

€ 3,50

Portogallo
Cont. € 7,95
Svizzera CT. 8,00 Chf

Germania € 9,95
Belgio € 8,95
Spagna € 7,95

ALFA 164



Cuore sportivo
Prestazioni al vertice

HONDA CB 750 FOUR

La rivoluzionaria



SUNBEAM - TALBOT

Una storia affascinante



AUTO CINESI

Come tutto iniziò copiando



Fuoristrada
GAZ 69

Scorpione Pininfarina
FIAT ABARTH 2000

Volkswagen "BEETLE"
L'origine del nome

ABBONARSI CONVIENE



**cartaceo
... o digitale**

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

**SE TI ABBONI
PUBBLICHI
SUBITO E GRATIS
I TUOI ANNUNCI**

Li vedranno ogni mese
oltre 20.000 appassionati

VERSIONE CARTACEA

ABBONATI QUI

ABBONAMENTO CARTACEO

SPEDIZIONE CELERE

1 ANNO € 35,00 IN ITALIA
1 ANNO € 70,00 IN EUROPA
1 ANNO € 80,00 IN SVIZZERA

ABBONAMENTO DIGITALE 1 ANNO € 20,00

FORMATO PDF ARCHIVIABILE
E STAMPABILE
POSSIBILITÀ DI FARE RICERCHE
PER INDICE O PAROLA CHIAVE

VERSIONE DIGITALE

ABBONATI QUI





AUTOVIGANO di Gavazzi Maurizio

VIA DEL COMMERCIO 33 - 20083 VIGANO DI GAGGIANO (MI)

TEL. E FAX. 02/90.86.947 - CELL. 320.0227150

autoviganoclassic@gmail.com www.autovigano.it

AUTOVIGANO



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



PORSCHE 356 SC CABRIO, 1965
restaurato



REPLICA BARCHETTA D TYPE SU BASE
TRIUMPH HERALD 1.2 1962



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO, 1976
restaurato by Cafer Service



TRIUMPH TR2 Long Door, 1954, Targa Oro Asi



MINI MORRIS CABRIO, 1977, restaurata



FERRARI 360 Modena, 2003



ALFA ROMEO GT 2000, 1972, restaurata



FERRARI 550 Maranello, 1998



LANCIA THEMA IE, 1986,
restauro conservativo.



FIAT 124 coupé, 1972, totalmente
restaurata



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



LANCIA AURELIA B12, 1954,
in fase di restauro.



Mercedes 190SL, 1958, in fase di restauro.



FIAT 500 N, 1959, restaurata.



CITROËN MEHARI facsimile mo-
dello Azur, 1978, restauro totale.



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



TRIUMPH TR3 WINCHESTER, 1956,
Targa Oro Asi



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



ROVER 2000 TC, 1974, restaurata



ALFA ROMEO Giulietta 1.3
Spider, 1962, restaurata.



LANCIA FULVIA, 1972, in fase di
restauro.



MERCEDES SLK, 2001

ALTRE AUTO E MOTO A RICHIESTA

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

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



Mensile fondato da:
Maurizio Tabucchi e Enzo Cimatti

Direttore responsabile:
Fiodor Benini

Impaginazione e grafica:
Mara Cimatti, Susi Ravaioli

Pubblicità: Fiodor Benini
pubblicita@epocaauto.it

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

Arretrati: 6,00 euro (pag. anticipato)
sul CCP n. 12099487
IBAN: IT43 U0760113 10000001 2099487
BIC: BPPIITRRXXX
intestato a Edizioni C&C srl

Abbonamenti: Raffaella Mingazzini
abbonamenti@epocaauto.it

Italia: € 35,00 - Versione digitale € 20,00
Italia: cartaceo + digitale € 45,00
Europa: cartaceo + digitale € 75,00
Africa, America, Asia:
Cartaceo + digitale € 95,00

Distributore per l'Italia e Estero:
So.Di.P. S.p.A.
Via Bettola 18
20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel. +3902/66030400
Fax +3902/66030269
e-mail: sies@sodip.it
www.sodip.it
epocaAuto è distribuita nei seguenti
Paesi: Belgio - Germania - Portogallo
Spagna - Svizzera - Francia

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

Stampa: Poligrafici Il Borgo - Bologna

Questo periodico è aperto a quanti desiderino collaborarvi ai sensi dell'art. 21 della Costituzione della Repubblica Italiana. La pubblicazione degli scritti nelle rubriche "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.

n. 11 - novembre 2022

SOMMARIO

NEWS

Il fotoquiz di epocaauto
Attualità - Notizie - Dai Club **2**

ALFONSO DE PORTAGO

Veloce come il vento **4**

di Giuseppe Valerio
illustrazione di Gabriele Guidetti

TECNICA

Motore boxer **6**

di Maurizio Schifano

ADRENALINE24H

Presentata la 1000 Miglia 2023 **7**

FIAT ABARTH 2000

Emozioni ritrovate **8**

di Elvio Deganello

ALFA ROMEO ALFA 164

Immagine e sostanza **12**

di Vittorio Falzoni Gallerani

SUNBEAM-TALBOT 90

Monte Carlo 1955: veni, vidi, vici! **18**

di Giuliano Silli

COL SENNO DI POI

Un giornalista lungimirante **22**

di Marco Chiari

LE AUTO CINESI

Con la carta carbone **23**

di Marco Batazzi

GAZ 69

Fuoristrada d'oltrecortina **28**

di Umberto Lacchetti

BRICIOLE DI STORIA

Una Corvette per Piero Taruffi **32**

di Elvio Deganello

VOLKSWAGEN "BEETLE"

L'origine del nome **34**

di Renzo De Zottis

Biblioteca **37**

HONDA CB 750 FOUR

Il bello della rivoluzione **38**

di Maurizio Schifano

AUTOCARRO FIAT 682 N

Semplice trionfo **42**

di Gian Paolo Arborio

Anteprime **44**

Manifestazioni **46**

Annunci di compravendita **53**

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

epocaauto@epocaauto.it
www.epocaauto.it

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

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

IL FOTOQUIZ DI *epocaAuto*

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

la Moto



1 - Le Ariel Square Four sono moto con il motore a 4 cilindri disposti in quadrato di 498 cc, 599 cc, 601 cc e 995 cc costruite fra il 1931 e il 1958. Questo esemplare è del 1936 e ha la cilindrata di 601 cc. Quale sigla distingue questa versione?
A. Mark 1 **B.** Mark 2 **C.** 4F

l'Auto



2 - Nel giugno 1962 i cantanti Miranda Martino, Adriano Celentano e Milva posano in

un'auto aperta durante il Cantagiorgio. Di che marca e modello è?

A. Innocenti 950 Spider
B. Fiat 1200 Cabriolet
C. Fiat 1500 S Cabriolet

le Corse



3 - Il 27 gennaio 1929 la squadra del tenente Frédéric Loiseau con le Bugatti Tipo 40 celebra la partenza del Raid Parigi-Timbocù. Che particolarità hanno le vetture?

A. Il motore bialbero
B. La carrozzeria camioncino
C. Quattro ruote motrici

Risposte: 1. Mk1 e Mk2 di 995 cc sono rispettivamente del 1936-1949 e del 1949-1953. Le 4 F di 995 cc sono del 1936-1949. Le 4F sono le versioni di 498 cc e di 599 cc di 601 cc costruite rispettivamente dal 1931 al 1932 e dal 1932 al 1940. La risposta giusta è C. 2. Le Fiat 1200 e 1500 S cabriolet hanno le cornici del parabrezza di metallo lucido e il lampeggiatore senza la cornice cromata che invece c'è nella Innocenti 950 Spider. La risposta giusta è A. 3. Il primo motore bialbero Bugatti è sul Tipo 50 del 1932. La prima 4x4 Bugatti è la Tipo 53 del 1931. Le Tipo 40 del Raid sono carrozzate camioncino. La risposta giusta è B.

ATTUALITÀ - NOTIZIE



UN GRADITO RITORNO: O.S.C.A.

Il 20 settembre 2022, dopo anni d'inattività, la O.S.C.A. torna all'attenzione degli sportivi grazie e Massimo Di Rizio, oggi patron del DR Automobiles Groupe e in passato appassionato pilota da corsa che ha acquisito il marchio dall'ing. Alfieri Maserati prima della sua scomparsa avvenuta nello scorso gennaio. Fabia Maserati nell'occasione ha detto: *"Sebbene nel corso degli anni il marchio sia stato conteso da più case automobilistiche e da altri interlocutori, quella di mio padre è stata una scelta precisa, mirata a far rivivere uno tra i marchi più gloriosi del motorsport, che ha contribuito enormemente allo sviluppo della tecnica automobilistica. Infatti, non ha mai preso in considerazione la possibilità di mettere il prestigioso marchio di famiglia sul mercato, ma ha voluto affidarlo nelle mani di chi, come lui, come mio nonno Ernesto ed i suoi fratelli, ha sempre pensato che l'odore della benzina fosse il più inebriante dei profumi, così come il rombare dei motori il più emozionante dei suoni, a tal punto da fare dell'automobile un elemento totalizzante della propria vita. Nel dare l'annuncio dell'acquisizione del marchio O.S.C.A. Massimo di Rizio ha replicato: "Per me è un motivo di grande orgoglio affrontare questa nuova sfida ma anche di grande responsabilità. Ringrazio la famiglia Maserati per avermi voluto affidare il prestigioso marchio. Mi impegno a onorare la scelta fatta dall'ing. Alfieri Maserati, cercando di riportare in auge il glorioso brand fondato a Bologna nel 1947. Ha quindi ricordato l'attività dei fratelli Maserati che hanno scritto la storia del loro macchinari che con grandi piloti del come "Gigi" Villorresi, Luigi Fagioli, Giulio Cabianca e il mitico Stirling Moss, hanno vinto facendo registrare nuovi record, sui più leggendari circuiti del mondo, battendo spesso Ferrari, Mercedes, Porsche e Alfa Romeo. "Ispirandoci proprio a questa enorme e preziosissima tradizione - ha concluso Di Rizio - lavoreremo a un progetto di rilancio di O.S.C.A. Appena possibile lo illustreremo nel dettaglio".*

Nella foto, la Osca 1600 SP, l'ultima auto da corsa realizzata dalla O.S.C.A. dei Fratelli Maserati nel 1963.



Sinergia tra MAUTO e STELLANTIS HERITAGE HUB

Sul sito del MAUTO è possibile acquistare i biglietti per visitare l'HERITAGE HUB DI STELLANTIS, la cui prestigiosa collezione comprende vetture di oltre 80 marchi diversi provenienti da tutto il mondo. La sinergia vuole valorizzare i luoghi legati alla storia industriale della città di Torino a partire dallo Stellantis Heritage Hub, i cui spazi espositivi di Mirafiori ospitano circa 250 vetture dei tre Marchi Fiat, Lancia e Abarth oltre a un significativo numero di Alfa Romeo, Autobianchi e Jeep. Torino è stata, per oltre cent'anni, la più importante città industriale d'Italia: sono oltre 70 le aziende automobilistiche che qui sono nate nel Novecento, ed oltre 80 i carrozzieri, come ben rappresentato dalla mappa della Città presente nella sezione AUTORINO del Museo. Ancora oggi, la città è sede di poli di eccellenza nel campo della progettazione e del design. Obiettivo del MAUTO è raccontare questa grande ricchezza della città non solo all'interno del proprio percorso espositivo ma agevolando l'esperienza di visita di turisti e appassionati ad alcune realtà storiche o dell'automobile torinese. Gli spazi espositivi di Heritage Hub sono accessibili dalla Porta 31 del comprensorio industriale di Mirafiori - situata in Via Plava, 80 a Torino. L'Heritage Hub si estende su un'area di circa 15.000 mq all'interno del comprensorio di Mirafiori; sarà visitabile solo su prenotazione e con visite guidate specializzate nelle giornate di mercoledì, venerdì e sabato.



All'asta la Ferrari F2003-GA di Michael Schumacher

RM Sotheby's è lieta di annunciare l'asta di una delle Formula 1 più importanti con cui Michael Schumacher ha vinto durante la sua lunga carriera, si tratta della Ferrari F2003-GA (telaio #229) che sarà battuta durante la Sotheby's Luxury Week a Ginevra il 9 novembre. La 2003 F2003-GA che riporta le iniziali GA in onore di Giovanni Agnelli, è la versione rivisitata della F2002 disegnata da Rory Byrne e Ross Brawn, sviluppata con un passo più lungo per migliorarne l'aerodinamica. Con questa F1, durante la stagione 2003, Michael Schumacher si aggiudicò 3 pole positions e vinse i Gran Premi di Spagna, Austria, Canada, Italia and Stati Uniti.

www.rmsothebys.com





Share the Passion

Il futuro rimane Classico.

Venite a visitare le tre più importanti Fiere Compra Vendita per Automobili Classiche.



*The Performance
Car Festival*

Sports Cars, Tuning & Lifestyle, Motorsport
e Automobili Classiche e Prestigiose

Coppa Mondiale
Concorso d'Eleganza



3. – 11. Dicembre 2022

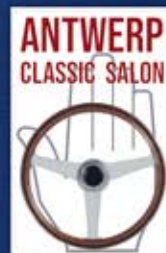
2. Dic.: Preview Day



33a Fiera Mondiale di Automobili Classiche
e Prestigiose, Motorsport, Motorciclette,
Accessori e Restauro – L'Incontro per
i Club di Tutto il Mondo

12. – 16. Aprile 2023

**12. Aprile: Happy View Day/Analogica*



Borsa Nazionale di Automobili Classiche,
Pezzi di Ricambio, Restauro, Accessori,
Automobili e Grande Incontro per i Club

3. – 5. Marzo 2023



SIHA

S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Postfach 3164, 52118 Herzogenrath, Germany,
Telefono: +49 (0) 24 07-1 73 00, Fax: +49 (0) 24 07-1 77 11, info@siha.de, www.siha.de



VELOCE COME IL VENTO



Gli anni cinquanta del secolo scorso pullulavano di personaggi sopra le righe. Di solito nobili, di solito playboy impenitenti, di solito appassionati di sport, meglio se pericolosi. Ecco, se prendiamo queste caratteristiche e le moltiplichiamo per infinito, otteniamo Alfonso Antonio Vicente Eduardo Blàs Francisco de Borja Cabeza de Vaca y Leighton, XVII Marchese de Portago, Marchese di Moratalla, XII Conte della Mejorada, Conte di Pernia, Duca di Alagon, Grande di Spagna nonché settimo successore in linea al trono del re. Nome infinito per una personalità sfaccettata e una vita brevissima, conclusasi a 28 anni, ma che a sua volta è sembrata infinita. Alfonso de Portago, semplicemente "Fon" per i tanti amici veri o presunti, era cresciuto lontano dalla Spagna ma in luoghi da sogno, nell'agiatezza e nella totale spensieratezza. Ogni suo capriccio diventava realtà ma lui, prima di stancarsene e passare ad altro, riusciva a dimostrare di poter essere il migliore. Campione di equitazione, quindi di Polo e poi anche di nuoto di gran fondo. Si

innamorò del bob e fondò dal nulla la federazione spagnola di bob e skeleton. In una specialità che richiedeva preparazione e coraggio, lui ci mise folle incoscienza e quel suo fisico naturalmente scolpito che tutto poteva affrontare. In breve, finì quarto nel bob a due ai Giochi Olimpici invernali di Cortina d'Ampezzo del 1956 e l'anno successivo conquistò la medaglia di bronzo ai mondiali di Saint Moritz (la medaglia d'oro la conquistò "il Diavolo rosso", Eugenio Monti, leggendario campione di ogni tempo). Ovviamente aveva provato, con grande successo, anche lo slittino ventrale, lo skeleton. Frequentava il jet-set, passando da una festa all'altra e non poteva non innamorarsi delle auto e delle corse. Il meglio dell'epoca, tra le vetture Sport, erano Maserati, Osca e Ferrari. Ne comprò alcune e solitamente le faceva verniciare di nero. Il primo risultato di rilievo fu il secondo posto alla 1000 Chilometri di Buenos Aires del 1954, assieme all'amico, anch'egli pilota e viveur, Harry Schell, "l'americano di Parigi". Quindi vinse alcune delle manifestazioni della Nassau Speed

Alfonso De Portago ha rappresentato oltre ogni limite la figura del gentleman driver di successo. Pilota e playboy, sportivo a tutto tondo destinato dal suo temerario coraggio a una fine tragica ed eroica

Week, un evento che sembrava ritagliato per lui: ambientazione esotica ed esclusiva, clima rilassato tra gentlemen e belle donne, corse folli a vita persa su tracciati abbastanza improvvisati e pericolosissimi.

Si dimostrò un tale fenomeno del volante che Enzo Ferrari lo volle nella sua Scuderia per catapultarlo dalle Sport alla Formula 1. No hay problema, nessun problema per Fon che domò la D50 nei Grand Prix iridati al pari di compagni come Juan Manuel Fangio o Peter Collins. Secondo a Silverstone nel 1956, dove fu però costretto a cedere la sua vettura a Collins, ottenne gli ultimi punti col quinto posto nel Gran Premio d'Argentina del 1957. L'intreccio di date dimostra come contemporaneamente, De Portago corresse in auto, col bob a due o con lo slittino: uno sportivo vero, naturale. Ancora più complesso però era l'intreccio della sua vita sentimentale. Come conveniva a un personaggio del suo rango, De Portago era sposato. Dalla moglie, una fotomodello americana, aveva avuto due figli. Il matrimonio durò molto poco, nel frattempo Fon aveva avuto un altro figlio dalla top model Dorian Leigh, quindi si era legato a Linda Christian, l'attrice hollywoodiana, ex moglie della star Tyron Power nonché madre di Romina. La relazione tra Fon e Linda era pane per i denti dei paparazzi. L'ultimo bacio di Linda a Fon venne immortalato nel 1957 a Roma durante la 1000 Miglia. L'attrice americana era presente al punto di assistenza della Capitale; un saluto veloce, un bacio, e via verso Milano, in aereo, per ritrovarlo sul traguardo a Brescia. Ma Fon, a Brescia, non ci sarebbe mai arrivato.



44^e ANTWERP CLASSIC SALON

THE
JAGUAR
E-TYPE
STORY



WWW.ANTWERPCCLASSICSALON.BE

3 - 5 MARZO 2023

VENERDI DALLE ORE 14.00 ALLE 20.00

SABATO & DOMENICA DALLE ORE 9.00 ALLE 18.00

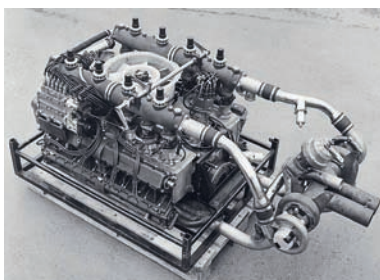
ANVERSA - BELGIO



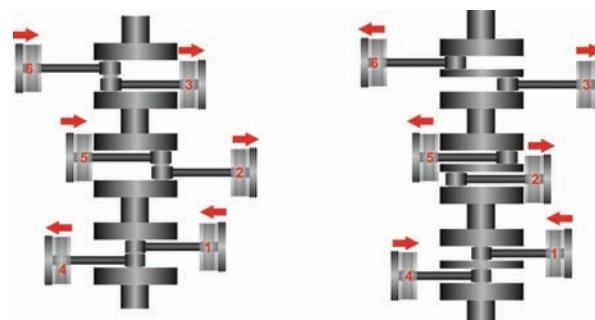
I PISTONI FANNO A PUGNI



Tra le moltissime tipologie di motori a combustione interna, sperimentate sin dagli albori, c'è quella in cui coppie di cilindri sono disposte in un piano orizzontale e in direzioni opposte rispetto all'albero a gomiti. Definita "a cilindri contrapposti", tale tipologia include quella, studiata per ottenere la massima equilibratura dinamica, in cui il movimento dei pistoni avviene in contrapposizione, per far sì che le forze d'inerzia da essi generate si annullino a vicenda. Dato che tale movimento ricorda quello dei pugni di un pugile, quest'ultima tipologia è stata battezzata col termine inglese o tedesco "boxer", che significa appunto pugile. Per quanto riguarda l'equilibratura, il 2 e il 4 cilindri boxer presentano una situazione più favorevole rispetto a quella dei corrispondenti motori in linea, perché le vibrazioni generate non si manifestano con oscillazioni lineari, ma con oscillazioni angolari, meno percepibili e penalizzanti e oltretutto più contenute; va detto però che, all'aumentare del numero dei cilindri, tale vantaggio risulta meno evidente. Comunque privilegiato per tale caratteristica, il motore boxer, come pure quello a cilindri contrapposti in generale, è stato preferito quando l'ingombro verticale poteva rappresentare un problema, riguardo all'abitabilità o all'aerodinamica, ma anche per ottenere un raffreddamento migliore, data la maggiore esposizione dei cilindri all'aria; la maggiore complessità costruttiva rispetto al motore in linea (due bancate e due testate anziché una) ne ha però sempre limitato le applicazioni. Se l'invenzione brevettata del motore a cilindri contrapposti è senz'altro attribuibile a Jules Albert De Dion, nel 1895, il primo motore boxer costruito di cui si ha notizia è un bicilindrico realizzato nel 1896 da Karl Benz. Tuttavia, la più rilevante fra le più datate applicazioni su veicoli di serie è quella sulla prima moto BMW, la bicilindrica di 494 cm³ R32 del 1923, capostipite di una dinastia arrivata sino ai giorni nostri; cresciuto nel frattempo di cilindrata, il boxer BMW andrà poi a equipaggiare anche le vetture della Casa 600 del 1957 e 700 del 1959, entrambe a motore posteriore. La prima applicazione diffusa in campo automobilistico risale però già al 1938, sulla KdF-Wagen,



Da sinistra, la R32 del 1923, prima moto BMW e primo veicolo di serie a montare un motore boxer; il motore Porsche Tipo 917-52 per corse Can-Am (5,4 litri, Turbo, 1100 CV); la Lancia Flavia del 1960, prima vettura italiana di serie a montarlo.

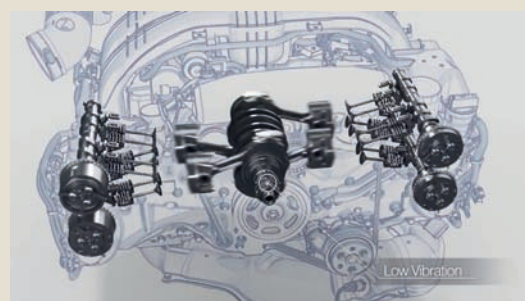


A sinistra, un semplice motore a 6 cilindri contrapposti; a destra, uno a 6 cilindri contrapposti boxer. Nel primo, i pistoni di ogni coppia si muovono nello stesso senso; nel secondo, si muovono in senso opposto, con evidenti vantaggi per l'equilibratura.

la futura Volkswagen, progettata da Ferdinand Porsche, che monta un 4 cilindri posteriore raffreddato ad aria. Due piccoli ma brillanti bicilindrici, anch'essi raffreddati ad aria, vanno poi a equipaggiare la Panhard Dyna X, nel 1947, e la Citroën 2 CV, nel 1948, entrambe vetture a trazione anteriore. Sempre nel 1948, il 4 cilindri boxer raffreddato ad aria viene scelto da Ferdinand Porsche anche per la sua nuova creatura 356, ma anche dalla Tatra per il modello 600 Tatraplan. Questo tipo di motore viene in genere montato su vetture "tutto dietro" o "tutto avanti"; fa eccezione il bicilindrico raffreddato ad aria montato anteriormente sulla Daf 600 del 1958, che ha la trazione posteriore, oltretutto valorizzata dall'esclusiva trasmissione automatica Variomatic. Negli anni che seguono il boxer raffreddato ad aria, ancora a 4 cilindri e poi a 6, 8 e 12 cilindri, diverrà il motore distintivo delle Porsche di serie e da corsa, oltre che della Volkswagen, che lo monta sempre e solo nella versione a 4 cilindri. L'ultima applicazione automobilistica rilevante del boxer raffreddato ad aria, un 4 cilindri, è quella sulla Citroën GS, nel 1970. Quanto al boxer raffreddato ad acqua, sempre e solo a 4 cilindri, il primato nella produzione di serie va a quello della Lloyd Arabella del 1959, seguito da quelli della Lancia Flavia del 1960, della Subaru 1000 del 1966 e dell'Alfa Romeo Alfasud del 1971; tutte vetture a trazione anteriore.

