboratori per redazione libro storia STEYR-PUCH 500/650 Tel. 055-220664 - Tel. 335/6369698

Cerco modellini di auto italiane stranieri, scala 143 118. Tel. 334.8216800 - automartinelli@gmail.com

Cerco **modellini** moto MV Agusta costruiti e in scatola di montaggio e moto da motocross. Tel. 0331/251295 - Varese

Cerco testa motore per Rolls Royce 25/30 wp. Tel. 333.7869893 e.tiozzo@geolog.it

Cerco: Moto SIATA (in qualunque condizione), documenti, documentazione, notizie, ricambi, attrezzi, fotografie e tutto quanto riferito alle Moto SIATA. Possiedi una moto SIATA? Conosci qualcuno che la possiede? Scrivimi: siataregistromotocicli@gmail.com

FIAT 500 C Topolino, solo se conservata, in buone condizioni, non restaurata, originale in ogni parte. Prezzo ragionevole, documenti da passaggio. Belvederetopolino55@gmail.com

**AIUTATECI A SERVIRVI MEGLIO. CERCATE epocAuto SEMPRE NELLA STESSA EDICOLA**



**AUTO e MOTO CON MENO DI 20 ANNI**

**FIAT** Punto automatica, 2002, cambio automatico, km 110.000, meccanica perfetta, sempre in box. 1800 euro trattabili. Tel. 335.8009188 - Bergamo

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

**CONDIZIONI PER L'INSERZIONE DEGLI ANNUNCI** Tutti gli annunci, ad esclusione di quelli di solo testo in bianco e nero, sono soggetti a tariffe differenziate a seconda dei tipi di annuncio prescelto. Particolari condizioni sono riservate agli abbonati. Consultare la tabella e indicare l'opzione scelta. Servirsi esclusivamente della cedola (anche in fotocopia) che va restituita intera, compilata in ogni sua parte e firmata, oppure inserire l'annuncio direttamente sul sito www.epocauto.it. Per ogni uscita verranno pubblicate tutte le inserzioni pervenute 20 giorni prima della data di copertina. Massimo 200 battute, spazi compresi - È obbligatoria la compilazione dei dati anagrafici, che non compariranno nell'annuncio. **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 - epocauto@epocauto.it - Tel. 0546/22112

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

Scrivere in STAMPATELLO (massimo 200 battute)

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

**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 - epocauto@epocauto.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 intestata a..... firma.....
- scadenza \_\_\_\_\_ CVV2 \_\_\_\_\_ num. \_\_\_\_\_ data .....

Allego assegno banc. (non trasf.) intestato a Edizioni C&C

Addebitate l'importo su carta di credito (non elettronica)

**TARIFE ANNUNCI per PRIVATI GRATIS PER GLI ABBONATI**

Annuncio solo testo (60 gg sul sito + 2 uscite sul giornale)	<input type="checkbox"/> <b>GRATIS PER TUTTI</b>
Annuncio testo + foto (60 gg sul sito + 2 uscite sul giornale)	<input type="checkbox"/> <b>ABBONATI GRATIS (Max 2 per numero)</b> <input type="checkbox"/> non <b>ABBONATI € 25,00</b> <b>2 passaggi consecutivi</b>
Annuncio riquadrato su due colonne (60 gg sul sito + 2 uscite sul giornale)	<input type="checkbox"/> <b>ABBONATI € 40,00</b> <input type="checkbox"/> non <b>ABBONATI € 50,00</b>

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

<input type="checkbox"/> Annuncio con solo testo	<input type="checkbox"/> € 15,00
<input type="checkbox"/> Annuncio testo + foto (2 passaggi sul giorn.)	<input type="checkbox"/> € 35,00
<input type="checkbox"/> Annuncio riquadrato (2 passaggi sul giornale)	<input type="checkbox"/> € 60,00

**VEICOLI CON MENO DI 20 ANNI**

<input type="checkbox"/> Annuncio testo + foto	<input type="checkbox"/> € 25,00
--	----------------------------------

DA UTILIZZARE ENTRO IL 30/3/2021

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

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

**Pubblicazione riservata a veicoli datati di almeno 20 anni**



# UNA PASSIONE DA VIVERE SENZA CONFINI.

Tessera ASI 2021: la scelta migliore per vivere e condividere la tua passione!

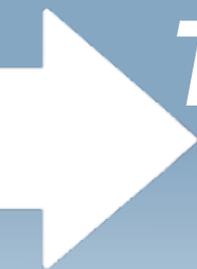
Rivolgiti ad uno dei club federati presenti su tutto il territorio nazionale e scopri un mondo di eventi e di servizi. **Info su [www.asifed.it](http://www.asifed.it)**

## 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.*



*Ti piace leggere epocAuto?  
allora scegli*

# I'ABBONAMENTO DIGITALE

100% conforme alla versione cartacea



**1 ANNO**

**12 NUMERI**

**15,00 EURO**

**ABBONATI**

**QUI**

# Sei un Professionista del settore Auto Storiche?

# FATTI CONOSCERE DAI NOSTRI LETTORI

The collage features several advertisements for classic car services and parts:

- Restauri auto storiche**: A central advertisement for restoring classic cars, featuring a white classic car and the text "Restauri auto storiche".
- ALCANTARA**: Advertisement for Alcantara car seats, featuring the text "ALCANTARA" and "400% la più di superficie d'appoggio!".
- WEBER**: Advertisement for Weber carburetors, featuring the text "WEBER" and "Carburettori per motori".
- RM Ricar**: Advertisement for RM Ricar, featuring the text "RM Ricar" and "TUTTO PER L'AUTO D'EPoca".
- BLUCCINO**: Advertisement for Bluccino, featuring the text "BLUCCINO" and "Restauri auto storiche".
- ALFA ROMEO**: Advertisement for Alfa Romeo, featuring the text "ALFA ROMEO" and "Auto storiche".
- LANCIA**: Advertisement for Lancia, featuring the text "LANCIA" and "Auto storiche".
- FIAT**: Advertisement for Fiat, featuring the text "FIAT" and "Auto storiche".
- MERCEDES**: Advertisement for Mercedes, featuring the text "MERCEDES" and "Auto storiche".
- BMW**: Advertisement for BMW, featuring the text "BMW" and "Auto storiche".
- VAUXHALL**: Advertisement for Vauxhall, featuring the text "VAUXHALL" and "Auto storiche".
- MINI**: Advertisement for Mini, featuring the text "MINI" and "Auto storiche".
- SAAB**: Advertisement for Saab, featuring the text "SAAB" and "Auto storiche".
- SKODA**: Advertisement for Skoda, featuring the text "SKODA" and "Auto storiche".
- CHEVROLET**: Advertisement for Chevrolet, featuring the text "CHEVROLET" and "Auto storiche".
- FORD**: Advertisement for Ford, featuring the text "FORD" and "Auto storiche".
- DAEWOO**: Advertisement for Daewoo, featuring the text "DAEWOO" and "Auto storiche".
- HYUNDAI**: Advertisement for Hyundai, featuring the text "HYUNDAI" and "Auto storiche".
- TOYOTA**: Advertisement for Toyota, featuring the text "TOYOTA" and "Auto storiche".
- HONDA**: Advertisement for Honda, featuring the text "HONDA" and "Auto storiche".
- MAZDA**: Advertisement for Mazda, featuring the text "MAZDA" and "Auto storiche".
- NISSAN**: Advertisement for Nissan, featuring the text "NISSAN" and "Auto storiche".
- Subaru**: Advertisement for Subaru, featuring the text "Subaru" and "Auto storiche".
- Infiniti**: Advertisement for Infiniti, featuring the text "Infiniti" and "Auto storiche".
- Lexus**: Advertisement for Lexus, featuring the text "Lexus" and "Auto storiche".
- Audi**: Advertisement for Audi, featuring the text "Audi" and "Auto storiche".
- Volkswagen**: Advertisement for Volkswagen, featuring the text "Volkswagen" and "Auto storiche".
- Porsche**: Advertisement for Porsche, featuring the text "Porsche" and "Auto storiche".
- Rolls Royce**: Advertisement for Rolls Royce, featuring the text "Rolls Royce" and "Auto storiche".
- Bentley**: Advertisement for Bentley, featuring the text "Bentley" and "Auto storiche".
- Rolls Royce Phantom**: Advertisement for Rolls Royce Phantom, featuring the text "Rolls Royce Phantom" and "Auto storiche".
- Rolls Royce Phantom II**: Advertisement for Rolls Royce Phantom II, featuring the text "Rolls Royce Phantom II" and "Auto storiche".
- Rolls Royce Phantom III**: Advertisement for Rolls Royce Phantom III, featuring the text "Rolls Royce Phantom III" and "Auto storiche".
- Rolls Royce Phantom VI**: Advertisement for Rolls Royce Phantom VI, featuring the text "Rolls Royce Phantom VI" and "Auto storiche".
- Rolls Royce Phantom VII**: Advertisement for Rolls Royce Phantom VII, featuring the text "Rolls Royce Phantom VII" and "Auto storiche".
- Rolls Royce Phantom VIII**: Advertisement for Rolls Royce Phantom VIII, featuring the text "Rolls Royce Phantom VIII" and "Auto storiche".
- Rolls Royce Phantom IX**: Advertisement for Rolls Royce Phantom IX, featuring the text "Rolls Royce Phantom IX" and "Auto storiche".
- Rolls Royce Phantom X**: Advertisement for Rolls Royce Phantom X, featuring the text "Rolls Royce Phantom X" and "Auto storiche".

## Troverai il giusto spazio al giusto costo

### CHIEDI IL LISTINO

# QUI



# 2021 10<sup>th</sup> 2021 SUMMER MARATHON

Val di Sole  
TRENTINO

10 11 12 13 JUNE 2021

## VAL DI SOLE ST. MORITZ TIROLO ALTO ADIGE TRENTINO TOUR DELLE ALPI



Tribute  
Super Cars



SPECIAL FOLLOWERS  
SUMMER MARATHON



Concorso d'eleganza  
SUMMER MARATHON

WWW.SUMMERMARATHON.IT