ANCHE DIESEL

Tra le Case automobilistiche che hanno più creduto nel motore boxer c'è la Subaru, che, come già detto, comincia ad adottarlo nel 1966 sulla sua 1000 e che oggi, assieme alla Porsche, è l'unica a montarlo sulla quasi totalità della sua gamma. Nel 1999, la Casa giapponese ha iniziato lo sviluppo del primo e a tutt'oggi unico boxer Diesel al mondo; il primo prototipo, un 4 cilindri di 1,3 litri, è stato completato nel 2004; la versione definitiva, un 2 litri turbo con 150 CV, è stata presentata nel 2007. I vantaggi di questa configurazione sul piano dell'equilibratura hanno consentito di realizzare un motore straordinariamente leggero e silenzioso.



Presentata la 1000 Miglia 2023 Sarà la più lunga di sempre!

Cinque giorni, quasi 2.200 km, 135 rilevamenti cronometrici e 9 prove di media: questi i numeri di un'edizione incredibile.

a cura di
Adrenaline 



Presentata ufficialmente a Brescia l'edizione 2023 della "Corsa più bella del Mondo": un'edizione particolare per tanti aspetti.

Il primo riguarda il calendario: la gara conferma il suo riposizionamento nel mese di giugno, per la precisione **dal 13 al 17** con le verifiche che inizieranno domenica 11, la Notte Bianca prevista per sabato 17 giugno e tantissimi eventi collaterali che coinvolgeranno la città di Brescia e l'intero percorso di gara che, eccezionalmente, toccherà per la prima volta **anche il Piemonte**. Questa edizione durerà un giorno in più e prevede un percorso di **2180 km**, quindi ben oltre le "1000 miglia" teoriche, ovvero poco più di 1600 km. Per la parte sportiva sono previste **135 prove di regolarità e 9 di media**.

Il secondo è la celebrazione di **Bergamo e Brescia quali Città della Cultura Italiana 2023**. Un contributo, quello della 1000 Miglia, già annunciato nell'edizione dello scorso giugno con la presenza in gara dei due sindaci lombardi, Emilio Del Bono e Giorgio Gori, che hanno percorso un tratto di strada a bordo di una vettura che ha promosso il progetto congiunto che impegnerà entrambe le città lombarde per tutto il 2023.

Nel 2023 si celebrano i **100 anni dell'Aeronautica Militare** e la Freccia Rossa vuole omaggiare questo importante traguardo. In ogni tappa, infatti, sarà inserito il passaggio in un luogo rievocativo della storia del Corpo.

La prima Tappa partirà ovviamente da Brescia, ma prima della consueta passerella in Viale Venezia, si svolgerà il Trofeo Brescia Città della Cultura 2023. Lasciata Brescia la carovana passerà per l'Aerobase Militare di Ghedi dove si svolgeranno alcune prove, Desenzano del Garda, Sirmione, Verona, Ferrara, Lugo, Imola (autodromo di Imola) per poi concludere a Cervia Milano Marittima.

Nella Seconda Tappa è prevista la partenza dall'Aeroporto Militare di Piacenza, per poi proseguire verso Senigallia, Macerata, Fermo, Ascoli Piceno e poi arrivo a Roma.

La Terza Tappa sarà da Roma, passaggio per il Museo Storico Aeronautica Militare di Vigna di Valle, Siena, Pistoia, Modena, Reggio Emilia e Parma.

Per la Quarta Tappa invece si attraverserà l'Aeroporto Militare di Piacenza San Damiano, Stradelle, Pavia, Alessandria, Asti, Vercelli, Novara e Milano con controllo a Timbro in piazza del Duomo.

Nell'ultima Tappa, la kermesse passerà per Bergamo, dove è previsto il Trofeo Bergamo Città della Cultura 2023, Ospitaletto, Gussago e finalmente Brescia.

Il posizionamento della corsa a giugno consente pure di rinnovare il gemellaggio con l'altro grande appuntamento lombardo dei motori, ovvero il **MiMo, Milano Monza Motor Show**, che già nel 2022 ha stretto idealmente la mano alla Freccia Rossa nella giornata di sabato, quando la carovana delle storiche ha incontrato il pubblico di MiMo durante il passaggio all'**Autodromo di Monza**.

Dopo l'importante parentesi con la **centenaria OM 469 Sport** del 1922, con la quale il nostro equipaggio ufficiale di Adrenaline24h ha disputato le ultime edizioni, per la 1000 Miglia 2023 **Ermanno De Angelis e Nunzia Del Gaudio** si candidano per tornare ancora una volta in gara con una vettura del **MAUTO, il Museo Nazionale dell'Automobile**. Se la vettura sarà selezionata dall'organizzazione, saranno al volante della **Cisitalia 202 Spyder Mille Miglia "Nuvolari"**: una bella opportunità per celebrare i 70 anni dalla morte del grande pilota mantovano.

La Cisitalia è una vecchia conoscenza degli amici di Adrenaline24h: è proprio con lei che, alla 1000 Miglia del 2019, Ermanno e Nunzia avviarono il progetto di collaborazione col museo torinese. Un'iniziativa senza precedenti, per "portare il Museo fuori dal Museo" e mostrare la pubblico le auto storiche impegnate in quello per il quale sono nate: viaggiare su strada, ovviamente con tutti i riguardi del caso. «Se il museo ottocentesco era, prima di tutto, un luogo di conservazione e di studio, il museo contemporaneo - se vuole continuare a vivere - deve aggiungere la divulgazione e l'emozione ai suoi compiti istitutivi. Anche per questo stiamo correndo la Mille Miglia: un'occasione per rendere, di una competizione, uno spettacolo». Queste furono all'epoca le parole di **Mariella Mengozzi**, direttrice del Museo Nazionale dell'Automobile, entusiasta fautrice di un innovativo progetto che si avvia a compiere i suoi primi 5 anni. A corollario di questo progetto, le collaborazioni con le grandi realtà ufficiali legate alla gara e alla sua storia, dallo splendido **Museo Mille Miglia**, che durante tutto il resto dell'anno accoglie e racconta ai visitatori di tutto il mondo la storia della corsa più famosa di sempre attraverso le spettacolari sale allestite nel medievale complesso di Sant'Eufemia a Brescia, e che fa da base logistica a buona parte delle operazioni di pre gara, all'infaticabile lavoro del **Club Mille Miglia**, regia e memoria storica di tutte le gare a marchio Mille Miglia: oltre alla gara omonima, il Warm Up USA (Ottobre 2022), 1000 Miglia Experience UAE (Dicembre 2022), Coppa delle Alpi e Ameli Island (Marzo 2023), Warm Up Svizzera (Maggio 2023), Monterey Car Week e Pebble Beach per Spirit of 1000 Miglia e PR (Agosto 2023), la Festa della Mille Miglia (Settembre 2023), Warm Up USA (Ottobre 2023), 1000 Miglia Experience UAE (Dicembre 2023).

NEWS, EVENTI, PERSONAGGI E CURIOSITÀ SU

TUTTI I GIORNI IN TV SU SKY, DIGITALE E WEB

Adrenaline 

Gentleman Driver ^{TV}



WWW.ADRENALINE24H.COM

sky sport
CANALE 229

MSport
DTV CANALE 402

tivù
501
CAN. 55



EMOZIONI RITROVATE

di Elvio Deganello

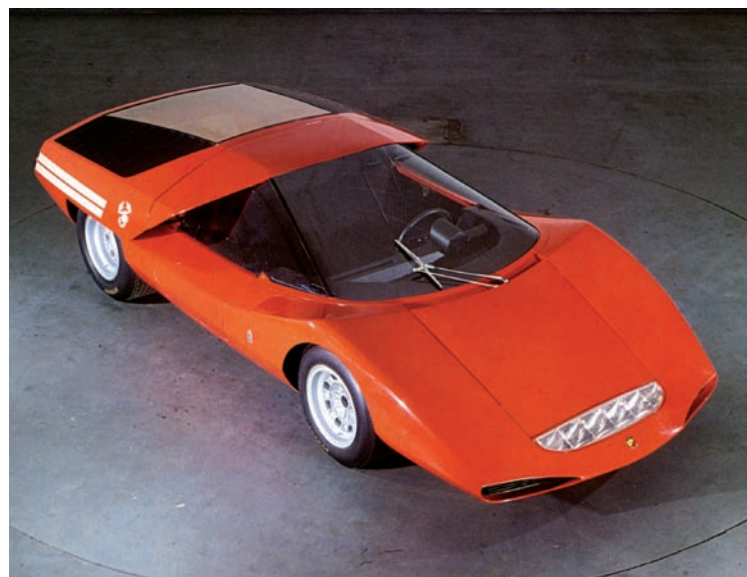


Nel 1969 il debutto all'estero in un salone di scarso rilievo nega agli appassionati italiani di vedere da vicino la spettacolare Fiat Abarth 2000 Scorpione Pininfarina. 45 anni dopo un giapponese ripara il torto restituendoci la possibilità negata nel 1969

Alla fine degli anni Sessanta gli italiani dettano legge nel design automobilistico e i grandi maestri dello stile Pininfarina e Bertone fanno a gara fra loro nel proporre al mondo idee sempre più spettacolari e al limite dell'incredibile. Nel 1968 Bertone cala l'asso dell'Alfa Romeo 33 Carabo, Pininfarina risponde con la Ferrari 250 P5, ma la partita non si chiude qui. Per il 1970 "Nuccio" Bertone con il fido Marcello Gandini prepara la sbalorditiva sorpresa della Lancia Stratos 0, ma questa volta Sergio Pininfarina lo anticipa e invita i suoi fantastici creativi Aldo Brovarone, Paolo Martin e Filippo Sapino a inventare al più presto qualcosa di nuovo su un autotelaio Abarth. Non è dato sapere se l'iniziativa parta dal "Mago" italo austriaco o dal "Maestro dello stile" torinese ma ciò che è certo è che all'attenzione dei suoi designer arriva qualcosa che metterebbe a dura prova qualunque professionista del design. L'autotelaio con il numero di serie # 010-00011 è quello a traliccio di tubi della Fiat Abarth 2000 Sport SE 010 con alcuni aggiornamenti al motore "16

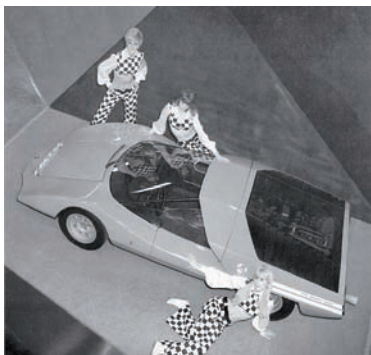
valvole" Tipo 236 per renderlo più idoneo all'uso stradale. L'intervento principale riguarda il rapporto di compressione abbassato da 12:1 a 10:1 per rendere l'avvia-

mento più facile e la marcia più fluida. Per lo stesso motivo i carburatori sono due Weber 45 DCOE 9 al posto degli enormi Weber 58 DCOE 3: è tutto qui e non si può



La foto ufficiale del 1969 che mostra la Fiat Abarth 2000 Scorpione Pininfarina nella sala di posa della carrozzeria Pininfarina. Si notano le masse spostate all'indietro a causa dell'autotelaio con il motore a sbalzo, che è quello della Fiat Abarth Sport 2000 SE 010 concepita essenzialmente per le brevi gare in salita.

A sinistra fotoreporter e appassionati fanno ressa a Villa d'Este il maggio 2014 per vedere e fotografare la Fiat Abarth 2000 Scorpione carrozzata da Pininfarina che non s'è mai vista prima d'ora in Italia. Infatti, debutta nel 1969 al Salone di Bruxelles, poi è esposta in Canada e in California prima di essere chiusa in un magazzino.



La 2000 Scorpione esposta al 47th Annual Southern California International Auto Show a Los Angeles il 30 ottobre 1969. La attorniano tre miss con abiti secondo la moda "optical art" dell'epoca che ben si adattano al carattere esuberante della vettura con i disegni a scacchi bianchi e neri che ricordano la bandiera di fine corsa.

certo parlare di un autotelaio stradale perché l'impostazione rimane quella di una Sport concepita per le brevi corse in salita, con il passo corto e con il motore a sbalzo che sono pesanti vincoli per qualunque intervento sulla carrozzeria. A dispetto delle difficoltà, il centro stile di Pininfarina, opera come di consueto: ogni creativo elabora la propria proposta di stile in concorrenza con gli altri, poi tutti collaborano per sviluppa-

re l'idea vincente. In questo caso vince la proposta di Filippo Sapi- no che riesce a trasformare tutti gli elementi negativi in altrettanti punti caratterizzanti di una composizione dalla fortissima personalità.

Narici da belva

Cominciamo a guardare la vettura dal frontale, che ai lati del bordo d'attacco del cofano ha due prese d'aria che evocano le narici di una belva assetata di velocità. Lo stesso bordo d'attacco descrive uno spigolo vivo che suggerisce l'aggressività di un'affilissima lama. Il piano superiore dello spigolo va a formare la superficie del cofano sul quale sono annegati tutti in fila sei piccoli ma potenti fari lenticolari di concezione all'epoca nuovissima. Il frontale è raccordato al parabrezza con una linea continua che indica la strada da seguire alla spettacolare Lamborghini Countach che arriva due anni dopo. Il parabrezza e i finestrini laterali formano una cupola trasparente che racchiude l'abitacolo, al quale si accede non senza contorsionismi ribaltando in avanti la stessa ampia cupola che, una volta chiusa, permette una visibilità eccezionale a 180°. Il tetto ha la forma di una tegola, o di un'ala con un'immagine più poetica, ma non fuori luogo. Questo forte elemento di stile chiude il culmine dell'abitacolo, poi scende sui fianchi come un cappello, tracciando gli spigoli che danno origine alle ampie prese d'aria per i radiatori. Il cofano posteriore prose-



Il confronto con la modella indubbiamente alta mette in risalto la ridottissima altezza della Fiat Abarth 2000 Scorpione Pininfarina. Infatti, la distanza fra il livello del suolo al punto più alto del tetto è di soli 97 centimetri. Nonostante questo, l'abitabilità non è sacrificata, grazie anche alla posizione di guida piuttosto "sdraiata".



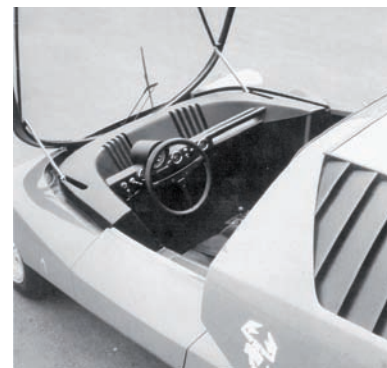
Le undici feritoie a lamelle disposte accanto al lunotto hanno un'indubbia importanza funzionale ma contemporaneamente dal punto di vista estetico danno al cofano motore, di per sé inarcato, un aspetto da "corazza di crostaceo" di gradevolezza espressiva. I fanali rettangolari continuano la linea delle tipiche fasce di colore Abarth.



La vista di lato evidenzia i due "gusci" che caratterizzano la struttura della carrozzeria con profili e funzioni contrapposti. Il guscio inferiore, dopo il culmine dei parafranghi anteriori, è scavato da una "unghiata", che accoglie e anticipa il guscio superiore composto dalla larga tegola che definisce il tetto e le prese d'aria per i radiatori.



L'accesso all'abitacolo avviene ribaltando in avanti, su cerniere e molle a gas, l'ampia cupola che comprende le trasparenze a 180° del parabrezza e dei finestrini, sovrastate da una piccola porzione di rosso del tetto. Il cofano motore, incernierato all'estremità posteriore, si apre nel senso opposto.



Nell'abitacolo c'è la tipica barra trasversale che nelle Abarth Sport sorregge i comandi e la strumentazione al centro con il grande contagiri, tuttavia nell'insieme si nota una cura per il design e un'attenzione per i dettagli del tutto sconosciute, e d'altra parte ingiustificate, nelle auto dello Scorpione destinate alle competizioni.

gue quindi la linea del tetto degradando senza soluzione di continuità. Sul piano superiore c'è il lunotto di cristallo con riflessi color rame che lascia parzialmente in vista il motore. Sui lati, le superfici delle prese d'aria proseguono originando undici feritoie "a corazza di crostaceo" nel piano superiore e i parafranghi marcati da fasce bianche nella porzione infe-

riore. Il profilo piatto della coda ripete il disegno a tegola del tetto, agli estremi dello specchio di poppa i fanali rettangolari riprendono il profilo delle fasce decorative dei parafranghi mentre al centro uno spazio vuoto lascia in vista il motore, che così diventa un elemento importante della composizione che ha il suo punto focale nel grande tubo di scarico a megafono.

Simon Kidston, storico speaker del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, invita Shiro Kosaka ad aprire la cupola per consegnargli il premio Class Winner che ha conquistato nella Classe F - Le Fuoriserie, precedendo la Ferrari 250 GT SWB carrozzata da Bertone nel 1959, che ha in ogni modo conseguito la menzione d'onore.



La coda, che mantiene il profilo inarcato a tegola del tetto, ha agli estremi i fanali rettangolari e al centro ha uno spazio vuoto che lascia in vista il motore, così diviene un elemento importante della composizione che ha il suo punto focale nel grande tubo di scarico Abarth sporgente e sagomato a megafono.



Gusci sovrapposti

Nella vista di fianco la struttura della carrozzeria si presenta come la sovrapposizione di due gusci con profili e funzioni contrapposti. Il guscio inferiore, dopo il culmine dei parafranghi anteriori, è scavato da una "unghiata", che accoglie e anticipa il guscio superiore composto dalla larga tegola che racchiude le prese d'aria laterali e il minuscolo tetto. La plancia è quella delle Abarth Sport con la caratteristica barra nera che sorregge i comandi e la strumentazione, dove spicca il grande contagiri posto strategicamente sotto gli occhi del pilota. In pratica c'è solo l'essenziale come nelle auto



La Fiat Abarth 2000 Scorpione Pininfarina sfila nel Concorso d'Eleganza di Villa d'Este il 24 maggio 2014, guidata dal collezionista giapponese Shiro Kosaka che per la prima volta porta agli occhi del pubblico italiano la vettura che fino allora s'era vista solo all'estero.

da corsa ma le superfici, i raccordi e le volumetrie sono trattati con la mano felice di un buon designer. Due dettagli qualificano l'abitacolo con una nota di lusso assente in qualunque biposto da corsa: gli ampi sedili rivestiti di pelle e la

moquette che ricopre tutte le superfici metalliche che resterebbero altrimenti in vista. Un bel rosso vivace con decorazioni in bianco nella carrozzeria e gli pneumatici di larga sezione completano l'aggressiva bellezza della vettura che

è alta solo 97 centimetri e debutta il 24 gennaio 1969 al Salone di Bruxelles nello stand della carrozzeria Pininfarina, destando grande stupore fra i visitatori. La sola cosa quasi banale è il nome: Scorpione, che è abbastanza scontato

per il marchio e già distingue altri due modelli Abarth di minore effetto, ma forse sta a indicare il desiderio di produrre in piccola serie la vettura proprio in continuità con le altre, cosa che non avverrà. Il giro della spettacolare Abarth per i saloni dell'automobile continua in Canada e quindi in California, in altre parole sempre piuttosto lontano dagli occhi degli italiani ai quali la stampa fornisce solo informazioni sommarie. Ed è questo il motivo per cui questa spettacolare creazione non gode presso di noi della popolarità di altre fuoriserie ed è presto dimenticata, anche se la ricerca formale compiuta per realizzarla si rivela preziosa per altre automobili. Dimenticata da tutti, la Fiat Abarth 2000 Scorpione Pininfarina resta nei magazzini del carrozziere fino alla seconda metà degli anni Settanta quando il grande collezionista giapponese Shiro Kosaka fa un'offerta in denaro che il carrozziere non può rifiutare. Ed è proprio il giapponese il primo che porta la vettura davanti agli occhi degli italiani in un evento che si svolge in Italia, precisamente il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este nell'ultimo week-end del maggio 2014, che così ci restituisce le emozioni che i lontani saloni del 1969 ci hanno negato. ▲

mostra scambio

51° edizione

**AUTO
MOTO
CICLO
d'epoca**

**4-5
febbraio
2023**

Cesena Fiera
800 metri casello Cesena Nord










www.museomotociclo.it

347 1844267 - 338 5944590 - 333 1001072

mostrascambiorimini@gmail.com

CON LA PARTECIPAZIONE DI

CON IL PATROCINIO DI

OSPITATA DA







Nelle Alfa Romeo 164 la sportiva eleganza delle linee e l'esuberanza dei motori si uniscono a una telaistica di prim'ordine che consente ottime qualità stradali anche molti "Alfisti" nutrono seri pregiudizi sullo schema della trazione anteriore.

Il figurino quasi definitivo del 1982 a firma di Enrico Fumia che traccia lo stile della 164, poi sviluppato e industrializzato coralmemente dall'intera squadra dei designer e dei tecnici della carrozzeria Pininfarina.



IMMAGINE E SOSTANZA

di Vittorio Falzoni Gallerani



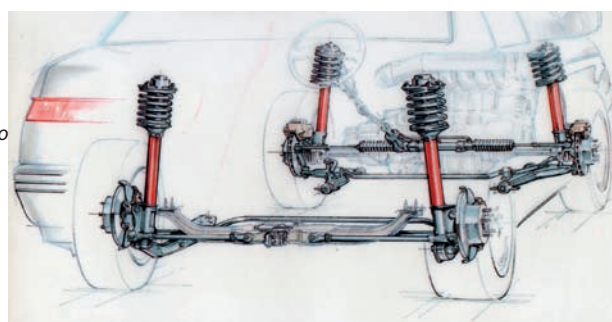
La 164 recupera i valori Alfa Romeo del passato in un involucro singolare che veste la piattaforma Tipo 4 in comune con Fiat Croma, Lancia Thema e Saab 900. Nel cuore sportivo del modello pulsano motori con quattro o sei cilindri, con o senza turbo, benzina o Diesel, tutti al vertice per prestazioni e piacere di guida

Non possiamo definire poco attraenti i modelli Fiat, Lancia e Saab, che precedono l'Alfa Romeo 164 sulla stessa piattaforma Tipo 4, ma lo stile dell'Alfa Romeo è il più singolare. Ed è sorprendente che nel 1981 l'Alfa Romeo, in gravi difficoltà finanziarie, abbia la determinazione di commissionare a Pininfarina una linea che riassuma la memoria storica del Marchio, esaltandone gli elementi persi nel tempo, in altre parole che non abbia nulla delle "colleghe" sulla stessa piattaforma, neppure nel giro-porta che le accomuna. La coraggiosa ricerca di un'espressività innovativa, ma nel solco della tradizione, ritarda il debutto della 164, che avviene nel settembre 1987, due anni dopo le altre, ma

consente al Gruppo Fiat, che intanto ha inglobato l'Alfa Romeo, di avere in listino due ammiraglie con due personalità autorevoli ma distinte: la 164 aggressivamente sportiva e la Lancia Thema sorridentemente classica. L'autore della magnifica linea della 164 è Enri-

co Fumia, a nostro parere ingiustamente sottovalutato. Basta pensare che Sergio Pininfarina non lo cita nemmeno nell'intervista che rilascia al mensile Quattroruote al debutto della 164. È vero che è nel costume del Carroziere marcare il lavoro di gruppo per fare risaltare i

Lo schema delle efficienti sospensioni della 164. Le anteriori studiate specificamente dai tecnici dell'Alfa Romeo hanno imposto una deroga alle caratteristiche della piattaforma Tipo 4 che la vettura condivide con la Fiat Croma, la Lancia tema e la Saab 9000.





Nel frontale la moderna interpretazione dello scudo Alfa Romeo "morde" con aggressività il labbro del paraurti. La fascia neutra nella parte bassa delle fiancate come la Fiat Panda e la Ferrari BB ha la stessa motivazione funzionale di proteggere il fondo scocca. Lo sguscio che solca la fiancata evoca la prepotente "unghiata" dell'Alfa Romeo Giulia, ma è più affilata e trova la forza di girare sulla coda, dove integra i fanali a tutta larghezza con un "sopracciglio" che da corpo e aspetto altero al volume posteriore.



Grazie alla razionale disposizione della meccanica, le caratteristiche dimensionali della piattaforma Tipo 4 consentono un abitacolo ampio e confortevole. I soli appunti mossi dalla critica al debutto riguardano le finiture non all'altezza della ammiraglia tedesche. La plancia della 164 3.0 V6 prima serie è sostanzialmente uguale a quella delle altre versioni contemporanee: è semplice e funzionale, ergonomicamente corretta e non "soffoca" il guidatore e il passeggero, però i comandi sul tunnel non sono facilmente identificabili.

meriti della griffe, ma ci pare doveroso mettere in luce le trovate stilistiche di Fumia, come la particolarissima interpretazione dello scudo Alfa Romeo che "morde" il labbro del paraurti e il geniale recupero dell'unghiata laterale violenta ed esibizionista della Giulia, dimenticata nell'Alfetta, razionalizza-

ta dalle tre linee spezzate nella 33 e mortificata dal listone di plastica nella 75. Nella 164 quell'unghiata, divenuta più affilata, trova la forza di girare sulla coda, dove integra i fanali a tutta larghezza con un "sopracciglio" che dà corpo e un aspetto altero al volume del bagagliaio. Abbiamo parlato subito del-

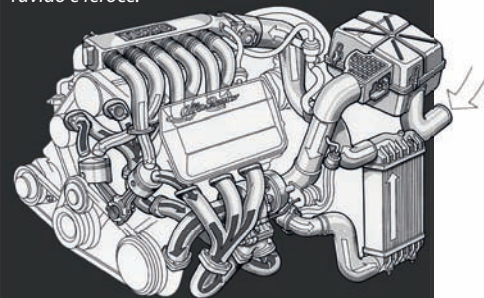
lo stile poiché riteniamo che la 164 sia una delle più belle berline di tutti i tempi ma è giusto ricordare che l'Alfa Romeo, nel tentativo mai del tutto riuscito di far digerire ai clienti il passaggio alla trazione anteriore, mette in questa vettura tutto il suo sapere meccanico.



La trasparenza mostra i segreti del motore 3000 V6. Nella prima versione con per cilindro sviluppa 192 CV e una coppia motrice vigorosa, permettendo di marciare in souplesse o, all'occorrenza, di accelerare rabbiosamente e raggiungere 230 km/h.



La prima versione della 164 Turbo deriva il motore dal "4 cilindri" sovralimentato della Lancia Thema nel quale sono soppressi i contralberi equilibratori. Alla potenza superiore di 10 CV si accompagna un funzionamento più ruvido e feroce.



Lo schema della sovralimentazione del V6 Turbo che nel 1988 sostituisce il precedente di derivazione Lancia. La nuova unità deriva dal 3 litri V6 Alfa Romeo con la cilindrata ridotta a 2 litri per metterlo al riparo dalla voracità del fisco.

Twin Spark per cominciare

All'inizio i motori a benzina sono gli apprezzatissimi "bialbero" delle Alfa Romeo 75, adattati alla disposizione trasversale. Alla base della gamma c'è il brillante 2000 bialbero a doppia accensione Twin Spark che con il raffinato sistema d'iniezione e accensione integrate eroga 148 CV e, grazie al favorevole CX di 0,305, spinge la non piccola berlina a oltre 200 km/h. Al top della gamma c'è il poderoso V6



L'Alfa Romeo 164 V6 Turbo in azione. La potenza sopravanza di quasi 30 CV quella del "3 litri" aspirato ed eleva le prestazioni a livelli impensabili in precedenza per una berlina due litri: oltre 240 km/h e 7,4 secondi nell'accelerazione da 0 a 100 km/h.



La 164 V6 Turbo vista di tre quarti posteriore. Solo il logo sul baule permette di identificare la versione, infatti la verniciatura in tinta carrozzeria dei paraurti e della parte inferiore delle fiancate è comune ad altre versioni.



La vistosa caratterizzazione estetica della 165 Quadrifoglio non trova unanimi consensi al contrario della caratterizzazione dell'interno in pelle integrale che comprende il cruscotto, le quattro poltroncine separate e il volante con cuciture in filo rosso.

"Busso" tutto in alluminio con la cilindrata di tre litri e la potenza di 192 CV che permette la velocità oltre i 230 km/h e una coppia motrice così vigorosa che in certe condizioni provoca reazioni sullo sterzo tali da imbarazzare il guida-

tore distratto o sprovveduto. Certamente in quegli anni non poteva mancare la versione Turbo Diesel per i grandi viaggiatori, ma anche questa doveva avere prerogative da Alfa Romeo, cioè "dare la paga" a ogni concorrente. Così va

a finire che la 164TD con il quattro cilindri Turbo Diesel VM con 117 CV e 26 kgm di coppia motrice fila a 202 km/h ed è la più scattante e veloce Diesel del mercato. All'interno le generose dimensioni del pianale Tipo 4 rendono piacevole



La 164 Super, qui con la guida a destra per la Gran Bretagna, si distingue per le fasce laterali in tinta carrozzeria, per paraurti più sporgenti e in tinta, per il profilo cromato sull'intero perimetro della carrozzeria e per il bordo dello scudo Alfa Romeo più spesso.



La plancia Super mantiene il buon design iniziale, ma razionalizza la disposizione dei comandi sul tunnel che ora sono più facili da individuare e da azionare. Sul volante di nuova foggia spicca il simbolo internazionale del comando del clacson.

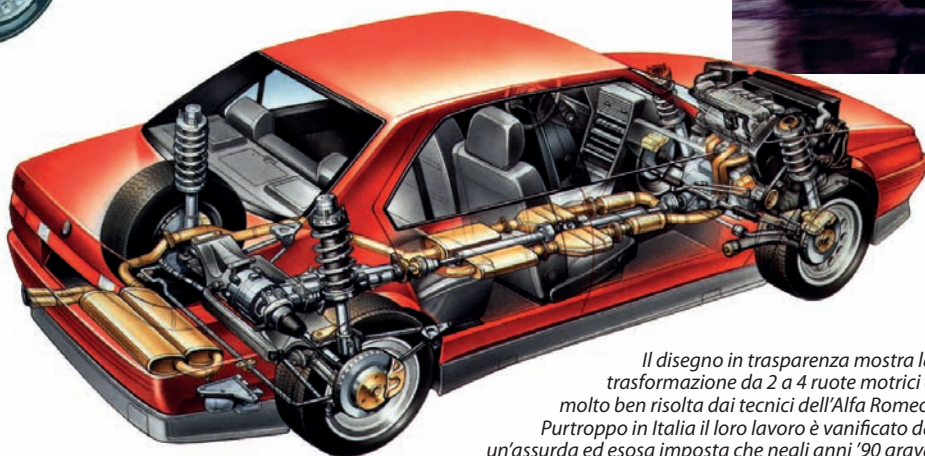
il soggiornarvi ma ci sono un paio di motivi di lamentela: il grado di finitura non al livello delle berline tedesche e giapponesi e il disegno dei comandi sulla console centrale che li rende un po' difficili da individuare. L'Alfa Romeo porrà rimedio a entrambi gli inconvenienti che tuttavia non sono tali da appannare le grandi qualità della vettura e di impedirne l'immediato successo. Purtroppo ben pochi in Italia, per i noti motivi di visibilità fiscale, possono godere delle fulminee prestazioni della V6 e così poco dopo il lancio, nella primavera del 1988, l'Alfa Romeo presenta la versione TB con il motore di due litri turbo a benzina da 175 CV che è al riparo dall'ingordigia del fisco.

Senza contralberi

Il motore della 164 TB è lo stesso della Lancia Thema Turbo, che già ha ben impressionato critica e pubblico, ma ha 10 CV in più grazie all'eliminazione dei contralberi equilibratori. Nella sostanza, le prestazioni sono più esaltanti, a livello della 164 3.0 V6, a prezzo però di una certa ruvida ferocia di funzionamento che peraltro è in sintonia con l'immagine del marchio. Il motore della 164 TB non rinuncia invece all'over boost: un preziosismo elettronico che in certe condizioni consente di disporre per qualche secondo di una più forte spinta del turbocompressore. Tale motore però non è pienamente soddisfacente per i Tecnici (maiuscola voluta) dell'Alfa Romeo che, infatti, all'alba del 1991 trovano la loro soluzione al problema delle "super prestazioni al riparo dal fisco" mettendo il turbo a una versione ridotta a due litri del V6: un'idea che dà un risultato strepitoso e in breve detronizza il pur valido quattro cilindri turbo. A suon di raffinatezze costruttive: turbina raffreddata ad acqua, waste-gate a controllo elettronico e intercooler, il V6 Turbo non ha quasi nulla da invidiare al "3 litri" aspirato sul piano della piacevolezza di marcia, anzi, sviluppando 210 CV lo sopravanza di quasi 30 CV ed eleva le prestazioni a livelli impensabili in precedenza per una berlina due litri: oltre 240 km/h e 7,4 secondi nell'accelerazione da 0 a 100 km/h. Intanto, nel 1990 la Casa amplia la gamma delle "3 litri" con la versione Quadrifoglio resa più nervosa dal motore potenziato, dall'assetto ribassato, dalla scatola guida con molle di richiamo e dalla personalizzazione



La 164 Super V6 24 V vista in trasparenza. È equipaggiata "3 litri" con quattro valvole per cilindro che rappresenta la massima evoluzione del motore "Busso" qui la potenza è di 210 CV, che salgono a 230 CV nella rinnovata versione Quadrifoglio.



Il disegno in trasparenza mostra la trasformazione da 2 a 4 ruote motrici è molto ben risolta dai tecnici dell'Alfa Romeo. Purtroppo in Italia il loro lavoro è vanificato da un'assurda ed esosa imposta che negli anni '90 grava sulla vettura assimilata ai fuoristrada.



L'immagine diffusa al lancio della 164 Q4 suggerisce che la trazione 4 x 4 è ideale per i fondi con scarsa aderenza, ma non dice che le contropartite della superiore motricità sono l'aumento del peso e del prezzo e una piccola riduzione delle prestazioni velocistiche.

estetica con appendici aerodinamiche non troppo discrete che rendono la "bestia selvaggia" più trattabile nella guida, ma sul piano estetico ottengono l'effetto contrario. Rimangono però l'abitacolo lussuosamente rifinito in pelle di serie e il bonus delle sospensioni a controllo elettronico che viaggiando tranquilli, miglioreranno il confort e giustificano que-

sta versione che si potrebbe definire interlocutoria nell'attesa della testa con ventiquattro valvole sul tre litri che nel 1988 inizia i primi collaudi.

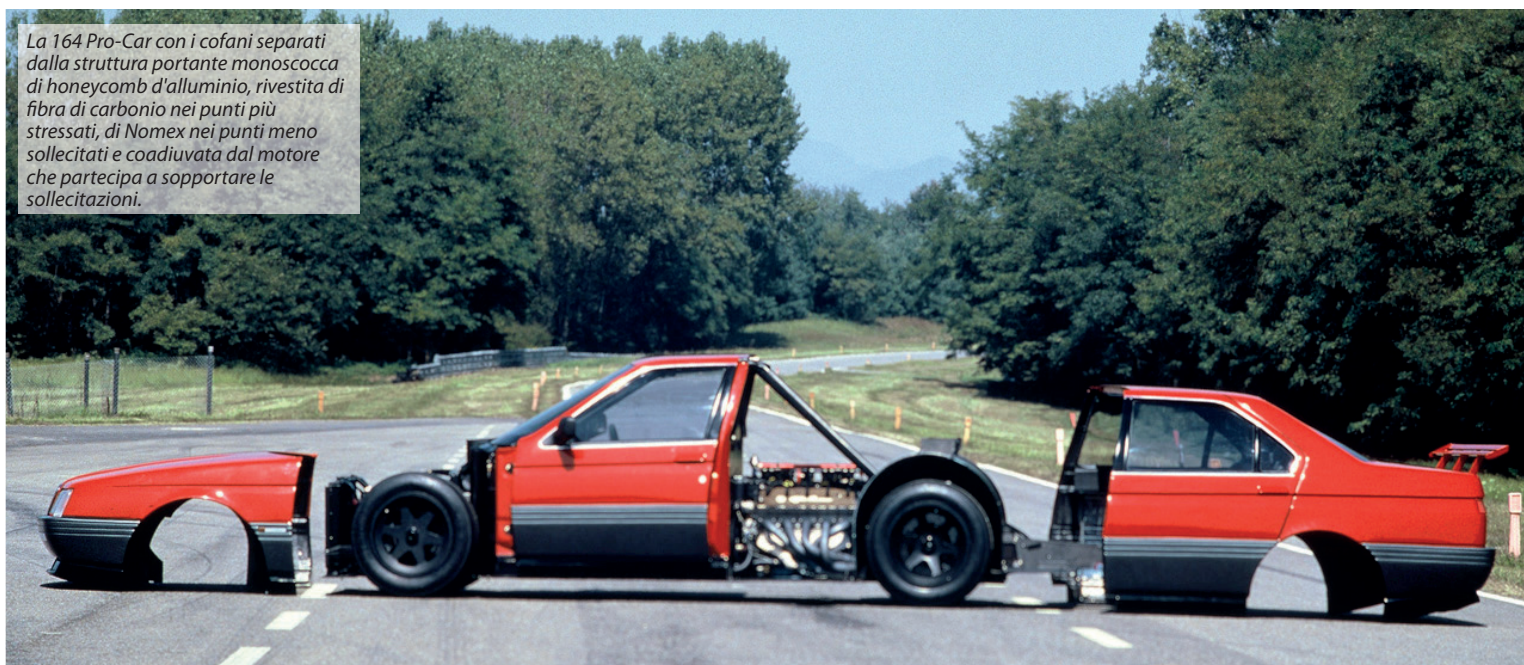
Ventiquattro valvole

I motori V6 con quattro valvole per cilindro debuttano nell'autun-

no del 1992 in due varianti: la più sportiva con 230 CV e dedicata alla rinnovata "Quadrifoglio"; l'altra, meno estroversa, con 210 CV è dedicata al nuovo allestimento "Super" che debutta in contemporanea sulla 3.0 V6 24V sulla 2.0 V6 Turbo, sulla Turbodiesel e in seguito è esteso alla Twin Spark. Due parole in più per la Super ci paiono d'obbligo poiché, a nostro pa-

riere, cambia l'immagine del modello: tanto è sbarazzina la 164 normale, pur restando un'ammiraglia, tanto è raffinata, quasi leziosa, la Super. L'effetto è dato dai paraurti in tinta carrozzeria più sporgenti di 5 cm per parte e capaci di assorbire urti fino a 8 km/h, dalla soppressione della fascia di colore contrastante sulla parte bassa delle fiancate, dall'applicazione di uno spesso profilo cromato sull'intero perimetro della vettura all'altezza del bordo superiore dei paraurti, infine dall'applicazione di una cornice lucida molto più spesso sullo scudetto frontale. All'interno i materiali di maggior

La 164 Pro-Car con i cofani separati dalla struttura portante monoscocca di honeycomb d'alluminio, rivestita di fibra di carbonio nei punti più stressati, di Nomex nei punti meno sollecitati e coadiuvata dal motore che partecipa a sopportare le sollecitazioni.

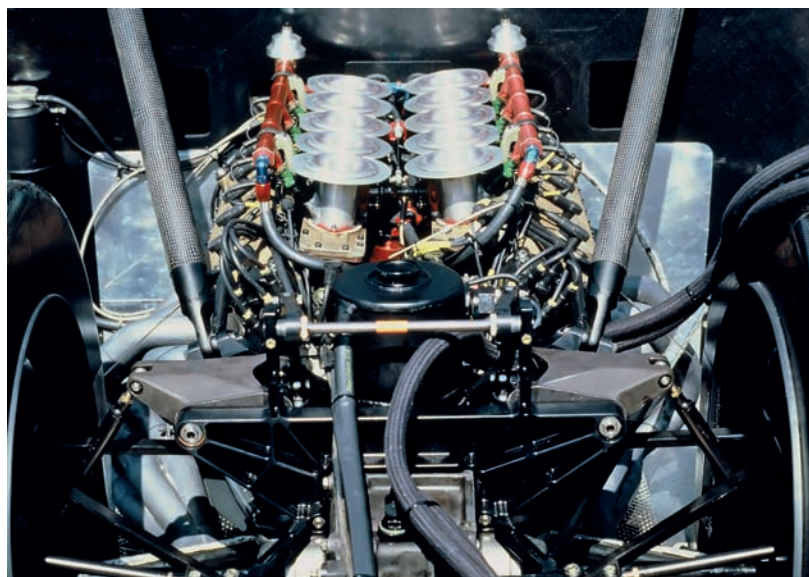




La 164 Pro-Car nata dal progetto Abarth SE046 sfreccia sull'Autodromo di Monza nell'ottobre 1988 guidata da Riccardo Patrese. Nel rettilineo delle tribune sarà cronometrata più volte a velocità attorno ai 339 km/h.

VELOCE DA PAURA

Il 9 settembre 1988, Riccardo Patrese sfreccia sul rettilineo delle tribune dell'autodromo di Monza a 339 km/h al volante di una 164 pronta per il Campionato Mondiale Pro Car annunciato per il 1989. L'eccezionale rapidità d'azione dell'Alfa Romeo però questa volta diventa una trappola e vedremo perché. Così la velocissima Formula 1 in formato berlina è la sola realmente esistente fra le auto progettate, ma non finite per partecipare alla serie Pro Car. Il regolamento prevede le fattezze di un modello di serie, il fondo scocca piatto, un alettone posteriore di dimensioni contenute e un motore Formula 1 da 3,5 litri con un massimo di dodici cilindri e l'alimentazione atmosferica. Tutto ciò promette gare molto spettacolari e di grandissimo impatto sull'immagine delle Case partecipanti. I tecnici dell'Alfa Romeo non vogliono perdere l'occasione e decidono di avviare al più presto il progetto di una vettura dotata del nuovo motore da Formula 1 con dieci cilindri a V di 72° denominato V1035 e di 600 CV a 11.700 giri accoppiato a un cambio Hewland a sei marce. Per la struttura portante scelgono una monoscocca in honeycomb d'alluminio rivestita di fibra di carbonio nei punti maggiormente stressati, di Nomex nei punti meno sollecitati e con il motore che, come sulle monoposto Formula 1, integra la struttura portante come parte sollecitata. Simili a quelle delle monoposto sono anche le sospensioni a triangoli deformabili con ammortizzatori entrobordo e i freni con dischi carboceramici. La "pelle" esterna di colore rosso, replica fedelmente le linee della 164 di serie pur essendo totalmente rimovibile in pochi minuti. Le sue parti di grandi dimensioni in fibra di carbonio dello spessore di 10 mm richiedono la collaborazione con la Brabham che possiede le attrezzature necessarie per realizzarle. Alcuni tecnici della factory inglese sono presenti alle prove di Riccardo Patrese a Monza e si narra che siano molto impressionati dalle qualità dell'auto. Forse anche troppo, infatti, c'è il sospetto che diffondano la paura che sia impossibile batterla. Forse non è vero, ma resta il fatto che nessun costruttore osa sfidare la Casa del Biscione nel Campionato, che così muore sul nascere per mancanza di concorrenti. Dunque dopo Monza, la 164 lavata e lucidata meticolosamente perfino nel logo 164 T. SPARK sul bagagliaio, prende mestamente la via del Museo Storico Alfa Romeo.



A norma di regolamento il motore della 164 Pro-Car deriva dalla Formula 1. In questo caso è il V10 Alfa Romeo Tipo V1035 con dieci cilindri a V di 72° che sviluppa 600 CV a 11.700 giri minuto.

pregio e le modifiche alla plancia per un più agevole utilizzo dei comandi, innalzano il livello della qualità percepita mentre per la sicurezza diviene disponibile a richiesta l'airbag lato guida. Le modifiche riguardano anche la meccanica: sulle 2000 la cilindrata aumenta da 1.962 a 1.995 cc per comprensibili motivi di unificazione con l'Alfa Romeo 75, le versioni più potenti adottano cerchi da 16", su tutte diventano di serie l'ABS e la retromarcia sincronizzata, mentre su quelle dotate del condizionatore il gas R134 sostituisce il Freon. L'ultimo atto della 164 fu la Q4 lanciata nel gennaio 1994, che doveva essere il "botto finale" di una carriera all'insegna dell'eccellenza. È bellissima, nonostante il perdurare delle appendici aerodinamiche della Quadrifoglio, e

ben rifinita ma manca l'obiettivo per un paio di errori di valutazione. Il primo è che anche se lo sterzo è finalmente sollevato dalla gestione in esclusiva della coppia, c'è un aggravio di peso di 200 kg rispetto alla Super; il secondo è che il sopravvenire di un'assurda sovrattassa per colpire i fuoristrada, penalizza senza distinzione tutte le auto con la trasmissione 4X4 e più di cinque marce. Così la Q4 molto interessante tecnicamente, ma meno veloce della Super, più costosa, meno parca nei consumi e pesantemente gravata dal quel ridicolo super bollo, contribuisce in misura irrisoria al raggiungimento dei quasi 270.000 esemplari nel consuntivo della produzione dell'indimenticabile berlina che termina nel 1997 dopo dieci anni di onorata carriera. ▀

CON IL PATROCINIO DEL



COMUNE DI ALBENGA



Villanova d'Albenga -SV-

Sede Unica - Fondata nel 1990

Club Federato all'Automotoclub Storico Italiano A.S.I.



Tel. 0182 580508-0182 580044/Fax 0182582703

info@ruotedepoca.it



Comitato
"La Donna delle Violette"

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

SABATO

3

DICEMBRE 2022



AD
ALBENGA



DOMENICA

4

DICEMBRE 2022

PIAZZA F. CORRIDONI



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

Ruote d'epoca 0182 580508 -0182 580044 -fax 0182 582703 -cell 370 3103102-info@ruotedepoca.it

Manno Tel/Fax 0141.993766 - Cell. 339.1135501 salvatore.manno48@gmail.com



MONTE CARLO 1955: veni, vidi, vici!

di Giuliano Silli



La sollecitazione di un nostro affezionato lettore ci permette di dare un rapido sguardo alla produzione Sunbeam-Talbot del decennio 1946 – 1955

La Sunbeam-Talbot 90 è stata un'automobile che, giunta al suo terzo aggiornamento tecnico-stilistico (1954), fu ribattezzata semplicemente Sunbeam Mk III. Il nome Talbot fu archiviato, e grazie alla vittoria ottenuta al Rallye di Monte Carlo del 1955, Sunbeam divenne l'equivalente di un ritrovato spirito sportivo. Esso avrebbe rinvigorito i fasti del passato (le vetture da Gran Premio e da Record di Louis Coatalen) e nel contempo avrebbe dato al gruppo Rootes l'opportunità di giustificare pienamente l'acquisto del marchio Sunbeam, avvenuto vent'anni prima.

Nel gennaio del 1935, in seguito alla liquidazione del gruppo STD (Sunbeam Talbot Darracq), i fratelli Rootes - già proprietari di Hil-

lman e Humber - si affrettarono ad acquistare la Talbot che, oltre al buon nome dovuto alla qualità delle sue vetture, portava in eredità anche Georges Roesch, il famoso tecnico che le aveva progettate; sei mesi più tardi, essi rilevarono anche il marchio Sunbeam, finanziariamente ridotto in condizioni peggiori. Lo scopo dei Rootes era di dare alla loro produzione quelle "caratteristiche immateriali" che indubbiamente mancavano sia a Hillman, che offriva una gamma di vetture medie meccanicamente ortodosse, sia a Humber, che si rivolgeva a una clientela di rango superiore offrendo, però, la stessa ortodossia tecnica. Una pura operazione d'immagine, quindi. Difatti, il nome Sunbeam venne momentaneamente accan-

tonato, mentre la gamma Talbot, sebbene di ottima fattura, si sarebbe rivelata abbastanza costosa da produrre, secondo le intenzioni dei nuovi proprietari, i quali preferirono puntare sui grandi numeri piuttosto che assegnare a ciascuno dei quattro marchi a loro disposizione un'identità ben precisa. Tale indirizzo produttivo fu evidente nel momento in cui l'ultima vettura progettata da Roesch e presentata al Salone di Londra del '36, la 8 cilindri Thirty di 4,5 litri, fu subito bloccata: la prudenza rispetto all'indiscutibile ma dispendiosa visione tecnica di Roesch indusse i Titolari ad abbandonare il modello. Rimane da sottolineare, a favore dell'ipotesi quantitativa, che circa un terzo dello sforzo bellico industriale inglese (proiettili,



Humber che avrebbero equipaggiato telai e carrozzerie delle Talbot più recenti.

Nel 1945 la produzione ricalcava quanto visto sei anni prima, e si decise subito di eliminare due modelli su quattro, quelli di fascia alta (3 Litre e 4 Litre); rimanevano la Ten di 1,2 litri e la 2 Litre di 1944 cm³, più adatte ad affrontare la difficilissima contingenza economica del Dopoguerra. Questo necessario orientamento si risolse praticamente offrendo un unico tipo di carrozzeria, che si differenziava nell'interasse più lungo (10 cm) per la cilindrata superiore. Tale situazione perdurò fino al 1948, quando alla dismissione dei due modelli corrispose la presentazione dei loro sostituti: la 80 e la 90. Stavolta il passo venne unificato (2,48 m), e la carrozzeria si rivelò essere il frutto dei principi aerodinamici emersi negli anni Trenta e rapidamente evolutisi grazie alla guerra: un corpo vettura avvolgente con possenti parafranghi anteriori e con un severo retroreno che gli davano forse un'eccessiva austerità, rispetto ai soli 4,25 metri di lunghezza, affievolita da un "vezzo" stilistico già visto fin dai modelli anteguerra. Per attenuare lo squilibrio visivo dovuto all'adozione del terzo finestrino laterale su una carrozzeria di medio-piccole dimensioni (4 metri o poco più), venne infatti del tutto eliminato il "C pillar" (montante fra il secondo e il terzo finestrino laterale) favorendo così due vantaggi: minore pesantezza della fiancata e maggiore luminosità per l'abitacolo. Oltre a questa particolarità stilistica, vennero mantenuti anche i precedenti motori, ma con una notevole innovazione, passando dalle valvole laterali a quelle in testa, con la potenza aumentata a 47 CV per il 1185 cm³ e a 64

aeroplani, motori ed accessori anche di industrie terze) fu sostenuto dalle fabbriche del gruppo Rootes. Ma prima del conflitto venne intrapresa l'unica azione che poteva giustificare l'acquisto di Sunbeam e Talbot in mancanza di un "copione" appropriato: unire i due marchi in una nuova realtà commerciale, che dal 1938 venne chiamata semplicemente Sunbeam-Talbot. I modelli che ne sortirono non furono altro che un assemblaggio dell'esistente, con motori di provenienza Hillman e



Sunbeam-Talbot Ten. Questo modello anteguerra proponeva già la soppressione del "C Pillar", un'operazione stilistica utile per dissimulare le piccole dimensioni della carrozzeria.



L'efficace immagine promozionale sottolinea le qualità principali della nuova berlina, che pare rivaleggiare con vetture di categoria superiore alla propria.



Anche quest'immagine avvalorava la tesi dell'auto di gran classe capace, al tempo stesso, di un potenziale sportivo ("Sports Saloon") tutto da scoprire.



Il disegno della versione cabriolet (Sports Convertible Coupé) ricorda ai potenziali clienti le antiche tradizioni delle carrozzerie britanniche (3 purpose): versione chiusa...



As a distinguished Coupé-de-Ville



As an Open Sports 4-seater Tourer

...versione semiaperta (Coupé de Ville) e completamente aperta (Open Sports 4-seater Tourer).

CV per il 1944 cm³. I due propulsori erano a disposizione anche nella versione Convertibile 4 posti realizzata dalla Thrupp & Maberly, antichissima e prestigiosa carrozzeria dal 1926 facente parte del Gruppo Rootes. Nella seconda parte del 1950 ci fu-

rono due novità: la scomparsa dal listino della 80 di 1,2 litri e la seconda serie della 90, che rimaneva l'unico modello a rappresentare il Marchio. La Sunbeam-Talbot 90 Mk II, così come la sua versione DHC, presentava diverse variazioni rispetto al modello precedente:



Sunbeam-Talbot 80/90 prima serie (1948). Indubbiamente molto elegante, la berlina sembra più a suo agio in un ruolo di limousine di rappresentanza, piuttosto che di auto sportiva. Il posteriore, infatti, contribuisce a farla appartenere alla categoria "long wheelbase car", che l'assenza del montante intermedio rende ancor più attendibile.

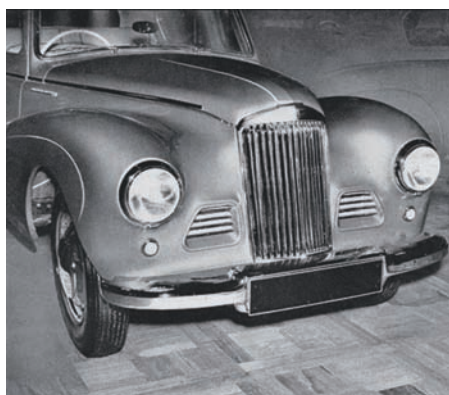




L'alternativa alla berlina è la sua versione aperta, il cui successo è dovuto al piacevole aspetto visibile in quest'immagine.



La versione Sports Convertible Coupé (oppure DHC = drophead coupé) ottiene gli stessi aggiornamenti della berlina sia stilistici che meccanici.



La seconda serie della 90 (Mk II, 1950) si distingue principalmente per l'aggiunta di due prese d'aria alla base del radiatore, al posto dei precedenti fendinebbia.



Stirling Moss fu tra i primi a sfruttare le potenzialità sportive della Sunbeam-Talbot 90. Qui lo vediamo con una berlina Mk II all'Alpine Rally del 1952, dove finirà decimo assoluto.



Un'immagine promozionale dell'epoca. La Cabriolet terza serie (Mk III) venne prodotta nel solo biennio 1954-55: anch'essa – come l'Alpine – sacrificata nel nome dell'economicità di gestione.

telaio rinforzato anteriormente per ospitare nuove sospensioni anteriori indipendenti, motore portato a 2267 cm³ con 70 CV a 4000 giri/min, due prese d'aria supplementari alla base del radiatore. La velocità massima saliva a circa 135 km/ora, ma l'insieme delle sue prestazioni, ora complessivamente più brillanti, giustificava la definizione pubblicitaria di "Sports Saloon Car" (berlina sportiva), tant'è vero che sia i privati che la Casa stessa cominciarono seriamente a pensare all'utilizzo della vettura nelle competizioni. Il grande Stirling Moss, infatti, nel 1952 giunse secondo al Rallye di Monte Carlo e decimo all'Alpine Rally, tra le più antiche competizioni europee sulla lunga distanza. Nel settembre di quello stesso anno, però, la berlina subiva nuovi aggiornamenti meccanici: potenza aumentata a 77 CV, migliorie allo sterzo e alle sospensioni, cerchi ruota forati e tamburi freno maggiorati. Esteticamente, vennero eliminate le coperture metalliche alle ruote posteriori; naturalmente tutto ciò avrebbe riguardato

anche la versione aperta che, come la berlina, fu denominata 90 Mk II A. La nuova Sunbeam-Talbot berlina vide ancora le gesta di Stirling Moss al Monte Carlo del '53, ma con minor fortuna: solo sesto, stavolta.

Il 1953 venne celebrato quale anno della rinascita del marchio Sunbeam proprio grazie a una versione derivata dalla Sunbeam-Talbot 90 Mk II A Convertibile: la Alpine, un roadster sulla stessa base della DHC ma, a causa della linea più filante della carrozzeria, con soli due posti, senza capote e senza finestrini laterali. Il nome del nuovo modello, costruito artigianalmente dalla Thrupp & Maberly, era il segno evidente dei recenti successi sportivi della Casa, che in teoria avrebbe facilitato le esportazioni verso gli Stati Uniti, obiettivo dichiarato ma vanificato dall'elevato costo per realizzarla: la produzione venne fermata già nel 1955, dopo nemmeno 1600 esemplari e nonostante il successo di "Caccia al ladro" di Hitchcock (peraltro distribuito nelle sale cinematografiche dal 1956), nel

quale fu l'auto della famosa attrice americana protagonista del film, Grace Kelly.

Nell'ottobre del 1954 avviene l'ul-

timo aggiornamento del modello: motore portato a 80 CV (gli stessi dell'Alpine roadster), griglie cromate di nuovo disegno alla base





Presentata nel marzo del 1953, la Sunbeam Alpine nasceva sull'onda dei successi sportivi ottenuti dal Marchio, che in quest'occasione veniva privato del nome Talbot.



Nell'ottobre del 1954 anche la berlina perdeva sia il secondo nome, sia il numero 90: la Mk III sanciva la definitiva rinascita della Sunbeam come marca autonoma. Talbot passava in archivio.



Una Sunbeam Mk III DHC al giorno d'oggi. Si vede chiaramente che il ridisegno delle piccole prese d'aria è funzionale alla copertura di quelle già esistenti sin dalle precedenti versioni. Volante sportivo, strumentazione completa, contagiri opzionale e autoradio ne facevano un ottimo esempio di vettura media di classe.

La **MK II A DROPHEAD COUPÉ** messa a nostra disposizione dal lettore, che ringraziamo, ha una particolarità che la rende ancor più preziosa: è una rara versione per l'esportazione, ovvero col volante a sinistra.



del radiatore, tre prese d'aria rettangolari ai lati del cofano motore, contagiri a richiesta. Ma la novità più importante è l'eliminazione del nome Talbot dal marchio, come per l'Alpine; oltre a ciò – e con una logica inappuntabile – il modello perderà anche lo storico richiamo alle vetture di Kensington: quel 90 che fu uno dei modelli di maggior successo della Clement Talbot Ltd negli anni Trenta. La nuova berlina Sunbeam Mk III riesce, grazie all'equipaggio privato norvegese Malling / Fadum, a vincere il Rallye di Monte Carlo del 1955; nel 1956 una Mk III arriva terza, consentendole così un ulteriore anno di permanenza a listino. Nel 1957 l'uscita di scena dopo nove anni dalla prima apparizione al pubblico: un palmares invidiabile per una berlina, la Sunbeam-Talbot 90, che raccoglieva il testimone di un prestigioso passato. ▀



UN GIORNALISTA LUNGIMIRANTE

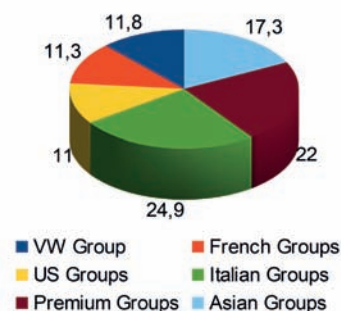
Sono una sorta di accumulatore seriale, specialmente quando si tratta di giornali che parlano di auto; così, mettendo un po' di ordine in casa durante le ferie, mi è capitata sottomano una rivista del 1987. La apro, leggo l'editoriale, mi stropiccio gli occhi, guardo se ho visto male la data (eh no, è proprio del 1987, come confermano le pubblicità della Maserati Biturbo, della Volkswagen Jetta, dell'antifurto Gemini e addirittura della Polaroid!) e lo rileggo. Pausa di alcuni secondi per realizzare che chi scrisse quelle righe trentacinque anni fa se non era un chiaroveggente era comunque uno che vedeva lontano, molto lontano: un articolo profetico che oggi fa quasi arrabbiare, di fatto è una descrizione anticipata di ciò che ha portato al declino della nostra industria automobilistica; che all'epoca, pensiamoci bene, faceva faville: in casa Fiat c'era la Uno, la migliore utilitaria europea, la Tipo stava arrivando, la Croma era un successo; Prisma e Thema tenevano alto il vessillo della Lancia, la Y10 non aveva rivali e le Alfa Romeo erano ancora "vere Alfa", con la 75 e la 33 molto apprezzate in Italia e all'estero... insomma una situazione rosea che più rosea non si può. E quindi ci volle coraggio e tanto pelo sullo stomaco per scrivere che "i tedeschi stanno buttando fuori auto che faranno invecchiare la concorrenza rapidamente; ma soprattutto hanno raggiunto uno standard qualitativo tale da fare invidia ai giapponesi. C'è il pericolo che il cliente si lasci sedurre da computer di bordo che non impazziscono, vetri elettrici che non si bloccano, posacenere che non ti rimangono in mano..."; e poi rincara la dose dicendo "che gli automobilisti orienteranno le proprie scelte sui modelli che daranno garanzia di maggiore longevità e minori visite dal concessionario". Nulla da dire, il discorso non fa una piega. Certo, si poteva obiettare che non è oro tutto ciò che luccica e che le auto tedesche saranno pure indistruttibili ma non sono esenti da pecche, hanno una dotazione miserevole (in quel periodo la spia delle luci era un miraggio anche sulle Mercedes, spesso equipaggiate con vetri a manovella...), hanno prestazioni modeste eccetera... e qui il nostro giornalista si dimostra concreto e obiettivo scrivendo che "spesso i tedeschi si limitano alla qualità e all'estetica, nascondendo sotto un bell'abito meccaniche obsolete e motori asfittici con prestazioni imbarazzanti". A questo punto sferza la mazzata finale lanciando il grido di allarme che nessuno ha raccolto: "cosa succederà quando l'industria germanica sfornerà al giusto prezzo prodotti con una

meccanica all'altezza della concorrenza? Sarà estremamente difficile fermarne il passo... è giunta l'ora di trovare una via nazionale all'auto bella e gratificante ma che si rompa il meno possibile: non dovrebbe essere difficile...". Chiaro, vero? Mi sono chiesto se quelle righe siano mai state lette da qualcuno che contava nell'industria automobilistica nazionale e la risposta non può che essere affermativa. Non conosco la reazione ma visto come sono andate le cose penso a una risata spocchiosa stile Alberto Sordi ne "Il Marchese del Grillo" (ricordate? "io so' io, voi nun siete un c...!") in salsa sabauda. Non so nemmeno se la voce di questo giornalista fosse l'unica fuori dal coro e se questo scritto gli sia costato caro in termini di ritorsioni o altro. Probabilmente qualcuno lo ha considerato un pazzo visionario... Per cui, mentre i tedeschi continuavano ad avanzare come Panzer, mentre i francesi recuperavano terreno e con l'arrivo in massa dei giapponesi prima e dei coreani poi, al di sotto delle Alpi si è continuato a dormire sugli allori producendo auto con spie che lampeggiano come lucine dell'albero di Natale, verniciate a cavolo, con plastiche scadenti, assemblaggi approssimativi e componentistica mediocre. Non vorrei che questa analisi sembrasse eccessivamente disfattista ma è sufficiente guardare questi grafici: il primo si riferisce al 1995, ovvero otto anni dopo la pubblicazione di questo articolo: la quota europea di mercato dei marchi italiani (comunque già scesa rispetto agli anni d'oro) si attestava ancora sul 25%, oggi non arriva al 10. Vogliamo dire che è solo una coincidenza o forse va recitato il mea culpa per una serie di scelte poco felici? Negli anni successivi, salvo qualche lodevole eccezione, in casa nostra si è perso di vista quello che era stato da sempre il cavallo di battaglia: il prodotto! Oltre alla qualità sono venuti a mancare prima il prodotto e poi lo stile. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: dapprima il declino qualitativo ai minimi storici che ha compromesso definitivamente l'immagine, poi un tentativo di recupero talmente oneroso da costringere a ridurre all'osso la gamma per carenza di risorse, infine quella che molti definiscono la colonizzazione da parte dei francesi. Nel 1987 qualcuno scrisse che per fare il salto di qualità salvando baracca e burattini non ci voleva molto: avevamo dalla nostra lo stile, la tradizione e ancora un certo prestigio. Ora lo stile è diventato universale, quasi appiattito: se togli lo stemma dalla calandra e le scritte dal posteriore non capisci che macchina hai davanti; la tradizione ce la siamo bevuta trascurando il

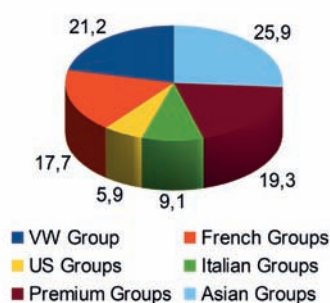
nostro passato (provate a trovare un ricambio per gli interni di una 125 tanto per fare un esempio) mentre all'estero ne hanno fatto dapprima tesoro e poi business; quanto al prestigio dell'Italia... beh, meglio non commentare, fermiamoci qui. ►

di Marco Chiari

Quote di mercato in Europa nel 1995



Quote di mercato in Europa nel 2021



L'autore dell'editoriale è Luca Grandori, all'epoca direttore di Auto Capital, fu anche direttore di Dove, Qui Touring, Gulliver, Autocar.

LA CINA È VICINA...

Rara immagine a colori della Dongfeng del 1958. Il dragone sul cofano di questa vettura è probabilmente una replica.



Il logo della FAW.



La Cina è vicina ma nell'immaginario collettivo sembra ancora distante, remota. Da anni ormai, è in testa alla classifica mondiale della produzione di automobili, avendo superato da tempo USA ed Europa, e nel frattempo le auto cinesi hanno iniziato a sbarcare sul vecchio Continente. Ma tutto è cominciato con le copie

CINESI CON LA CARTA CARBONE

di Marco Batazzi



La prima automobile cinese è stata... un autocarro. Le prime notizie arrivarono in Occidente nell'agosto 1931.

Era successo che l'ingegnere americano di nome Daniel F. Myers si fosse trasferito in Manciuria nel 1929, su invito di un collega e del capo locale Zhang Xueliang, che intendeva industrializzare la zona, a partire dall'Arsenale militare Liao Ning di Mukden.

Myers arrivò con 5 autocarri americani, che si rivelarono inadatti alle strade locali, e dovette pertanto riprogettare tutto in loco. Dopo due anni di lavoro furono approntati due veicoli di classe medio-pesante. Le maestranze cinesi erano praticamente digiune di qualsivoglia esperienza e per questo motivo le parti meccaniche, fra cui i motori Buda a 6 cilindri da 100 CV, provenivano dall'America, mentre telaio e lamierati della cabina si riuscirono a produrre in lo-

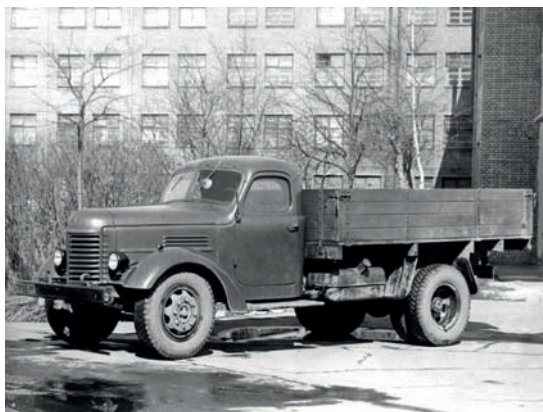
co, così pure come molti piccoli particolari e tutta la minuteria. L'autocarro, chiamato Mingsheng 75, aveva un peso del telaio senza cabina di circa 2 tonnellate e una portata di altrettante 2 tonnellate.

Era previsto anche un modello "100" con portata maggiore (3 tonnellate) che avrebbe viaggiato su gomme piene anziché pneumatici.

La produzione mensile doveva es-



Immagine del telaio con cofano dell'autocarro Minsheng 75 del 1931.



L'autocarro FAW CA 10 Je Fang era semplice e robusto. Si trattava di una copia dello ZIS 150 sovietico.



Cerimonia di presentazione della FAW Dongfeng a Mao Zedong nella primavera 1958.



Su questo esemplare la scritta Dongfeng sul cofano è realizzata con caratteri occidentali.

L'andamento della fiancata e del padiglione tradiscono la parentela con la Simca Vedette.



Changchun che prese il nome di FAW (First Automobile Works) nel 1953, e con l'invio di 39 tecnici in Russia, nell'ambito della collaborazione fra i due Paesi e dell'avvio del primo Piano Quinquennale cinese.

I tecnici lavorarono alla ZIS che produceva autocarri e proprio un autocarro fu il primo veicolo a motore della nuova Cina. Celebrato con una immagine su una banconota cinese, il primo autocarro (in sigla CA-10 Je Fang, ovvero "Liberazione"), non era altro che una copia del russo ZIS 150. Entrò in regolare produzione nel 1956.

Balzo in avanti

Alla fine degli anni '50 in Cina vi fu un grande fervore di iniziative. Mao si stava preparando al "Grande balzo in avanti" verso una industrializzazione che nelle sue intenzioni avrebbe portato il Paese a superare niente meno che l'Inghilterra. Cosa non avvenuta secondo la volontà del "Grande Timoniere", ma sviluppatasi lentamente solo in tempi ben più recenti.

Mao aveva dato anche direttive precise perché era impaziente di non farsi più vedere sulle berline sovietiche che fino a quel momento avevano costituito il suo parco di veicoli di rappresentanza. A partire dal 1955 alla FAW cominciarono gli studi per le prime auto di produzione cinese. I progettisti non avevano nessuna esperienza ed esaminavano prodotti occidentali, per copiarli.

Una copia esatta era assolutamente vietata perché avrebbe significato una adesione acritica alle idee straniere. Così le carrozzerie erano spesso basate effettivamente su una macchina di produzione occidentale, mimetizzate con la parte frontale e posteriore profondamente ristolizzate e spesso completate con l'aggiunta di vistosi ornamenti tipicamente cinesi.

La FAW nel 1958 presentò due diverse automobili. La prima, chiamata Dongfeng "(Vento dell'Est)" CA71 era basata sulla replica di una Simca Vedette con un motore a 6 cilindri di derivazione Mercedes. Verniciata di rosso con capote bianca fu donata a Mao. Caratteristico era il dragone dorato (in argento secondo alcune fonti) piazzato sulla punta del cofano, ma ancora di più balzava all'occhio l'inspiegabile presenza di una sola spazzola del tergicristallo davanti al conducente.

Nello stesso anno la FAW presentò anche una seconda grossa limousine cinese. Visibilmente ispirata a una vettura americana di qualche anno prima, con un motore con 8 cilindri a V. La vettura, chiamata "Hongqi" ("Bandiera Rossa"), aveva una caratteristica calandra a ventaglio e sulla punta del cofano sventava una mascotte che imitava una grande bandiera rossa, realizzata in vetro colorato di rosso traslucido (o materiale analogo). Il prototipo era espressamente destinato alle alte sfere del partito. Sulla versione definitiva, uscita

sere di 15 unità, ma tutto, nella Cina di allora, si muoveva così a rilento da non poter pronosticare quando la capacità produttiva dell'ex-Arsenale sarebbe stata a pieno regime. Il Governo locale commissionò all'ingegnere un'utilitaria con motore a due tempi, ma l'invasione giapponese della

Manciuria pose fine a tutti i progetti e Myers precipitosamente ripartì negli Stati Uniti. Poi scoppiò la Seconda Guerra Mondiale e in seguito i comunisti di MAO conquistarono il potere. Di motorizzazione si ricominciò a parlare solo a partire dal 1949, con la fondazione di un'impresa a



La prima Hongqi del 1958 aveva un aspetto americano con pesante ornamentazione cinese.



Prototipo di auto da parata Beijing CB4, simile a una Buick di qualche anno prima, alla festa Nazionale del 1958, con altri 10 prototipi sullo sfondo.



Il prototipo definitivo della FAW Hongqi CA72-3E, vincitore della competizione con Beijing.



Esposizione in pompa magna della CA72 nel 1959, presumibilmente in una manifestazione di amicizia con la Germania Orientale (DDR).



Una Hongqi CA72 fu inviata alla Fiera di Lipsia del 1960. Il colore grigio chiaro della foto fa pensare che la vettura non fosse verniciata nel solito nero ministeriale.



La Hongqi CA72 definitiva, qui in un museo con una esposizione sulla storia dell'auto.



Alcune CA72 furono realizzate in versione aperta da parata.

l'anno successivo, il passo era stato allungato per poter ospitare due strapuntini, e il muso era stato addolcito con una calandra di gusto più occidentale. Era nata la "Hongqi" CA72, una berlina prodotta con il contagocce destinata a durare, con poche modifiche, per più di 30 anni. Si trattava di

una imponente vettura lunga oltre 5 metri e 70 centimetri, larga circa 2 e alta 1,67, che pesava 2.800 chili a pieno carico. Il motore, ispirato a quello della Chrysler Imperial con camere di scoppio emisferiche, aveva una cilindrata di 5,4 litri.

Auto universitarie

Nel 1958 cominciarono a vedersi diverse automobili cinesi, gran parte erano prototipi nati in ambito universitario, realizzati in un unico esemplare, in seguito spesso andato perduto. La Heping ("Pace") n.1 realizzata a Tientsin nel 1958 non era altro che una Toyopet Crown RS del 1956, della quale si dice che il motore fosse stato prodotto in Cina (ma curiosamente aveva la stessa cilindrata di quello giapponese). Il muso ricordava una Packard del 1956. Anche l'università di Tianjin partì da una Toyopet Crown per realizzare due auto con guida a sinistra (a differenza della vettura giapponese che aveva guida a destra). La Hongyuzuhan ("Rosso ed Esperto") esisteva anche in versione cabriolet.

Nel 1960 gli stabilimenti di Tianjin realizzarono la Heping n.2, simile a una Studebaker del 1957/58, che fu testata in almeno due

esemplari ma non raggiunse lo stadio produttivo.

Una eccezione a questo fiorire di prototipi unici fu la vettura realizzata dalla Shanghai Motor Works, destinata a quei funzionari di partito in posizione non così elevata da "meritare" una Hongqi. Gli studi per quest'automobile, chiamata Fenghuang ("Fenice") partirono da un prototipo derivato dalla GAZ M20 Pobeda russa, che cominciò a circolare il 28 settembre 1958, con motore Nanjing NJ050 da 2,1 litri. A esso ne seguirono altri, con motorizzazione a 6 cilindri, uno dei quali con moderna carrozzeria assai simile a una Plymouth del 1956.

Per la versione definitiva, che sarebbe entrata in produzione nel 1960, venne adottato il corpo vettura della dismessa Mercedes-Benz 220 (W180), a cui furono modificati il muso e la coda, ispirati alle Packard di qualche anno prima ma con un pesante ornato di gusto cinese. La Fenice aveva un motore 6 cilindri di 2,2 litri da 90 CV e fu probabilmente la vettura della prima ora prodotta nel maggior numero di esemplari, benché praticamente a mano: nel 1964 si registrarono appena 50 esemplari, alcuni dei quali prestarono servizio anche come auto pubbliche. Dopo il 1974 la Fenice subì un restyling con un frontale e una coda più moderni e lineari, pur mantenendo la parte centrale della vecchia scocca Mercedes. Fu abbandonato il nome in favore della sigla SH760 e dato impulso per raggiungere una produzione di almeno 5000 esemplari l'anno.



Esposte sullo stesso piazzale due esemplari della Heping n.2 (in primo piano) con tre Beijing CB4 limousine e quattro FAW Hongqi CA72 (di cui solo due visibili).



Alcune Hongqi all'uscita dal montaggio. La vettura era esportata anche in Paesi alleati della Cina.



Una CA771 a passo corto, prodotta in pochi esemplari fra il 1967 e il 1972.



Il Presidente Deng Xiaoping su una Hongqi CA770TJ. Si notino i microfoni sistemati sopra la parte fissa della capote.

Proposte

Nel 1977 fu proposta la SH771 di aspetto più moderno, destinata a sostituire la vettura in produzione; era ispirato a certe auto giapponesi di alta gamma del periodo, ma non ebbe l'approvazione, così dalla linea di montaggio continuarono a uscire i modelli più vecchi. Nel 1984 accanto alla SH760A

(che si differenziava per la mascherina nera opaca) debuttò la SH760B, con motore portato a 2,3 litri e 100 CV di potenza. Entrambe rimasero in produzione fino al 1989, quando furono sostituite rispettivamente dalle SH7221 e SH7231, sostanzialmente sempre le stesse vetture con i paraurti di resina nera e modifiche nella componentistica. La produzione ter-

minò nel novembre 1991, dopo oltre 79.500 unità.

Nel frattempo la Hongqi aveva subito nel 1965 un leggero restyling del padiglione, che diventava più squadrato nella parte posteriore, la sigla veniva cambiata in CA770. Fu approntata anche la versione a passo corto CA771, costruita in un limitato numero fra il 1962 e il 1972. La Hongqi CA72J e CA770J

erano varianti da parata con carrozzeria decapottabile, mentre la versione CA770TJ era una berlina con un'ampia porzione del tetto apribile, in modo che le personalità potessero ergersi in piedi durante le cerimonie, per essere meglio visibili dal pubblico.

Facciamo un passo indietro al 1953: anno in cui oltre alla FAW di Changchun, prendeva l'avvio un'altra fabbrica di veicoli, proprio a Pechino la Beijing (o anche BAW da "Beijing Automotive Works") che aveva delle commesse per la russa GAZ. Logico che avesse poi prodotto su scala molto limitata a partire dal 1958, una berlina derivata dalla Volga GAZ 21 chiamata Dongfanghong ("L'Est è Rosso"). La Beijing produsse anche tre limousine, chiamate in sigla CB4, che mise in concorrenza con la FAW Hongqi la quale, tuttavia, vinse la selezione e fu dunque scelta per la prodotta in serie.

Alla Beijing fu assegnata invece la produzione di piccole fuoristrada del calibro della Jeep (a cui si erano ispirate) con una meccanica molto simile a quella delle 4x4 sovietiche GAZ 67 e 69, dalle cui forniture la Cina di Mao voleva affrancarsi. Il prototipo della BJ 210 presentato nel 1961 aveva in effetti una parentela estetica con la Jeep americana, ma trattandosi di un argomento tabù per la Cina di allora, questa somiglianza fu passata sotto silenzio. Il motore era derivato da quello della Volga GAZ 21 di 2.445 cc di cilindrata e 69 CV di potenza, con cambio a tre marce.

Le prime 300 4x4 furono consegnate nel corso del 1963, tutte destinate all'esercito, che – tuttavia – le giudicò un po' troppo piccole. La sua produzione nel 1965 fu trasferita alla Tianjin Auto Works, che ne realizzò circa 14.000 fino al 1978. In quegli anni in Russia era allo studio un fuoristrada più grande, lo UAZ 469 a cui si ispirò la più diffusa fuoristrada cinese, la Beijing BJ 212. La Tianjin sviluppò anche una versione a quattro por-



L'ornato piuttosto elaborato della Shanghai SH760 (Fenice), qui al Museo di Shanghai, inganna l'occhio che stenta a riconoscere la scocca base della Mercedes-Benz 220 del 1954".



Ancora dal Museo di Shanghai un'immagine della SH7221, evoluzione con mascherina e paraurti in materiale plastico nero opaco.



Cartolina promozionale della Shanghai Fenghuang, nel 1961.



Fronte e retro della Shanghai SH760A al Museo dell'automobile di Shanghai.



Il prototipo della SH771 del 1977 mostra una berlina esteticamente equilibrata, ispirata a modelli analoghi prodotti in Giappone.



La compatta Beijing BJ210 richiama alla mente la Jeep americana nelle proporzioni.



La fiancata della Beijing BJ212 tradisce la sua derivazione dal progetto russo per la UAZ 469.



Altra variazione sul tema è Fujian FJ212 prodotta tra il 1966 e il 1970 nella provincia di Fuzhou.

Una modesta produzione di BJ212 fu perciò allocata presso altri costruttori, col risultato che ognuno, volendo dare una propria impronta al prodotto finale, introdusse varianti soprattutto a livello estetico del muso. La BJ212 originale, con poche variazioni rispetto alle prime e rivolte soprattutto alla meccanica, risulta tuttora in produzione.

Con esperimenti e piccole produzioni, la Cina entrò negli anni '80 decidendo pragmaticamente di iniziare qualche seria collaborazione con gli occidentali. Fu proprio la Beijing nel 1983 a prendere contatti con la scomparsa American Motors Corporation per produrre una versione della Jeep Gladiator in Cina. Ciò aprì la strada alla Chrysler (che acquisì la stessa AMC) e alla General Motors le quali, tuttavia, non seppero capitalizzare questa collaborazione. Fu la Volkswagen invece a ingag-

giare una battaglia con la GM per le posizioni di testa sul mercato. Volkswagen si era alleata sia con

la FAW (First Automobile Works) che con la SAIC (Shanghai Automotive Industries Corporation), e questo creò diversi problemi a causa dei complessi intrecci di queste Case cinesi con altri produttori: la FAW era partner anche del gruppo Peugeot mentre la SAIC della stessa General Motors. In ogni caso, dopo l'inizio della collaborazione con la Casa di Wolfsburg per produrre la Santana in Cina, la FAW passò dal quarto al secondo posto fra i produttori cinesi e da questo ebbe inizio la storia recente della motorizzazione cinese, che passò dai cloni di auto occidentali a vetture con fisionomia propria. ▴



Una immagine ufficiale della Volkswagen Santana prodotta in Cina dalla Joint-venture fra la Casa di Wolfsburg e la FAW.

te della sua jeep (TJ210E) che risultò assai simile alla Beijin BJ212. Quest'ultima vettura fu sviluppata in parallelo con il modello sovietico UAZ 469, ma curiosamente entrò in produzione già nel 1966, parecchi anni prima della quasi gemella russa. Essendo una vettura destinata prevalentemente ai militari la sua produzione fu dislocata in vari impianti industriali sparsi nel Paese. Fra le ultime paranoie di Mao c'era infatti quella che potesse scoppiare un conflitto con i russi e che la produzione di mezzi militari in un unico sito lo rendesse estremamente vulnerabile.



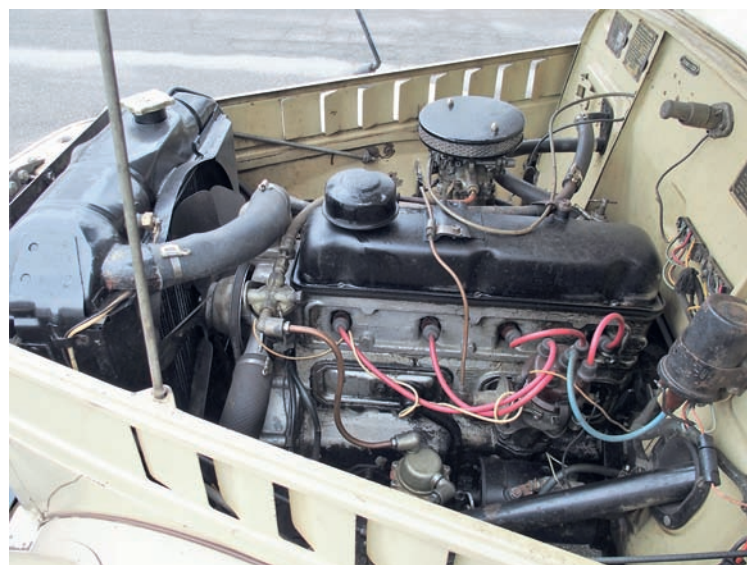
FUORISTRADA D'OLTRECORTINA

di Umberto Lacchetti



Diversamente da quanto accadeva nella produzione automobilistica d'oltrecortina, i fuoristrada della Gaz per l'aspetto funzionale erano all'altezza della migliore concorrenza occidentale

Quando nel '73 il fuoristrada russo UAZ 469 arriva sui mercati occidentali, sorprende per la linea pulita e moderna, soprattutto se raffrontata con quella retrò e di impronta militare del predecessore. L'importatore italiano, la Fratelli Martorelli Marbros srl, scriveva in una missiva che "è assai più bello il nuovo modello." Però quel fuoristrada che allora cedeva il passo all'esuberanza del nuovo UAZ 469, adesso si prende una rivincita, perché come mezzo storico ha più appeal fra i collezionisti. Parliamo della GAZ 69, prodotta per un ventennio a partire dal '53 nell'allora Unione Sovietica; la società che l'ha creata e messa in produzione è GAZ, acronimo di Gorkovskij Avtomobilnyj Zavod, fabbrica di automobili di Gorky.



Vano motore: in primo piano il quattro cilindri in linea a benzina di due litri e mezzo a valvole laterali, collocato in posizione longitudinale;



Il frontale imponente e retrò della GAZ 69. Le ruote da 16" permettono una maggiore altezza da terra del pianale.



Sul frontale è impresso in cirillico il nome del produttore: UAZ (fabbrica di automobili di Ulyanovsk). La strumentazione è abbastanza completa e comprende: livello carburante, manometro olio, contachilometri, la temperatura acqua e amperometro.

Lo stile spartano e funzionale dei mezzi GAZ si ispirava alle Jeep che in Russia erano arrivate come forniture anglo americane durante la Seconda Guerra Mondiale. Così nel '43 esce la GAZ 67, impiegata nel conflitto bellico, sostituita una decina d'anni dopo dalla GAZ 69, che ha avuto larga diffusione anche come mezzo di impiego civile. A partire dal '54 la produzione si trasferisce nella fabbrica UAZ di Ulyanovsk, quindi il produttore diventa UAZ, non cambia però il no-

me del fuoristrada che resta GAZ 69. In Italia è stata importata solo a partire dal 1969. Oggi la GAZ 69 è testimone di un'epoca. Lo stile della carrozzeria è decisamente retrò, con i para-fanghi anteriori non ancora parte integrante del corpo vettura ed una calandra alta ed imponente. La forma non lascia dubbi riguardo alla storicità anni '50, ci riporta indietro di settant'anni anche se la data anagrafica del mezzo può essere più recente. La linea non con-

cede nulla all'estetica, è un mezzo spartano e solido, impiegato per anni nell'esercito dell'Armata Rossa, talvolta con allestimenti speciali tipo anfibio o equipaggiato con lanciamissili anticarro. Sono trascorsi che hanno contribuito a creare un'immagine. In tempi recenti queste caratteristiche gli hanno valso una significativa presenza nel film "Indiana Jones e il regno del teschio di cristallo."

Tecnica robusta ed essenziale

Solidità ed affidabilità anzitutto. La GAZ 69 è un fuoristrada 4x4 di largo impiego, pensato per muoversi su terreni accidentati, su piste con sabbia, fango, neve. La carrozzeria è aperta con capote in tela ripiegabile. E' un mezzo studiato per sopportare i rigidi inverni russi: l'impianto di riscaldamento è molto efficace, secondo il costruttore è capace di generare una temperatura di 15 gradi in presenza di una esterna di meno 25; inoltre il collettore di scarico è dotato di riscaldamento a comando termostatico per facilitare l'avviamento del motore a freddo; anche il radiatore è protetto dall'aria fredda da un sistema di persiana parzializzatrice comandata dal posto guida.



L'impianto di raffreddamento con ventola, convogliatore e radiatore.



Sopra i due pomelli di comando del carburatore (aria e comando a mano) e l'interruttore di ventilazione del parabrezza. La borsa attrezzi in dotazione è sufficiente per l'ordinaria manutenzione.





La ruota di scorta è collocata all'esterno sulla fiancata sinistra; in vista anche il fanale ausiliario orientabile

La GAZ 69 è di robusta struttura. Alla base della carrozzeria c'è il telaio a longheroni con traverse di rinforzo. Le lamiere sono spesse. La carreggiata è piuttosto larga, il veicolo misura in larghezza 1,75 metri e in lunghezza 3,85, quindi è compatto, con un rapporto larghezza lunghezza fra i maggiori dell'epoca: questa caratteristica favorisce la stabilità laterale nella marcia fuoristrada, così come l'abitabilità e la capacità di carico. Due le versioni per il pubblico: '69 AM', cioè "torpedo" a 5 posti e 4 porte; oppure '69 M', cioè "camioncino" con 2 sole porte e 8 posti (di cui 6 disposti dietro su sedili longitudinali) o in alternativa 2 posti e 500 kg di portata. Il mezzo quindi soddisfa svariate esigenze di

trasporto.

L'impostazione tecnica è classica, il motore è collocato davanti in posizione longitudinale e la trazione è sulle ruote posteriori, con trazione anteriore inseribile. Il veicolo è mosso da un possente 4 cilindri in linea di 2430 cc, alimentato a benzina mediante carburatore e pompa meccanica, capace di sviluppare 65 cv Din a soli 3800 giri/min e una coppia massima di 15,8 mkg a 2000 giri/min. Il basso rapporto di compressione (6,7:1) e l'alimentazione ancora a valvole laterali spiegano la bassa potenza specifica abbinata però a una buona coppia motrice. L'accensione è a spinterogeno. A richiesta poteva essere montato il radiatore dell'olio, utile in caso di impie-

ghi gravosi. Nel complesso è un motore longevo e prestante abbastanza per muovere un mezzo dal peso a vuoto non indifferente (1500 kg) con consumi accettabili e consentire prestazioni in fuoristrada di buon livello.

Questa è la motorizzazione principale, ma non è l'unica. Da principio la GAZ 69 era equipaggiata con un quattro cilindri a benzina a valvole laterali di 2112 cc (ripreso dalla berlina GAZ M20 Pobeda), che però non è stato importato nel mercato italiano. Da segnalare invece la soluzione diesel che la Fratelli Martorelli aveva presentato nel '72 in collaborazione con la fabbrica russa, in alternativa al motore a benzina: la GAZ 69 veniva equipaggiata con il motore diesel della Perkins di 1760 cc, capace di 60 Cv a 4000 giri/min e coppia massima di 11 mkg a 1900 giri/min. Era una soluzione dettata da esigenze di risparmio di carburante e per offrire una cilindrata più accessibile per l'Italia. Calavano un po' le prestazioni, ma l'inconveniente maggiore era che il prezzo d'acquisto subiva un aumento non indifferente (più 35%).

Il robusto impianto delle sospensioni è composto da avantreno e retrotreno ad assali rigidi con balestre longitudinali e ammortizzatori idraulici. Rimarchevole l'altezza da terra del pianale, grazie anche alle ruote di grande diametro (16 pollici).

Il cambio è a tre velocità (II e III sono sincronizzate) con riduttore. Su strada si viaggia a trazione posteriore, un unico appunto: non è previsto il bloccaggio dei differenziali (come sulle Landrover); sulla nostra Fiat Campagnola invece è possibile bloccare il differenziale posteriore, sull'austriaca Steyr Puch Haflinger entrambi i diffe-

renziali.

La GAZ può vantare ottime doti di arrampicabilità. Inserendo il riduttore (operazione che si può fare solo dopo essere passati alla trazione integrale) i rapporti si accorciano parecchio a tutto vantaggio dello spunto in salita: in prima ridotta la velocità massima si riduce dai 25 km/h della prima normale a 10 km/h, praticamente con questa marcia si può procedere a passo d'uomo; in seconda ridotta si scende dai 48 km/h a 20 km/h, in terza ridotta da 95/km/h a 38 km/h. Anche in altri ambiti la GAZ 69 se la cava egregiamente. A detta del costruttore può attraversare guadi di ben 70 cm di profondità. Su strada la velocità massima viene considerata anche velocità di crociera visto il limitato numero dei giri del motore: 95 km/h per la versione a benzina; 90 km/h per la diesel. Sono prestazioni in linea con le migliori fuoristrada dell'epoca, ma per comprare una GAZ 69 si spendeva decisamente meno. Per fare un veloce raffronto fra fuoristrada a benzina, a fine '71 una GAZ 69 M costava di listino (compreso l'aumento di 80mila lire per l'impianto di riscaldamento, accessorio a richiesta ma praticamente indispensabile) 1.780.000 lire (1.890.000 per la 69 AM), contro i 2.160.000 lire della Fiat Campagnola, i 2.750.000 della Landrover passo lungo, i 2.600.000 della Jeep CJ 6 passo lungo.

La 69 M uscita dalla concessionaria F.lli Martorelli

L'auto che abbiamo fotografato è una GAZ 69 M, nella versione camioncino si differenzia dalla 69AM perché ha due sole porte di accesso all'abitacolo, la ruota di



Accesso al posto guida, è difficoltoso a causa dell'ingombro della ruota di scorta (cerchio da 16); all'interno la portiera è priva di rivestimenti, c'è solo una tasca portacarte.



Interni spartani, i sedili sono rivestiti in similpelle di buona qualità e abbastanza imbottiti.

DATI TECNICI GAZ 69 M e AM

Motore

4 cilindri in linea, canne cilindri riportate nella zona superiore - Ale-saggio 88 mm - Corsa 100 mm - Cilindrata 2430 cc - Rapporto di compressione 6,7:1 - Potenza massima 65 CV Din a 3800 giri/min, coppia massima 15,8 mkg a 2000 giri/min - Valvole laterali - Alimentazione a carburatore verticale, filtro aria a bagno d'olio, pompa carburante meccanica - Accensione a spinterogeno, impianto elettrico 12 volt, dinamo, batteria 54 Ah - Lubrificazione forzata, radiatore dell'olio a richiesta - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata.

Trasmissione

Motore anteriore e trazione posteriore - Trazione integrale 4X4 inseribile - Frizione monodisco a secco - Cambio a 3 marce (II e III sincronizzate) con riduttore + RM, comando a leva centrale; rapporti di trasmissione: I 3,115:1, II 1,722:1, III 1:1, RM 3,738:1; rinvio - riduttore: normale 1,15, ridotto 2,78; coppia conica 5,125 - Giunti omocinetici a sfere sulle ruote anteriori - Pneumatici: 6.50x16.

scorta collocata all'esterno sulla fiancata sinistra, la capote un po' più alta e di profilo rettangolare tipo autocarro. All'interno i posti a sedere sono solo i due anteriori, dietro c'è un ampio vano di carico accessibile aprendo lo sportello a ribalta. E' stata immatricolata nel gennaio '71, è in tinta beige originale. Appartiene a Giovanni Garavelli di Vercelli, la vettura è sempre rimasta in famiglia.

E' stata comprata a Milano dall'importatore Martorelli. La GAZ di Garavelli è accessoriata con l'im-



Per accedere al vano di carico si apre lo sportello posteriore a ribalta; in alternativa il mezzo poteva essere allestito con i sedili posteriori a panchina longitudinali.



pianto di riscaldamento e il faro orientabile. Altri accessori a richiesta specifici per la 69 M erano i sedili posteriori e i finestrini laterali posteriori. La capote di questo esemplare è ancora quella originale. Abbiamo potuto consultare il libretto di manutenzione dell'epoca: i primi due tagliandi a 500 km e 1000 km erano offerti gratuitamente (da pagare solo il lubrificante), il terzo tagliando era previsto a 2500 km.

Su strada se la cava bene, prima e seconda sono corte, la terza lunga consente di viaggiare a circa 90 km/h senza eccessivo sforzo a prezzo però di una rumorosità eccessiva. In fuoristrada è a suo agio, è il terreno per il quale è stata costruita, a dispetto delle apparenze è di agile guida. Il comfort su mezzi spartani come questi è qualcosa di relativo, comunque le sospensioni si adattano bene alle asperità del terreno e i sedili hanno buona imbottitura. Poco agevole l'accesso al posto di guida, a causa



La Gaz 69 è compatta, ha carreggiata larga e lunghezza contenuta in meno di quattro metri.



Il serbatoio di riserva della benzina è sotto il sedile del passeggero

della presenza della ruota di scorta; va decisamente meglio per il passeggero, grazie anche alla portiera più larga. Al posto guida la visibilità è sufficiente, migliora ovviamente con vettura aperta, reclinando il parabrezza e ripiegando la capote. Lo sterzo (del tipo a vite globoidale a rullo) come d'uso nei fuoristrada di allora non è servoassistito. I freni sono a tamburo sulle 4 ruote, mentre il freno a mano agisce sulla trasmissione. Sono due i serbatoi della benzina in questa versione 69 M, quello principale da 48 litri e quello ausiliario da 27, per un totale di 75 litri a disposizione. Questo mezzo è in grado di dare soddisfazioni nel fuoristrada, ma il proprietario è dedito alla conservazione e preferisce non sottoporlo a sforzi che all'epoca potevano essere quotidiani e ben tollerati.

GAZ oggi

Di veicoli GAZ 69 ne sono stati prodotti oltre 630mila, destinati soprattutto all'Unione Sovietica e agli altri Paesi dell'Est. Tramite l'ente statale Autoexport è stato esportato anche in Occidente, apprezzato per funzionalità e solidità, oltre che per il prezzo competitivo. In Italia di GAZ 69 ne sono rimaste poche, se ne possono trovare però in altri mercati, in particolare russo e tedesco, a quotazioni accessibili. L'azienda GAZ esiste ancora, dopo la dissoluzione dell'Unione Sovietica era stata privatizzata e ha trascorso periodi difficili. Nel 2001 è entrata a far parte del gruppo RusPromAuto, la ristrutturazione l'ha portata a essere oggi l'azienda leader in Russia e settima del mondo nella produzione di veicoli commerciali e camion. ▴

UNA CORVETTE PER LA VOLPE ARGENTATA

di Elvio Deganello



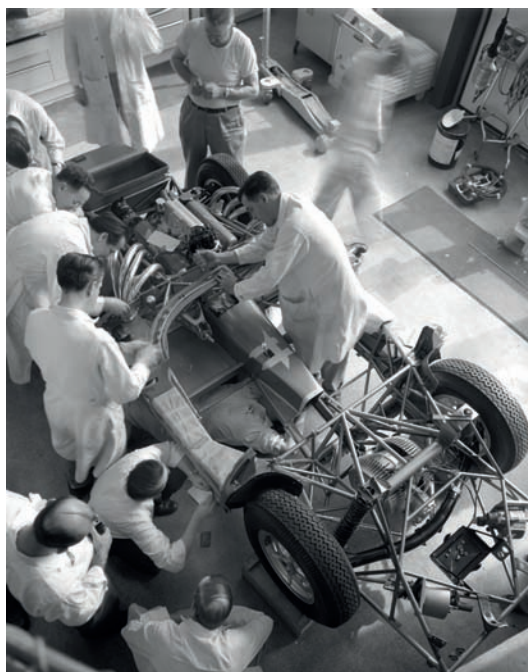
Il 23 marzo 1957 la Chevrolet Corvette SS di Piero Taruffi/John Fitch schizza in testa nei primi giri della 12 Ore di Sebring e sorprende correndo a 294 km/h un veloce tratto cronometrato. Si prevedono momenti di gloria, ma dopo 23 tornate gli insistenti problemi elettrici sommati al

Fra le molte corse di Piero Taruffi pochi ricordano la 12 Ore di Sebring del 1957 per la Chevrolet. Dopo i primi giri entusiasmanti, insormontabili noie meccaniche pongono fine all'avventura che in ogni modo ha qualche risvolto positivo

cedimento di una sospensione posteriore e alla perdita d'efficienza dei freni rendono impossibile proseguire. Il forte pilota italiano resta sconsolato ai box. Termina così la breve avventura della Corvette SS voluta dall'ing. Zora Arkus-Duntov che lega il proprio nome alla Corvette nell'autunno 1953, quando lascia la propria azienda di elaborazioni per approdare alla Chevrolet. Nel 1954 il deludente consuntivo di soli 700 esemplari venduti sembra condannare a morte la Corvette, ma un'accurata relazione di Arkus-Duntov rivolta all'ingegnere capo della Chevrolet Ed Cole riesce a salvarla. Passando subito all'azione, Zora aggiorna il modello e un esemplare pre-produzione dotato nel motore V8 "small block" vince la propria classe nella salita Pike's Peak, stabilisce un record di velocità a 242 km/h e si classifica nono nella 12 Ore di Sebring 1956 vinta dalla Ferrari 860 Monza Juan Manuel Fangio-Eugenio Castellotti. I confortanti risultati spingono Ed Cole a proporre un modello da corsa con il motore Corvette sulla Jaguar XK D del capo

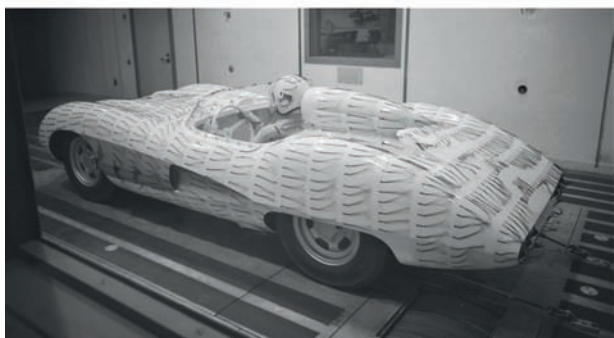
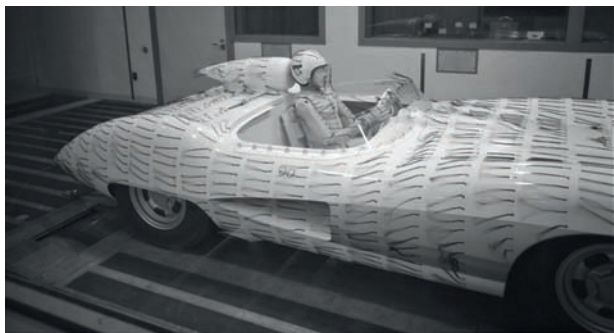
del design Bill Mitchell. Zora Arkus-Duntov suggerisce invece di costruire la Corvette da corsa in fabbrica. Parte così il Progetto XP-64 con il quale i dirigenti della General Motors danno al Chevrolet Engineering Center sei mesi di tempo per realizzarlo, con l'obiettivo finale della 24 Ore di Le Mans. Stando a ciò che si racconta, i tecnici del Centro s'ispirano al telaio di una Mercedes 300 SL all'uopo smontata, ma non si può parlare di plagio solo perché le Corvette SS nate dal progetto XP-64 hanno il telaio con un reticolo spaziale di tubi, la sospensione anteriore con bracci trasversali ad A d'ineguale lunghezza e il retrotreno deDion con i freni entrobordo. Non ci sono altri punti di contatto con la GT tedesca, a partire dal cambio a 4 marce Borg Warner, al differenziale Halibrand con cambio rapido dei rapporti, ai cerchi fusi in lega di magnesio con pneumatici Firestone Super Sports 6.50-15/7.60-15, fino al motore che è la più recente versione del V8 "small-block" 283 cid (4637 cc) con l'alimentazione a iniezione Rochester Ramjet, capace di oltre 300 CV.

La carrozzeria disegnata da Robert Cumbford e Anatole Lapine (futuro designer Porsche) con la direzione di Clare MacKichan, è studiata nella galleria del vento e prevede anche una cupola trasparente di plexiglas. I due esemplari effettivamente costruiti hanno uno la carrozzeria di vetroresina (il "muletto"), l'altro (detto "full spec") la carrozzeria battuta su pannelli di alluminio/magnesio che pesa 70 chili di meno. Per guidare le vetture sono ingaggiati Stirling Moss e Juan Manuel-Fangio i quali tuttavia rinunciano e firmano per la

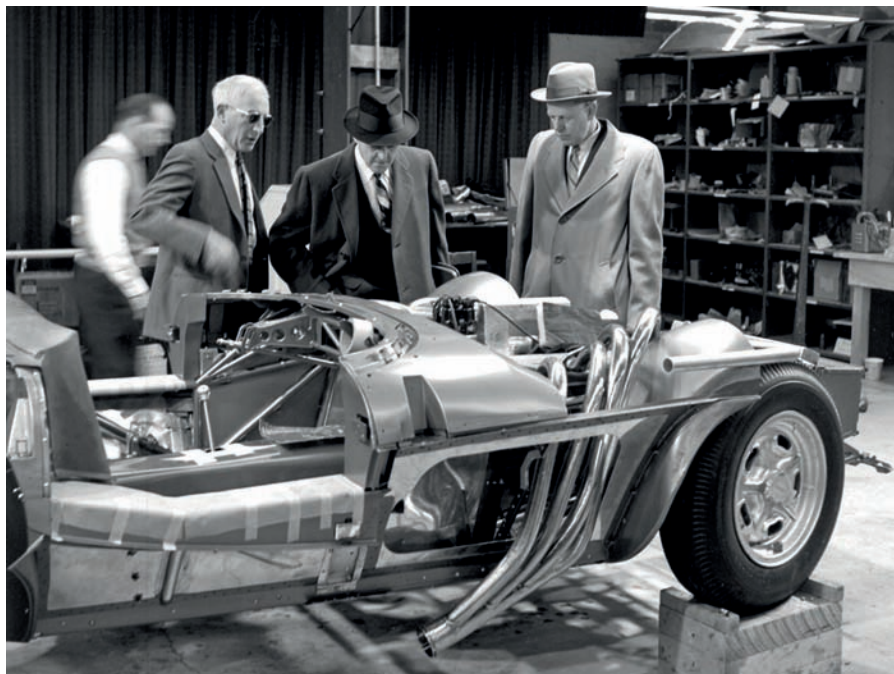


A sinistra. Piero Taruffi, chiamato a guidare in sostituzione di Juan Manuel Fangio, si cala nell'abitacolo della Chevrolet Corvette SS "muletto" per compiere i primi giri. Senza mai essere salito prima sull'auto, tiene un passo attorno ai tre minuti e trenta secondi.

A destra. I tecnici del Chevrolet Engineering Center al lavoro su telaio del "muletto". Si notano il reticolo spaziale dei tubi del leggero telaio, il motore V8 283 cid a iniezione e, ben in evidenza, la sospensione posteriore con il tubo deDion e i freni entrobordo.



Le foto datate 28 dicembre 1956 al manichino della Corvette SS durante le prove aerodinamiche svoltesi con il metodo dei filetti di lana. Lo stesso sistema è poi utilizzato per la Corvette di serie, che è fra le prime GT di produzione sottoposte a test aerodinamici.



La Corvette SS "full spec" in costruzione rivela alcuni interessanti particolari, come il curvano (la fascia che unisce le fincate all'altezza del cruscotto) battuto a mano su una lastra di alluminio/magnesio, i cerchi Halibrand in lega superleggera e lo scarico "4 in 1".

Maserati. Durante le prove della 12 Ore di Sebring 1957 nessuno dei due rifiuta però di provare il "muletto". Moss compie il giro più veloce in 3'28"2, l'asso argentino in 3'27"4, molto vicino al suo record di 3'27"2 dell'anno prima con la Ferrari. John Fitch e Piero Taruffi, chiamati a sostituire Moss e Fangio girano con il "muletto" in tempi compresi fra 3'32" e 3'35". La SS da corsa arriva in pista priva di messa a punto poco prima della corsa. John Fitch, riferisce che per affrettare i tempi si "trapiantano" dal "muletto" le parti che funzionano: "I freni restano in ogni modo terribili", dice Fitch che non smette mai di domandarsi perché Duntow si sia ostinato a non volere i dischi. È chiaro che se ci fosse stato il tempo per sistemare la macchina il risultato sarebbe stato diverso, nessuno dei "problemi di gioventù" che la fermano è irrisolvibile. Purtroppo non ci sarà mai sviluppo, così restano inutilizzati gli altri tre telai allestiti e cessano le speranze di Zora

Ultimi ritocchi al "muletto" carrozzato in vetroresina, il primo a venir pronto dei due esemplari per la 12 Ore di Sebring. La "full spec" con carrozzeria di alluminio/magnesio sarà pronta solo nel week-end della gara con evidenti carenze di messa a punto.

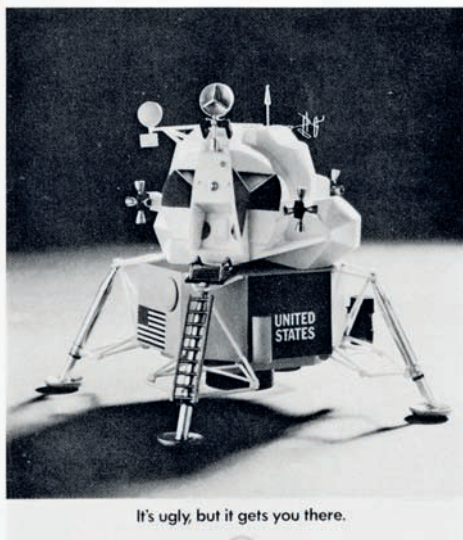
Arkus-Duntov per il Campionato Mondiale Marche. La colpa però non è della macchina, ma dei costruttori dell'American Automobile Manufacturers Association che di lì a poco si accordano per astenersi dalle corse. La storia però ha due conseguenze positive. La prima è che la Corvette di serie beneficia grandemente dell'esperienza delle corse, il secondo è che il 12 maggio 1957 Piero Taruffi, libero da impegni con la Chevrolet, vince la Mille Miglia con la Ferrari 315 Sport, coronando così il sogno che insegue dall'inizio della carriera. ▲



Piero Taruffi sulla linea di partenza di Sebring con la Chevrolet Corvette SS, affiancata dalla Maserati 300S telaio # 3071 di Stirling Moss-Harry Shell (n° 19) e dalla Maserati 450S telaio # 4503 di Juan Manuel Fangio-Jean Berha (n° 20), che vincerà.



La Corvette SS con la cupola trasparente non utilizzata in corsa. Secondo alcune fonti Bill Mitchell l'avrebbe acquistata in questa configurazione per la cifra simbolica di 1 \$. Secondo altre fonti Mitchell avrebbe invece acquistato uno dei telai di riserva per 500 \$.

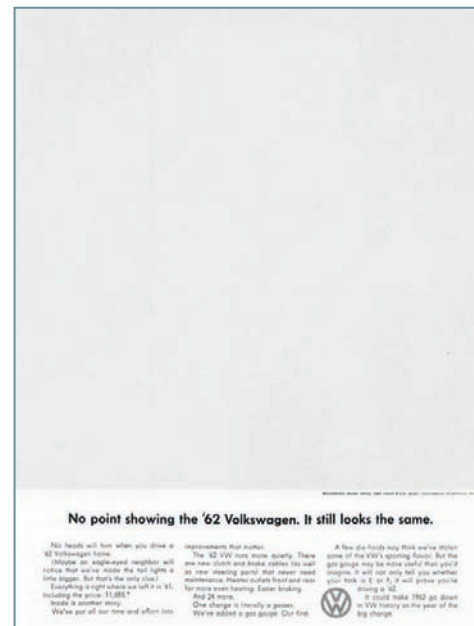


It's ugly, but it gets you there.

"È brutto, ma ti porta lì"
"Pensa in piccolo"



"Alcuni proprietari di Volkswagen guardano in basso
altri proprietari di Volkswagen"



"Non c'è motivo di mostrarvi la Volkswagen '62.
Sarà ancora la stessa"



Nel 1959
l'agenzia
newyorkese
DDB ideò per
la Volkswagen
America una
campagna
pubblicitaria che
fece epoca e
rese oggetto di
culto la vettura
tedesca

COME TI LANCIO IL MAGGIOLINO

di Renzo De Zottis



Nel 1949 Bill Bernbach, Ned Doyle e Maxwell Dane fondarono a New York la DDB, agenzia pubblicitaria ispiratrice e punto di riferimento di quella che sarebbe passata alla storia come la "rivoluzione creativa" dopo la quale il concetto di messaggio pubblicitario non sarebbe più stato lo stesso. Tema distintivo di questa rivoluzione fu la ricerca di un'idea espressa nell'insieme di immagine e testo, non più considerati separatamente ma con ruoli complementari e non simmetrici nel messaggio pubblicitario. "Ma quello che rendeva tanto diversa la DDB da tutte le altre agenzie, una volta scelte le giuste persone con cui lavorare, era proprio lui, Bill Bernbach. Un copywriter con un gusto speciale per l'immagine, un intellettuale curioso di ogni disciplina ma ancora più del cuore e della mente umana, un giudice acuto e competente in fatto di

comunicazione, un creativo capace di gestire i capricciosi e imprevedibili "ego" degli altri creativi e soprattutto un maestro capace e ispirato" scrive Mara Mancina nella sua bella biografia del grande pubblicitario. Per circa un decennio la DDB si costruì la fama di agenzia dinamica e controcorrente, ma fu solamente nel 1959 che una serie di circostanze la portarono a prendersi l'incarico di rendere appetibile all'automobilista americano un marchio assolutamente fuori da qualsiasi standard dell'*american way of life*: la Volkswagen. Da questo incontro nacque forse la più famosa e ricordata campagna pubblicitaria della storia. Alle soglie degli anni Sessanta l'utilitaria tedesca si avviava a superare il tetto delle 100.000 vetture vendute negli Stati Uniti e di strada ne era già stata fatta molta se pensiamo che nel 1949, anno del suo

Appuntamenti in BIBLIOTECA



Morgan 4/4 All Models 1968-2020

Phil Benfield

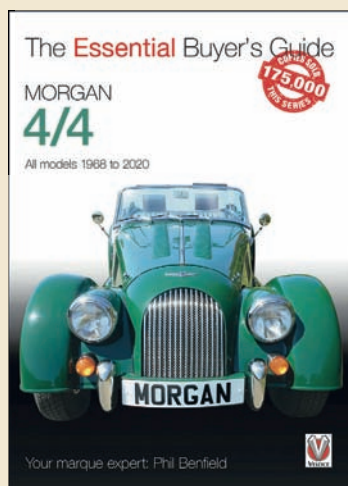
Vuoi acquistare una Morgan, ma hai paura di comprare una fregatura? Bene, questa è LA GUIDA COMPLETA per scegliere, valutare e acquistare la Morgan 4/4 dei tuoi sogni. Avere questo libro in tasca è come avere un vero esperto di marca al tuo fianco.

Approfitta degli anni di esperienza reale maturata da possessore di Morgan di Phil Benfield, impara come individuare rapidamente un cattivo esemplare e come valutarne uno promettente. Acquista la Morgan 4/4 giusta al giusto prezzo!

Ricco di buoni consigli su tutti gli aspetti da considerare per l'acquisto, ma soprattutto per decidere se è l'auto giusta per noi, se questa auto classica si adatta al nostro stile di vita: costi di gestione, documentazione, vernice, guasti più frequenti, gestione corretta dopo l'acquisto, eccetera. Contiene anche tutti i riferimenti di professionisti, rivenditori, meccanici, ricambisti e club per comprare, restaurare e conoscere la tua Morgan.

Pagine 96 pagine – Foto 100 – Formato 14.29 x 0.64 x 19.69 cm

Prezzo £ 13,99 - Editore/Distributore Veloce Publishing – Lingua Inglese



LUCIANO GUERRI

Di Nunzia Manicardi

Mamma mia! Un'esclamazione che mi è venuta spontanea leggendo il libro che Nunzia Manicardi ha scritto dopo aver raccolto i ricordi di una vita passata fra DeTomaso, Ferrari, Lamborghini di Luciano Guerri. Senza dimenticare la passione per le moto con la Benelli e con l'ultima creazione di Massimo Tamburini sempre disegnata magistralmente da Luciano. Quaranta anni passati al tavolo da disegno, dopo il Diploma all'Istituto "Corni" di Modena con la perla della Medaglia d'Oro alle Olimpiadi del Lavoro a Monaco 1973 nella categoria "Disegnatori". Nel libro si respira tanta Ferrari quella "vera" del Commendatore, di "Furia" Forghieri, di Villeneuve, di Scheckter, di Alboreto ... ma anche di Ugo Tognazzi che andava a trovare Enzo Ferrari, insieme a Enzo Biagi, per gustare un soufflé che la signora Pina, moglie del custode Montorsi del circuito di Fiorano, cucinava espressamente per loro. Anche queste storie di straordinaria umanità si trovano nel libro. Il rapporto fortissimo con il già citato ingegnere Mauro Forghieri che Guerri ha seguito dalla Ferrari Gestione Sportiva, alla Lamborghini Engineering passando per la Ferrari Engineering fa da trama conduttrice di tutto il racconto che scorre leggero sfogliando le pagine e che non può mancare nella libreria di ogni appassionato.

Pagine 154 – Formato 17x24 – Edizioni Il Fiorino www.edizioniilfiorino.com



FERRARI 75 Settantacinque vetture che hanno fatto la storia

Leonardo Acerbi

Questo libro è l'aggiornamento del volume, edito sempre da Giorgio Nada Editore nel 2017, nel settantesimo anniversario della Casa di Maranello, per celebrare il Marchio con le settante vetture che ne hanno fatto la storia. Qui si aggiungono

i modelli della produzione più recente: dalla 812 Superfast alla SF90 Stradale sino alla Ferrari Roma, passando attraverso le Monza Sp1 e Sp2. Ultimi gioielli di una produzione che annovera modelli che hanno letteralmente fatto la storia dell'automobile come le varie 250 GT degli anni Cinquanta, le 275 e 330 della decade successiva, le Dino, le "piccole" 8 cilindri degli anni Settanta e Ottanta e ancora F40, Testarossa, 288 GTO, 458 e LaFerrari. Si arriva fino alla 296 GTB, che chiude questo aggiornamento e che è stata inserita come 76ma vettura per concludere questa prestigiosa catalogazione con la prima Ferrari del futuro. Ben più che automobili, icone di un Marchio che continua a essere vanto e portabandiera del Made in Italy nel mondo.

Pagine 312 Foto 120 in b/n e 505 a colori – Formato 26x28,5 cm

Prezzo € 49,00 – Lingua italiano - Editore/Distributore

GHIA Masterpieces of Style

a cura di Luciano Greggio

Il libro ripercorre le vicende che hanno scandito la storia della Ghia, dalle prime esperienze lavorative del suo fondatore, Giacinto Ghia, nato a Torino nel 1887, fino all'acquisizione da parte della Ford nei primi anni settanta, quando la Ghia fu semplicemente "ridotta" a disegnare versioni di lusso di modelli di serie.

Dopo varie esperienze alla STAR (Società Torinese Automobili Rapid) e alla Diatto Giacinto Ghia fonda agli inizi della Prima Guerra Mondiale la Carrozzeria Ghia & Gariglio associandosi Giovanni Gariglio. Per certificarne l'importanza storica basta citare alcuni dei suoi modelli e alcuni dei suoi disegnatori: la Fiat 508 Sport Spider (1934), la 1900 SS Abarth (1954), la Volkswagen Karmann Ghia (1955), la Fiat 2300 S (1960), le De Tomaso Mangusta e Pantera (1966 e 1970) oltre all'immortale Ghibli del 1966 per

quanto riguarda le auto, Boano, Exner, Tjiarda e Giugiaro tra in designer. Poi, al pari di altri carrozzieri italiani, si apre una fase di crisi che porta la Ghia a diversi passaggi di mano sino all'acquisizione del Marchio da parte della Ford

Pagine 168 – Foto centinaia a colori e in b/n – Formato 24x27 cm – Prezzo € 48,00 - Editore/Distributore www.libriadiellautomobile.it



HONDA CB 750 FOUR (1968-76)



L'esemplare del servizio è una K1 Candy Gold, perfettamente restaurata, utilizzando serbatoio, fianchetti, sella e diversi altri componenti originali dell'epoca nuovi di magazzino, da Ruote Classiche, di Gerenzago (PV), che ringraziamo per la collaborazione.

IL BELLO DELLA RIVOLUZIONE

Testo e foto di Maurizio Schifano



Si possono dibattere fin che si vuole gli aspetti positivi e non della rivoluzione culturale del 1968, ma nel mondo dei motori non c'è discussione sulla rivoluzionaria Honda CB 750 Four che il 25 ottobre di

quell'anno carico di cambiamenti debutta al Salone di Tokyo scardinando i dogmi correnti. Pochi altri modelli hanno fatto mutare in maniera tanto incisiva il mercato delle due ruote, facendo invecchiare di almeno dieci anni le con-

correnti. Se di concorrenti si può parlare, perché, fino a quel momento, nessuna moto stradale era stata progettata e realmente prodotta in grande serie con tali caratteristiche: motore 750 a 4 cilindri in linea ispirato a quelli da Gran

Premio, seppure meno "estremo" e perciò dotato di distribuzione ad un solo albero a camme in testa, abbinato a un cambio a 5 marce e reso più fruibile da un avviamento elettrico; inoltre, freno anteriore a disco, a comando idraulico, spec-



La serie d'esordio K0 nelle sue tre livree: da sinistra, Candy Gold, Candy Ruby Red, Candy Blue Green. Si notino le scritte sul serbatoio nere, i fianchetti specifici pentagonali con sei feritoie e lo stemma "alato" anch'esso pentagonale, la scatola filtro non aleata e in tinta con serbatoio e fianchetti, la sella rialzata in coda e la pinza freno color alluminio naturale.



Con forme piene ed equilibrate, la CB 750 Four all'esordio affascina soprattutto per la sua imponenza e per i quattro scarichi che emettono una "musica" mai sentita da una moto di serie. Oggi appare meno imponente, ma incanta ancora per la meccanica lucidata a specchio e le cromature impeccabili.

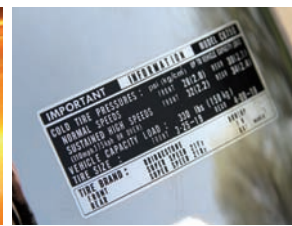


chietti retrovisori e frecce di serie. Ma non è tutto: la Honda CB 750 Four, che, grazie a una sella biposto comodissima, vanta un confort "regale" ed è in grado, secondo la Casa, di toccare i 200 km/h, è pure bella. Di una bellezza che non sarebbe sfiorita nel tempo, perché quel poderoso 4 cilindri, curatissimo nell'estetica e tutto realizzato con fusioni di lega leggera di qualità, rifinite in maniera impeccabile e verniciate in tinta alluminio, si sarebbe rivelato esente da qualsiasi trasudamento e strafilaggio d'olio, anche dopo lunghe "tirate"; il disco del freno, ottenuto, con una tecnica inedita, "affettando" un cilindro di acciaio inox, non si sarebbe arrugginito; i tubi di scarico non avrebbero virato sul violaceo per il surriscaldamento... Impreziosita da cromature perfettamente luccicanti, la CB 750 Four esibisce, in anteprima, una particolare verniciatura "effetto caramella", non per nulla definita "candy" dalla Casa, realizzata con un fondo metallizzato argento, ricoperto da una lacca trasparente pigmentata di vari colori, ma anche tanti dettagli esclusivi per l'epoca, come le leve al manubrio con l'estremità a sfera, per motivi di sicurezza, dotata di una protezione di gomma nera e il gambo rivestito da una pellicola trasparente, per non far annerire le dita a contatto con l'alluminio. Insomma, un'autentica meraviglia, grazie alla quale la Honda Motor Co., nata solo trent'anni pri-

ma, dà l'avvio a un processo che, nel giro di poco tempo, renderà tutta l'industria motociclistica giapponese leader mondiale in fatto di prestigio e di prestazioni, a scapito della ben più storica e blasonata britannica, che, già in crisi, cadrà nell'oblio per almeno una ventina d'anni, e delle altrettanto



La Honda CB 750 Four attrae anche personaggi dello spettacolo come la cantautrice Françoise Hardy, ritratta in sella a una K0 con targa di Parigi, in una foto scattata nel 1969, dopo il successo del brano "Comment te dire adieu".



Alla fine degli anni 60, la Honda si distingue per la qualità dei materiali, le finiture impeccabili e la cura dei particolari. Da notare le etichette di avvertenza di avvertenza sul serbatoio benzina, sul fianchetto destro, che copre il serbatoio dell'olio della lubrificazione a carter secco, e sul parafrangente posteriore.

blasonate tedesche e italiane, che saranno costrette a rinnovarsi radicalmente per non sparire. Un processo rapido, ma con un importante antecedente, dato che la Casa di Hamamatsu, già a metà degli anni 60, era la numero uno mondiale per volume produttivo, fatturato e successi sportivi, però nel settore delle piccole cilindrata. In quel periodo, il titolare della Casa Soichiro Honda, fermamente intenzionato a entrare in grande stile nel ricco e remunerativo mercato statunitense, che, secondo la filosofia locale riassunta dal motto "Big is better", prediligeva le grosse cilindrata, aveva compiuto un viaggio in America per cercare di capire quale modello potesse veramente convincere di più delle varie BSA, Triumph e Norton con motori bicilindrici 650, che la facevano da padrone; dopo l'esperimen-

to poco riuscito della sua 450 "Black Bomber", anch'essa bicilindrica, che si vantava prestazioni superiori alle più grosse e antiche concorrenti britanniche, ma, troppo "tecnica", si era rivelata poco affascinante. Tornato in Giappone, Soichiro Honda aveva capito che per vincere doveva far progettare una moto talmente sensazionale da divenire un nuovo punto di riferimento. Così, nel febbraio del 1968, solo otto mesi prima della presentazione a Tokyo, era partito in gran segreto il progetto della CB 750 Four, affidato, per il motore, a Masaru Shirakura, ex del reparto corse; per il telaio, all'ex direttore della squadra corse Yoshiro Harada e, per lo stile, a Hitoshi Ikeda. L'esperienza di questi tecnici, maturata su moto da Gran Premio fin dalla fine degli anni 50, aveva fatto la differenza,

riducendo drasticamente i tempi di sviluppo. Una curiosità: nel motore era previsto lo spazio per aggiungere al cambio la retromarcia, in vista di un eventuale utilizzo su un'automobile, nel caso che questa straordinaria moto non fosse stata accolta bene. Tale precauzione si sarebbe rivelata infondata, come sbagliata sarebbe risultata la previsione, formulata anche con l'aiuto del responsabile Honda - USA Zenya Nakajima, di produrre nel primo anno 8000 esemplari. In quello stesso periodo infatti, le CB 750 Four vendute sarebbero state oltre il doppio, a dispetto di chi, vedendo l'esemplare di preserie esposto a Tokyo aveva mormorato: "non la faranno mai". I primi esemplari sono commercializzati negli Stati Uniti, nell'aprile del 1969, non, come si potrebbe immaginare, per la precisa strate-

gia di marketing che aveva dato il via al progetto, ma semplicemente perché il lancio in Giappone, che avviene solo in agosto, è ritardato dall'iter burocratico legato alla concessione della licenza da parte del Ministero dei Trasporti; il lancio in Europa è quasi contemporaneo. Grazie alle caratteristiche che la rendono estremamente fruibile e, come presto si scoprirà, anche molto affidabile, la Honda CB 750 Four non solo affascina i motociclisti più raffinati, ma convince anche tanti neofiti che prima, come mezzo sportivo, preferivano al più una spider. Comoda e "pulita", essa diventa un'eccezionale compagna di viaggio per chi ama il turismo a medio e lungo raggio, ma pure un fenomeno di costume, un oggetto con cui farsi ammirare girando in città, andando in ufficio o anche solo parcheg-



Da sinistra e dall'alto, la scatola filtro nera e alettata, introdotta con la K1, la testa lucidata a specchio con la sigla OHV (Over Head Camshaft) 750, il gancio nascosto sotto la sella ribaltabile, con relativa etichetta, per lasciare a bordo il casco, il freno a disco anteriore inox, con la pinza nera introdotta con la K1, gli affidabili carburatori Keihin, le durevoli marmitte col "paracalore", l'onesto freno a tamburo posteriore, il grande fanale posteriore.



giandola davanti al bar o nel cortile di un condominio signorile, dove qualcuno si ferma a contemplare la sua spettacolare livrea e magari rimane ad attendere con pazienza l'arrivo del fortunato proprietario, per poter ascoltare l'incantevole ruggito del suo 4 cilindri, col quale prima d'allora nes-

suna moto di grande serie si era mai esibita. Inizia così la moda delle "maximoto", che per tutti gli anni 70 sarà cavalcata anche dalle altre marche giapponesi, seguite a ruota da quelle italiane e tedesche. La prima serie, distinguibile a prima vista per le scritte sul serbatoio nere, i fianchetti grandi a pentagono con sei feritoie oblique e la sella rialzata in coda, viene prodotta, fino all'agosto 1970, in tre lotti, l'ultimo dei quali identificato dalla sigla K0, dove la K sta per la parola giapponese "Kariyo" che significa "evoluzione"; i colori sono il turchese Candy Blue Green, il rosso Candy Ruby Red e l'oro Candy Gold. La seconda serie, la

K1, prodotta fino al novembre 1971 e illustrata in queste pagine, ha le scritte sul serbatoio bianche, i fianchetti meno sporgenti, più piccoli, bombati e senza feritoie, e la sella spianata in coda; vanta inoltre altre modifiche di dettaglio; i colori sono l'azzurro Polynesian Blue Metallic, il verde Valley Green, il marrone Candy Garnet e il sempre molto richiesto Candy Gold. Seguiranno, con varie modifiche non sostanziali e vari cambi di colori, altre cinque serie fino alla K6, prodotta fino al giugno del 1976; dopodiché arriverà la rinnovata "Four K", prodotta fino al 1979 nelle serie K7 e K8. Alla fine, in dieci anni, gli esemplari costruiti sa-

ranno oltre 550.000. All'epoca, la Honda CB 750 Four viene giudicata praticamente senza difetti e fino al 1973 rimane in cima alla classifica delle maximoto. Successivamente, per via della rapida evoluzione tecnica che caratterizza il mondo delle due ruote, verrà invece considerata pesante, specie alle basse velocità, e poco maneggevole, mentre non saranno più tollerate le oscillazioni nei curvoni veloci dovute all'assetto "confortevole", che peraltro caratterizza tutte le maxi giapponesi coeve. Comunque, il ruolo di pietra miliare dell'industria motociclistica mondiale non glielo toglierà mai nessuno. ▴

DATI TECNICI HONDA CB 750 FOUR (SERIE K0-K5)

Motore

4 cilindri in linea 4 tempi, in lega leggera con camicie in ghisa - Alesaggio 61 mm - Corsa 63 mm - Cilindrata 736 cm³ - Rapporto di compressione 9:1 - Potenza massima 67 CV a 8000 giri/min - Coppia massima 6,1 kgm a 7000 giri/min - Distribuzione a 2 valvole per cilindro, albero a camme in testa, catena - Alimentazione a 4 carburatori Keihin B750A - Lubrificazione a carter secco, capacità impianto 3,5 litri - Raffreddamento ad aria - Accensione a batteria e spinterogeno - Avviamento elettrico

Trasmissione

Primaria e secondaria a catena - Frizione a dischi multipli in bagno d'olio - Cambio a 5 marce, leva a sinistra - Pneumatici ant. 3,25x19, post. 4,00x18

Telaio

Doppia culla chiusa in tubi e lamiera d'acciaio - Sosp. ant. a forcella telesidraulica - Sosp. post. a forcellone oscillante, con molle e ammortizzatori coassiali, regolabili - Freno ant. idraulico a disco, post. meccanico a tamburo - Serbatoio benzina 17,5 litri

Dimensioni e peso

Passo 1455 mm - Lunghezza 2160 mm - Larghezza 810 mm - Altezza sella 780 mm - Peso a secco 225 kg

Prestazioni

Velocità massima oltre 190 km/h - Accelerazione ¼ miglio in 13,2 s - Consumo medio carburante 6,3 litri/100 km



Principale fiore all'occhiello della CB 750 Four, il poderoso 4 cilindri vanta fra l'altro la lubrificazione a carter secco, soluzione tipicamente "racing", adottata pure per contenerne l'altezza. Si noti la pedivella per l'avviamento d'emergenza.

AUTOCARRO FIAT 682 N



L'imponente sagoma del Fiat 682 N 3.



Fiat N2 ed N3 a confronto.

SEMPLICE TRIONFO

di Gian Paolo Arborio



Una pubblicità del Fiat 682 N 3.

Evoluzione controllata. Il Fiat 682 effettua i primi giri di ruote con un aspetto simile al suo predecessore: il 680. Veste ancora un abito privo della più piccola fantasia estetica

C'è l'essenziale, il minimo indispensabile per disegnare l'autocarro - base, ovvero zero fronzoli. Non può essere altrimenti, si tratta di ricostruire l'Italia nel secondo dopoguerra, quindi prima di tutto il lavoro, requisito indispensabile per dare continuità al progetto di (ri)nascita nazionale. Nel vederlo suscita più diffidenza che comprensione, non piace: rompe con il passato, ma non innova molto. È il classico "voglio, ma non posso". La potenza è relativa e scalza di poco il 680, inoltre emerge la fragilità del propulsore. L'indecisione dura un anno, poi nel 1953 ecco la miglioria che soddisfa tutti, la meccanica acquisisce affidabilità e il successo è immediato. Manca ancora il dettaglio esterno, una cabina che non sia legata al passato. Nel 1954 viene presentato l'N2, la cilindrata è di 10.676 cm³, i cavalli sono 140, derivati da sei cilindri in linea con distribuzione a valvole in testa e iniezione diretta. Nel 1955 i cavalli passano a 152 e viene introdotto il servosterzo. In quanto all'aspetto, debutta l'ovale con il baffo: è l'apoteosi. In sintesi un trionfo che dura trent'anni. Il 682 assorbe qualità e quantità, non eccelle in nulla, sa fare bene tutto e soprattutto i meccanici lo riparano con pinze e fil di ferro. Leggenda o realtà? Sicuramente un fondo di verità c'è, la semplicità con cui è costruito prevede una manutenzione economica e veloce. E poi fisiologicamente il

682 ha pochi inconvenienti, non ha esitazioni anche quando il carico è over size. Il successivo N3 rimane fedele al cliché originale, tuttavia un aggiornamento della potenza è indispensabile e utile. Il propulsore sigla 203 A/61 raggiunge la cilindrata di 11.548 cm³ che vale 178 cavalli a 1900 giri/minuto, la portata è sostanzialmente invariata: 75,5 quintali. L'abitacolo è spazioso, nonostante il tunnel motore, con ampie luci sui lati e comodi spazi interni, tali da



Il 682 sulle piste africane (archivio Iveco).



Fiat 682 N 3 in occasione di un trasporto eccezionale.

travolgenti, la robustezza dell'ottantadue esponenziale, tanto che all'inizio degli anni Ottanta, quando esce di produzione, sono in molti a rimpiangerlo. Nel 1988 il piazzale Iveco a Torino in Lungo Stura Lazio, vede parcheggiato un esteso gruppo di 682, quasi

A questo punto è stato acquisito dai fratelli Angelo e Giovanni Negri, residenti in provincia di Alessandria. Dopo un accurato restauro è stato riportato in strada. Ora partecipa con successo a raduni e manifestazioni dedicate ai veicoli industriali d'epoca. ▴



Da sinistra. Il Fiat 682 N (seconda serie). Il Fiat 682 N 2. L'esemplare conservato dall'Iveco: l'ultimo 682 prodotto.

permettere l'installazione di un lettino – cuccetta. Il motore 203 trova posto sul fratello maggiore 690 oltre che su alcune automotrici ferroviarie. Come ogni leggenda, anche quella del 682 valica i confini italiani, le piste africane lo accolgono con istantanee benemerenzze. La conquista del territorio lo incorona re d'Africa. La Fiat insedia una nutrita rete di assistenza, ne descrive i pregi attraverso i fotogrammi Cinefiat di "African roads". Le immagini sono

tutti in livrea bianca. Sono pronti per l'imbarco verso l'Africa. È l'ultima fornitura prima dell'addio. Oggi gli appassionati di autocarri storici non lesinano ricerche e cure per mantenere viva la leggenda. Il 682 N3 con terzo asse Battagliano, che appare nelle immagini, ha lavorato a lungo per un'azienda di movimento terra. Giunto a fine carriera è stato impiegato per trasporti agricoli durante il periodo della vendemmia, fino al 2015.

	FIAT 682 N	FIAT 682 N2	FIAT 682 N3
Anno	1952	1955	1962
Cilindrata cm ³	10.170	10.676	11.548
Potenza CV	140	152	178
Cilindri	6	6	6
Portata q.li	77	76	75,5
Velocità km/h	57	59	66



Fiat 682T 4 (archivio Pasquale Caccavale).



Fiat 682 N 3 con il terzo asse Battagliano dei Fratelli Negri.



5-6 novembre

OLD TIME SHOW

La 17ª edizione di Old Time Show non deluderà gli appassionati in cerca di emozioni; a fianco della mostra scambio in cui troveranno spazio espositori, ricambisti, artigiani ma anche Club specializzati e Registri di marca si potranno visitare due esposizioni tematiche: la prima dal titolo "Moto Guzzi, un trionfo di corse" metterà in esposizione alcune moto d'epoca che hanno fatto la storia della velocità: dalla C 2V alla mitica Otto cilindri, la storia di Moto Guzzi è costellata di vittorie; la seconda intitolata PARIGI - DAKAR AUTO DA CORSA E GRANDI RALLY che permetterà di ammirare le "Regine d'Africa" che, da oltre mezzo secolo, dominano i raid e i rally più duri del mondo; in gare sotto il sole rovente di giorno, nel gelo di notte, con assistenza e rifornimenti a dir poco problematici, su tracciati dove orientarsi è già un problema. Ricca e vasta sarà la sezione dedicata ai ricambisti specializzati.

L'atmosfera anni 50 invaderà i padiglioni fieristici con un'ampia parte espositiva dedicata a moto e auto customizzate americane d'epoca e non solo, presenti inoltre i preparatori e professionisti della personalizzazione. Occhio puntato anche sul settore delle auto elettriche che stanno pian piano popolando le nostre città – passando per mezzi più leggeri come le biciclette a pedalata assistita o i monopattini elettrici, arrivando alle moto e agli scooter elettrici, con modelli che stanno lentamente guadagnando mercato e presenza sulle strade. Tra gli eventi collaterali Roberto Poggiali e il team Quad Evolution allietteranno il pubblico di Old Time Show, con i loro esilaranti spettacoli. In questi 9 anni si sono esibiti a Parigi, a Roma, a Ginevra, a Oslo, a Milano, a Capo Verde, a Madrid, in Qatar negli Emirati Arabi, alla MotoGP di Misano e alla Scuola di Polizia a Mirabilandia.

www.oldtimeshow.eu



12-13 e 16 novembre a Castel d'Ario

GIORNATA MONDIALE MOTORISMO STORICO

Il Comitato organizzatore annuncia per il 16 novembre la 6ª giornata GIORNATA MONDIALE MOTORISMO STORICO, l'iniziativa è intitolata a Tazio Nuvolari e si svolge nel giorno del 130° di anniversario della sua nascita. L'evento si svolgerà in tre giornate e sarà ricco di appuntamenti. Il sabato 12 novembre sarà dedicato al 3° Concorso di Eleganza per auto d'epoca "Tazio Arbitr Elegantiarum" che si svolgerà in piazza Tazio Nuvolari per tutta la giornata e sarà accompagnato dal raduno di auto storiche da competizione e da passeggio. Domenica invece avrà luogo la seconda edizione della gara di regolarità classica denominata CRONOTAZIO. Mercoledì 16 si terrà la Cerimonia Ufficiale presso il monumento di Tazio Nuvolari della 6ª GMMS e del 130° anniversario della nascita di Tazio Nuvolari, con la consegna del PREMIO NUVOLARI ai personaggi che si sono distinti nella valorizzazione del prestigio e della fama del grande pilota. Ci sarà anche la consegna agli studenti dell'istituto "IAL Lombardia" degli attestati di partecipazione allo stage formativo in restauro di veicoli d'epoca dell'anno scolastico 2021-2022. A seguire il convegno sempre dedicato al famoso pilota.



2-11 dicembre a Essen

ESSEN MOTOR SHOW

I quattro pilastri portanti dell'ESSEN MOTOR SHOW

– Classiche, automobili sportive, tuning e motorsport – sono

garanzia di un evento di grande

fascino ma il Classic & Prestige Salon, evento nell'evento, accompagnerà i visitatori nella tradizione: su circa 17.000 metri quadrati nel padiglione 1 e nel padiglione 2, il Classic & Prestige Salon - con un'entusiasmante varietà di automobili classiche e prestigiose, youngtimers, supersportive, accessori, pezzi di ricambio, modellini di auto, nonché arte e automobilia – si afferma come un settore base di uno dei più grandi saloni automobilistici tedeschi.

Il Motor Show di Essen si è affermato negli anni come il salone automobilistico annuale più visitato d'Europa e per gli appassionati di mobilità sarà quest'anno un grande palcoscenico sia per le esibizioni che per le esposizioni. Presenti anche i grandi gruppi: BMW sta tornando a Essen, inoltre Continental, H & R e Recaro, tra gli altri, hanno già annunciato la loro partecipazione. Fiat, Lexus, Suzuki e Toyota saranno invece rappresentate da un partner commerciale.

www.essen-motorshow.de



12-13 novembre

8° PREMIO "MARTINO FINOTTO" E 1° RADUNO "DEI DORIA"

Gli Amici delle Auto e Moto d'Epoca di Camporosso, in collaborazione con gli Amici della Scuderia delle Palme, rinnovano il classico appuntamento autunnale a tutti gli appassionati degli sport motoristici e ai collezionisti di veicoli storici del comprensorio intemelio e non solo. La giornata di sabato prevede tutto il pomeriggio presso il Centro polivalente "G. Falcone" di Camporosso dove si potrà visitare una ricca esposizione di vetture storiche, da competizione, Vespe storiche e molto altro; all'interno ci sarà una mostra fotografica a tema ed una esposizione di quadri a tema motoristico. A partire dalle ore 16.00 circa, si svolgerà nella Sala conferenze, la cerimonia di consegna del Premio "Martino Finotto 2022", dedicato al mai dimenticato pilota gentleman nato a Camporosso nel 1933 e scomparso nel 2014. Anche quest'anno, oltre al premio principale che verrà assegnato a un ex pilota non professionista, verranno assegnati altri premi speciali a giovani piloti particolarmente meritevoli. Il programma della domenica prevede, a partire dalla prima mattina, il nuovo raduno di auto e moto d'epoca a Dolceacqua nella piazza Mauro, da dove partirà il giro turistico attraverso Dolceacqua in direzione Apricale, Bajardo, Passo Ghimbegna, San Romolo, Perinaldo, Vallecrosia e ritorno a Dolceacqua per esposizione veicoli e pranzo presso il Ristorante L'Osteria di Caterina in piazza Mauro. Seguirà la premiazione, saluti e ringraziamenti. amiciautomotoepoca@gmail.com





3-5 febbraio

BREMEN CLASSIC MOTORSHOW

Si svolgerà alla MESSE BREMEN la 21ª edizione del salone di Brema segnando tradizionalmente l'avvio in Germania della stagione delle auto d'epoca. Dopo una pausa forzata il grande mercato di Brema tornerà ad accogliere migliaia di visitatori e appassionati, oltre a centinaia di espositori. Gli organizzatori non hanno perso tempo e hanno utilizzato la pausa legata al coronavirus per innovare la loro offerta: hanno organizzato due eventi online della durata di diverse ore raccogliendo ottimi feedback. Questo salone non è solo espositivo ma è anche l'occasione per vivere, sentire e provare tutte le emozioni legate al mondo delle auto storiche attraverso show, esibizioni e mostre interattive.

www.classicmotorshow.de**1000 MIGLIA 2023 ED EVENTI FRECCIA ROSSA**

Presentata la 1000 Miglia 2023 che a sorpresa si svolgerà in 5 giornate di gara che, dal 13 al 17 giugno, impegneranno le 405 auto ammesse al via da Brescia: 2180 km, 135 Prove di Regolarità e 9 di Media. Iscrizioni aperte fino al 13 gennaio.

1000 Miglia Warm Up USA Dal 18 al 23 ottobre. Un format ideato per preparare gli equipaggi stranieri ad affrontare la parte sportiva della 1000 Miglia. A una prima giornata in circuito di training sulle tecniche delle prove di regolarità, seguiranno tre giorni di gara.

1000 Miglia Experience UAE Dal 4 all'8 dicembre. 1.600 km riservati a 100 auto che in quattro giorni attraverseranno i sette Emirati, con partenza da Dubai e arrivo ad Abu Dhabi.

Coppa delle Alpi Dall'1 al 4 marzo. Competizione invernale di regolarità per auto storiche di circa 1.000 km si svolgerà tra le Dolomiti e le località alpine di Italia, Austria e Svizzera.

Sorrento Roads Dal 31 marzo al 2 aprile tra le strade di Sorrento: tre giorni di guida nello scenario mozzafiato del Golfo di Sorrento.

1000 Miglia Warm Up CH Un weekend a fine aprile di training, prove e una gara conclusiva in perfetto stile 1000 Miglia nella regione svizzera del Ticino meridionale.

**1000
MIGLIA**13-17
giugno
2023

11-15 febbraio 2023

**NEIGE ET GLACE 2023
BY ZANIROLI****ZANIROLI**
CLASSIC - EVENTS

Per la sua 68ª edizione, il Rallye Neige et Glace prenderà il via dal Peugeot Adventure Museum di Sochaux. La prima giornata di verifiche amministrative e tecniche, si concluderà con una cena nel parco del museo, prima del grande inizio in notturna, tradizione del più sportivo dei rally invernali. Quasi 175 chilometri in direzione Malbuisson, sede della manifestazione, che sarà raggiunta a serata inoltrata. Lunedì seconda tappa, con un anello di 300 km porterà i concorrenti sulle stradine del Doubs, salendo lungo il confine svizzero, non lontano dal famoso sentiero dell'assenzio. Pausa pranzo nel villaggio di Damprichard, poi una discesa a Pont nel primo pomeriggio, impreziosita da prove di regolarità (Mattina 5 ZR - Pomeriggio 5 ZR). Martedì terza tappa sempre ad anello, dopo una prima prova nelle foreste vicino a Malbuisson, e un grande anello di 345 km verso il Giura e i suoi paesaggi magici, che condurrà i concorrenti di ZR in ZR fino al pranzo ad Arbet, una città vicino a Oyonnax. Nel pomeriggio la salita al Malbuisson offrirà ancora delle belle novità per una interessante sfida. Mercoledì il tradizionale anello di 242 km intorno a Malbuisson sarà composto principalmente da prove di regolarità su strade forestali dove la navigazione giocherà un ruolo decisivo. La pausa pranzo sarà alla Salle des Fêtes di Labergement Ste Marie. L'ultimo settore di regolarità si disputerà sulla formidabile costa di Rochejean, una vera e propria pista da bob, in salita dove tutto può ancora essere rimesso in gioco, come spesso accadeva in passato (Mattina 7 ZR - Pomeriggio 5 ZR). Ritorno a Malbuisson per le premiazioni finali e la cena di chiusura. Come sempre la grande professionalità di Zaniroli Classic Events sarà garanzia di un evento di grande qualità e divertimento in paesaggi da sogno.

www.zaniroli.com**ASPETTANDO LA DAKAR****DESERT
ENDURANCE
MOTORSPORT**

IN COLLABORAZIONE CON

Adrenaline**VICTORIOUS****Il camion Iveco col muso
alla Paris-Dakar**

Abbiamo già scritto riguardo la genesi del raid più famoso al mondo trasformatosi nel tempo in un rally difficilissimo per percorsi e affidabilità richiesta ai partecipanti, sia uomini (e donne) che veicoli.

Ed ecco che da subito (1978) l'organizzazione della corsa si avvale, oltre che di camion agili, anche di vere e proprie navi del deserto, per trasportare la seppur primitiva logistica del campo serale (bivacco) ma anche poter contare su una proverbiale affidabilità e perché no velocità di crociera. Non solo. Molti dei primi partecipanti alla Paris-Alger-Dakar che si cimenterono in camion scelsero per gli stessi motivi i camion a muso lungo in versione 4x4 o anche a 3 assali sempre in presa (Daf, Volvo, Acmat, Man, Renault).

Fu questa l'epopea dei Musoni, veicoli che diventarono un "cult" all'epoca e che 15 anni dopo elevarono in tutto il mondo la loro fama attraverso un'altra spettacolare iniziativa inventata da Iveco e da un

eclettico viaggiatore: Overland Iveco World Truck Expeditions.

Ma torniamo ai camion della Paris-Dakar. Musoni Iveco, pardon... Unico cioè la divisione Iveco francese che donò i primi camion (ed equipaggi formati da esperti collaudatori) per supportare le prime edizioni della corsa. Un successo!

E da qui il passo fu breve per vedere direttamente in gara, in maniera sempre più frequente, i celeberrimi PAC 26 (cioè i PC190-26): musoni Iveco Magirus costruiti dall'appena nata Iveco presso le sue consociate di fondazione e destinati commercialmente ad utilizzi estremi. Le versioni antiche montavano motori Deutz raffreddati ad aria; le versioni tropicali motori Fiat raffreddati ad acqua. Vere locomotive inarrestabili, proprio per questo scelte in seguito da Overland.



Un periodo di presenza alla Paris-Dakar che tramontò solo di fronte a progressivo affermarsi di modelli successivi, che comunque permisero ai musoni Iveco di partecipare ancora fino alla fine degli anni 90. Dopodiché lasciarono il passo ai primi Eurotrakkler e, in seguito, al più evoluto Trakker, che scriveranno un'altra pagina gloriosa di storia per Iveco al rally raid più famoso.

Desert Endurance Motorsport, attenta nel suo progetto a enfatizzare la storia, parteciperà alla prossima edizione della Dakar Classic con anche un musone Iveco. Sì, proprio un fratello (di fine anni 80) delle inarrestabili navi del deserto. Circa 200 cavalli motore, 4 ruote motrici, una cabina con il muso, un leggero cassone telonato contenente ricambi propri e per alcune auto del team. Questo sarà il 150-16 ANW del team, sicuramente protagonista dell'edizione 2023 della corsa.

E non è tutto. Proprio come all'epoca l'equipaggio sarà formato da un pilota esperto dell'azienda, Giuseppe Simonato, dalla 'nostra' Nunzia al debutto dakariano e da Andrea Cadei.

Se il prossimo gennaio vedessimo una gigantesca nuvola di polvere, in mezzo al deserto arabo, avanzare ad oltre 100 km/h mentre suona la tromba marina, cosa ci verrebbe immediatamente in mente?

L'avventura continua su WWW.VICTORIOUS.CH



WEEK END CON LE VECCHIE SIGNORE

Da ben 16 anni l'ultimo fine settimana di luglio ha luogo nei territori di Mondovì, Vicoforte e Ceva un raduno di auto costruite prima del 1940; il raduno è organizzato da Mario Garbolino con la preziosa collaborazione del Club Ruote d'Epoca della Riviera dei Fiori di Villanova d'Albenga. Hanno partecipato quest'anno 50 equipaggi provenienti anche dalla vicina Francia, su vetture in perfetta forma, conservate o restaurate; l'alto livello della manifestazione è testimoniato da ben 5 "Manovelle d'Oro" che l'Asi ha assegnato all'evento nelle varie edizioni. Quest'anno presente in giuria il commissario Asi Michele Lombroso, oltre a alcuni consiglieri federali, in rappresentanza del Presidente Alberto Scuro. Sono stati tre giorni dal fascino retrò, durante i quali i partecipanti hanno potuto conoscere le bellezze della Valle Ellero: il primo giorno visita e pranzo al paese medievale di Prea che ha accolto gli equipaggi con entusiasmo e prelibatezze enogastronomiche. Il sabato, attraverso le valli Monregalesi, arrivo a Vicoforte ed esposizione delle vetture, a seguire sosta a Mondovì dove si è svolto l'evento di costumi d'epoca che ha permesso di esibire le meravigliose vetture unitamente al fascino degli equipaggi perfettamente calati nei lontani anni '40. A contorno di questo affascinante evento, sempre a Mondovì, si è svolto il Supercar Bertone con presentazione della Fiat X 1/9 eccezionalmente restaurata dagli studenti degli istituti CFP e "Cigna-Baruffi-Garelli" supportati dai maestri restauratori Stefano Mirto e Marino Musso e aiutati dall'imprenditore Enzo Garelli.

La domenica esposizione delle "Vecchie Signore", visita alla mostra scambio e prova di abilità non competitiva per le 42 vetture Bertone partecipanti all'evento Supercar. Un fine settimana all'insegna della passione, della storia e del divertimento.

www.ruotedepocarivieradeifiori.it/



Nella foto Augusto Zerbone, presidente del Club Ruote Storiche della Riviera dei Fiori, e Mario Garbolino, organizzatore dell'evento, con la Manovella d'Oro 2022.

Il folto gruppo di soci e simpatizzanti che hanno partecipato al raduno.



■ ABRUZZO FORTE E GENTILE!

Nel week end di fine settembre, favorite da un meteo bellissimo, si sono date appuntamento a Carsoli una settantina di vetture costruite tra il 1925 e il 1996 che hanno dato vita a un evento storico e culturale: casali, castelli, conventi sono stati inseriti nel tour di tre giorni, organizzato dall'ASD AU.S.CUL.TER, che ha toccato Paganico Sabino, le Grotte di Pietrasecca, Tagliacozzo che ha aperto le sue bellezze, come le chiese di San Cosma e Damiano e San Francesco, il Palazzo Ducale e la celebre Piazzetta.

Il giro è proseguito il sabato a Rocca di Botte, Oricola, Riofreddo, Vallinfreda, Orvinio, Muro Pizzo, il Lago del Turano, Il Santuario francescano di Fonte Colombo, Rocca Sinibalda, per concludersi la domenica a Colle di Tora. Il tutto con un occhio alle prelibatezze locali, ma anche al cronometro, di stretto tipo meccanico, per la parte competitiva, sia pure a basso contenuto agonistico, che ha completato il menu.

Una manifestazione ben riuscita che sottolinea a dovere il valore culturale e aggregativo del movimento dell'auto d'epoca, primo di una nuova serie che l'Automobile Club L'Aquila, dalla presidente Marvisa Luciani, alla guida dell'ente da 12 anni, al nuovo Direttore Paolo Riccobono, si augura di portare avanti. (F.C.)



L'MG MAGNA F-Type del 1932 dei signori Michele Di Paolo e Livia Terzi.
La Fiat 522 anno 1931 di Fabrizio Palluzzi lungo il percorso.
Il gruppo delle vetture partecipanti alla manifestazione, in primo piano la Bentley 3/4.5 Litre 1925 di Thomas Wood.



■ 50 Miglia nel Graticolato

Nel giugno scorso si è svolta la prima edizione della 50 Miglia nel Graticolato, manifestazione turistica in 4 tappe con 6 prove di abilità. Il percorso di circa 92 km (poco più di 50 miglia) si è snodato nel territorio del graticolato romano, con partenza, prove ed arrivo a Noale, ad eccezione dell'ultima tappa che si è conclusa a Villanova di Camposampiero. L'evento è stato organizzato dal club GRATICULE ROMANUS – AUTOMOTO VENEXIA EPOCA, federato ASI, ed ha goduto del patrocinio del comune di Noale e di Città dei motori. Hanno preso il via venticinque equipaggi: la vettura più anziana una Triumph TR3A del 1960, con un equipaggio la cui età complessiva era inferiore a quella della vettura, a testimonianza del grande entusiasmo dei giovani, la più recente una Porsche Boxster del 2001, una delle youngtimer oggi più diffuse. Molti equipaggi erano alla loro prima esperienza in manifestazioni di questo tipo. Una fortunata combinazione ha fatto sì che tra i partecipanti ci fossero 4 auto rappresentative dei rally, ovvero una Fiat 125 S in livrea che ricordava quelle ufficiali degli anni '70, una A112 Trofeo, una

■ ASI TRANSPORT SHOW 2022

La storia dei veicoli utilitari è tornata sulle strade con un evento unico in Italia che vede la partecipazione di autocarri, autobus, mezzi commerciali e ricreazionali di tutti i generi che si sono dati appuntamento al Museo Nazionale del Motociclo di Rimini per poi raggiungere la Repubblica di San Marino.

"ASI Transport Show" ha mostrato al grande pubblico i veicoli che hanno segnato importanti tappe nell'evoluzione del trasporto delle merci e delle persone, mezzi che sono stati i protagonisti dello sviluppo industriale, economico e sociale nel XX secolo.

L'evento ha riportato alla ribalta un mondo composto da veicoli rigorosamente conservati o restaurati con gli stessi criteri utilizzati per le auto più prestigiose, tanto da rappresentare un "unicum" a livello internazionale. A Rimini sono arrivati 57 esemplari e in carovana hanno "conquistato" il Monte Titano per poi essere esposti sul piazzale della stazione ferroviaria della Repubblica di San Marino grazie alla collaborazione del locale Automobile Club. I partecipanti hanno potuto dedicarsi alle visite dell'antica ferrovia che un tempo collegava il piccolo Stato con Rimini, alla Collezione Tameroli di mezzi militari e al Parco Tematico Museo dell'Aviazione.

Gli esemplari più datati risalgono agli anni '30 del secolo scorso, come il Fiat 618 del 1936 e il Lancia 3Ro del 1939 in rappresentanza dei caratteristici "musoni" con cabina arretrata. Per gli anni '40, invece, ecco un iconico modello a cabina avanzata, l'Alfa Romeo 430 del 1947; salendo agli anni '50, l'inizio del boom economico, si può ricordare l'OM Super Taurus del 1954 di media portata e con generoso motore da 5,8 litri di cilindrata. Gli anni '60 e '70 sono stati sicuramente i più rappresentati con un'ampia gamma di modelli e dimensioni per gli usi più disparati, dai piccoli autocarri alle "corriere" da turismo, dagli autoarticolati ai camper. Tra i mezzi più recenti ma che hanno già conquistato un posto nella storia non poteva mancare l'Iveco Turbostar, il "re" delle autostrade negli anni '90.

Riconoscimenti speciali sono andati a

I PIU' ANTICHI

Fiat 508 Camioncino (1936), Luca Isoardi

Fiat 618 Ardita (1936), Alfonso Di Fonzo

GLI AUTOBUS

Fiat 642 (1956), Massimo Scatozza

I RICREAZIONALI

Alfa Romeo Romeo 2 (1958), Mauro Tani

OM Tigrotto M3L (1966), Gino Carretti

I PIU' RARI

Lancia 3Ro (1939), Giovanni Gazzola

Alfa Romeo 430 (1947), Cristiano Politi

Lancia Esatau (1954), Franco Cattadori

OM Tigre (1960), Renzo Gaydou

Lancia Jolly (1962), Mario Santarelli

QUELLI DA PIU' LONTANO

Fiat 691N (1972), Sebastiano Amato

Fiat 691N (1972), Salvatore Bordieri

Iveco Eurostar 440 (1999), Antonino Leotta



■ FESTA IN TRENTINO PER 30 ANNI DI CLUB

Per festeggiare il trentesimo compleanno del sodalizio, dopo i raduni di maggio ai Castelli Romani e di giugno a Salsomaggiore Terme, il Club Fiat 850 Spider Bertone ha chiuso la stagione con un ulteriore meeting a cavallo tra Trentino e Veneto. La manifestazione, con base allo splendido Grand Hotel Biancaneve di Folgaria, si è svolta dall'8 all'11 settembre con la partecipazione di 24 equipaggi, tre dei quali provenienti dal Lazio e uno dal Nord della Svizzera. Giovedì pomeriggio la carovana ha effettuato un percorso panoramico all'ombra di Forte Belvedere per raggiungere Lavarone dove è stato visitato il museo del miele. Venerdì trasferta in terra veneta fino all'altopiano di Asiago con visita a Forte Corbin e, nel pomeriggio, al museo della grande guerra. Tutto trentino il programma del sabato con la salita al bellissimo Castel Beseno dal quale si gode un magnifico panorama sul fondovalle; nel pomeriggio trasferimento a Nogaredo per visitare le celebri distillerie Marzadro. Domenica le spiderine hanno compiuto il giro del Toraro, sconfinando nuovamente nel vicentino lamben-



do le piccole Dolomiti e attraversando ben tre passi sono rientrate a Folgaria per il pranzo finale. Grande la soddisfazione dei partecipanti e degli organizzatori per una manifestazione perfettamente riuscita che suggella la chiusura del trentesimo anno di attività del Club. Il direttivo sta già organizzando tre raduni per il 2023 e con l'occasione invita tutti i possessori di 850 Spider ad una presa di contatto per vivere assieme la passione per questa piccola grande auto.
www.fiat850spider.it



■ XI MEETING INTERNAZIONALE OPEL STORICHE

Dopo anni di attesa, causa pandemia, è tornato in Italia, a Parma, il Meeting Internazionale per Opel storiche a trazione posteriore, immatricolate prima del 1986. Presenti un centinaio di vetture, provenienti da varie parti d'Italia, ma pure da Svizzera, Austria, Germania e Slovenia, alcune delle quali di indubbia rarità. In particolare, una Olympia Rekord del 1956, una Kapitän del 1958 e una Kadett Caravan del 1964 dall'Italia; una Manta GT/E e addirittura una Manta GT/E Cabrio dalla Germania; una Olympia Rekord del 1951 e una Kapitän del 1954 dalla Slovenia. Elevata la qualità delle vetture anche per quelle diffuse in Italia negli anni 60 e 70, come le Kadett, rappresentate da due B coupé Rallye 1100, prima e seconda serie, due B berlina 4 porte L ed LS, una C berlina 4 porte Lusso, una coupé C SR 1.2 e una delle ultime C 1.0 S "Berlina", del maggio 1979; "Last but not Least", una rarissima, in quanto non importata ufficialmente, C 1.2 Aero. Nutrita la partecipazione delle Manta, coi rari esemplari già citati, inoltre con un'ottima SR 1,6 Silver e varie 1.2 L nei tipici colori sgargianti degli anni 70. Molte anche le GT 1.9, fra cui uno splendido esemplare ex Italia tornato a Russelsheim, dov'era stato costruito. L'ammiraglia Rekord era ben rappresentata da una P a 2 porte, due P II a 4 porte, una A a 2 porte e vari esemplari di ottimo livello di C a 2 e 4 porte standard e



lusso, oltre a una Caravan, ormai introvabile in Italia. Presente nel 50° anniversario dal lancio della Rekord D, avvenuto nel 1972, un esemplare della serie speciale di fine produzione 2000 "Millionär" del 1977. La versione 6 cilindri Commodore era presente con una 4 porte su telaio C e da varie coupé GS/E. Oltre a potersi confrontare e conoscere, i partecipanti hanno avuto l'opportunità di visitare i monumenti del Centro Storico, accompagnati da guide turistiche. Nel pomeriggio, le premiazioni, da parte di una giuria popolare, di varie delle vetture citate, divise per modello, e l'assegnazione di due Best of Show: alla Kapitän del 1954, da parte del Centro Culturale Franzoni Auto Divisione Classic, e alla Olympia Rekord del 1951, da parte dell'Associazione Amatori Veicoli Storici A.A.V.S., federata FIVA dal 2000 (www.aavs.it). A tutti è stato consegnato un attestato di partecipazione personalizzato; ai proprietari delle Rekord C e D una medaglia commemorativa per i 50 anni con un arrivederci alla prossima edizione, prevista per il 2024.
Carlo Carugati (Opel Fans Italy) e Maurizio Schifano
Foto di Carlo Carugati e Francesca Barbieri

Dall'alto la Kapitän 1954 - Best of Show; la Manta GT-E cabrio, la Olympia Rekord del 1951 - Best of Show e la Opel Kadett Aero.

LE AUTOBIANCHI ALLA RINNOVATA STORICA PISTA DEL MONFERRATO

Il Registro Autobianchi promuove da sempre la cultura e lo sport. Questa volta con il socio Paolo Pensa e il socio Giovanni Deregibus con la DIMSPORT si è addirittura realizzato un sogno: l'acquisto della Pista di Morano Po abbandonata da oltre 50 anni da parte della DIMSPORT. Quella che per anni è stata una giungla con querce, rovi e tanta vegetazione impenetrabile, è stata ripulita (che lavorone!) e asfaltata a nuovo. Le Autobianchi non hanno perso tempo e nell'ultimo fine settimana di settembre si sono radunate all'Hotel Business di Casale, sotto una pioggerellina che in parte ha rovinato il panorama durante i percorsi sui crinali. Per fortuna la magistrale ospitalità della Cascina Montalbano coi suoi vini e le sue prelibatezze ha allegrato tutti, olandesi, spagnoli, tedeschi e svizzeri che, assieme agli "autobianchisti" italiani, hanno brindato alla bella compagnia. Cena al ristorante La Torre con il giornalista Luca Gastaldi poiché il Memorial era dedicato al padre che in ABARTH ideò il Trofeo AUTOBIANCHI A112 ABARTH. Luca ha donato ai soci varie copie del suo ultimo libro, dedicato a Giorgio Pianta. Domenica mattina, baciati questa volta dal sole, gli equipaggi hanno raggiunto la Pista del Monferrato, nella commozione generale. Prime le timide Bianchine e poi, via via, A111, Primula, A112 normali e ABARTH, nonché Y10, ben rappresentate anche Topolino, 500 e 127 in quanto le Autobianchi dei rispettivi proprietari erano in riparazione. In gruppi di 6 per volta le vetture hanno calcato la pista, per poi radunarsi insieme nella parata finale: 70 auto e 120 persone. Una festa per tutti, memori dei tempi in cui a mordere la pista erano piloti come Fangio, Villosi, Fittipaldi, Regazzoni, Merzario, Brambilla, De Adamich, Vaccarella, Lombardi, Wisell, Moser e ancora le Ferrari e costruttori come Osella, Dallara, Tecno, in una pista in



cui si svolsero campionati svizzeri e il Giro d'Italia dal '73 al '77 e tant'altro ancora.

Durante il pranzo della domenica a Morano la Commissione dei Tecnici esperti ha destinato il Trofeo Gastaldi alla A112 ABARTH più rappresentativa della filosofia della storica gara e, a sorpresa, alla pubblica lettura della targa, è emerso che si trattava dell'auto di Giovanni Deregibus il quale, stupito come tutti, ha ritirato il premio sopraffatto dagli applausi. A tutti premi speciali, tra i quali una bella targa sulla quale è incisa la Pista storica di Morano, nonché i prodotti del luogo. Il Presidente del Registro Autobianchi Marco Lerda, soddisfatto, ha augurato alla DIMSPORT un buon lavoro di restauro della Pista del Monferrato e la realizzazione dei tanti bei progetti già in attesa nel cassetto.

www.autobianchi.org

■ COPPA FLORIOPOLI

Le prime edizioni della Targa Florio partono dal rettilineo di Buonfornello, dove Vincenzo Florio fa allestire i servizi in strutture da smantellare a fine gara. La prima struttura fissa nasce nel 1920 in una frazione di Cerda, per l'occasione denominata Floriopoli. Nel 1923 un incendio distrugge gli impianti, ma Floriopoli risorge cento metri più avanti e lega indissolubilmente il proprio nome alla Targa Florio. In tempi recenti qualcuno prospetta di demolire l'impianto, ma si oppongono i cittadini che amano la Targa Florio e ciò che rappresenta nel Motosport: la Casa della grande corsa siciliana. Per tenere viva la luce su questo monumento alla Storia dei Motori nasce la manifestazione denominata Coppa Floriopoli, organizzata come concorso dinamico di conservazione e restauro per auto d'epoca da un gruppo di appassionati con il patrocinio della Città Metropolitana di Palermo, proprietaria della strutture di

Floriopoli, dalla Città di Termini Imerese e del Comune di Cerda in collaborazione con Casa Florio e molti sponsor. La Coppa Floriopoli, giunta il 2-4 settembre 2022 alla seconda edizione ha proposto una bella selezione di vetture sportive d'epoca o rappresentative della Targa come l'Abarth 1000 SE 018 prima di classe nella Targa Florio del 1971 con Mario Barone-Maurizio Campanini, l'Abarth Simca 1300 che corse nel 1963 con Vincenzo Arena - Ada Pace e la Lotus 23 di Giorgio Schon, vincitore della prima edizione della Targa Florio Storica del 1986 con "Apache". Lo stesso Schon è stato premiato dalla giuria presieduta da Daniele Audetto, ex d.s Ferrari, che ha premiato anche la sua Porsche 910 di Bernd Becker. Fra le manifestazioni collaterali sono da segnalare la mostra del fotografo Roberto Barbato, ricca di scatti sulla Targa Florio, e la consegna al Museo della Targa Florio dei cimeli storici del pilota catanese Vincenzo Arena, recentemente scomparso.

www.coppafloriopoli.com



Targa Florio del 1925, il passaggio da Floriopoli della Peugeot 174 S di André Boillot.



Le Lancia Fulvia HF 1,6 di Giorgio Onori e Murizio Cucciolla.



Abarth 1000 SE 018 di Angelo Miniggio.



Porsche 911 di Buending.

■ Grande successo per Modena Motor Gallery

Nonostante il maltempo e la giornata elettorale molti i visitatori intervenuti e tante le emozioni vissute: a partire dalle mostre su Nuvolari e Villeneuve, considerati da Enzo Ferrari i più grandi piloti al mondo in epoche diverse, alla novità della mostra delle due ruote, i Cinquantini che hanno davvero segnato un'epoca e che per molti sono stati un simbolo di autonomia e di indipendenza, insomma, uno status. Sorpresa ha suscitato la novità che vedeva la galleria occupata dalle ultime produzioni di Spider e Cabriolet moderne prodotte dai grandi brand della Motor Valley: Maserati, Ferrari, Pagani, Lamborghini, Dallara. MMG è infatti la vetrina che mette in mostra il passato e il futuro. È grazie alla storia di artigiani, ingegneri, battilastra, tecnici che questa terra continua ad essere più che mai la capitale della Motor Valley mondiale. Soddisfacenti per pubblico ed espositori gli scambi commerciali di auto, automobili e ricambi. Molto seguita anche la sfilata di moda che si è tenuta grazie alla direzione di Patrizia Arilli. Grazie al Porsche Club Transaxles cinquanta tra Porsche 924-944-928-968 hanno scelto Modena Motor Gallery per il loro colorato raduno. La due giorni si è conclusa con l'incontro del giornalista televisivo e scrittore Giorgio Terruzzi presso l'Agorà ACI storico. Terruzzi ha offerto al pubblico un racconto originale e unico, spaziando tra le corse epiche e l'attualità più stringente, attraverso grandi eroi come Ascari, Senna, Villeneuve. Come ogni anno la manifestazione è stata impreziosita da una serie di presenze istituzionali come le Forze dell'Ordine, Unimore, l'Autodromo di Modena-Marzaglia, l'I.I.S. Ferrari di Maranello, i Musei privati Panini, Stanguellini, Righini, i club motoristici cittadini delle due e quattro ruote. Tanti anche i personaggi che hanno partecipato: il famoso chef Massimo Bottura, che insieme al Sindaco Giancarlo Muzzarelli ha tagliato la prima fetta della torta inaugurale della decima edizione, Claudio Lusuardi, Leo Turrini, Mario Donnini, lo scrittore Emiliano Tozzi, gli artisti Alessandro Rasponi e Gennaro Graziano con Sabine Villeneuve, cugina di Gilles; Modena Motor Gallery ha festeggiato il suo decimo compleanno confermando di essere veramente il salotto buono del motorismo d'epoca. La manifestazione, organizzata da Vision Up e ModenaFiere, è realizzata in partnership con ACI Storico, Motor Valley Development e BPER Banca, con il sostegno di Camera di Commercio di Modena, Comune di Modena, Fondazione di Modena e con il supporto di B.I.G. Broker Insurance group, ASI, Circolo della Biella, Club Motori di Modena, Musei Ferrari, Prima Press.

www.motorgallery.it



■ Gran Criterium Veturlette a Chieti

Lo spettacolo motoristico organizzato da Ruote Classiche Teatine, club affiliato ad Acì Storico, con la collaborazione di Acì Chieti, Comune di Chieti e Regione Abruzzo, ha catturato l'attenzione generale: organizzazione perfetta e parco macchine di ottimo livello. Un tempo a gareggiare al Gran Criterium delle Veturlette furono le biposto Sport 750 cc e le Formula 3 di 750 cc, oggi lo sono state venti barchette. Venerdì 13 maggio ritrovo nella città abruzzese dei partecipanti, verifiche sportive e poi tutti alla scoperta della storia millenaria della città. Sabato mattina partenza ufficiale della manifestazione inserita nel format di Acì Storico, Ruote nella Storia. Il percorso, assai guidabile e molto panoramico ha condotto la carovana storica in montagna fino a Fara San Martino. Nel pomeriggio ritorno in città per dare vita all'atteso spettacolo sul Circuito di Villa Comunale. Al cospetto di migliaia di appassionati le vetturette, prima impegnate nella sfilata e poi nelle spettacolari batterie hanno offerto uno spettacolo degno delle attese, conquistando unanimi consensi e applausi a non finire. La cena di gala, ospitata nella chiesa sconsacrata delle Crocelle e alla quale hanno partecipato il Sindaco di Chieti Diego Ferrara, il suo vice Paolo De Cesare e l'Assessore allo sport Manuel Pantalone oltre al Commissario Straordinario Giovanni Legnini, al

Segretario Generale dell'Acì Gerardo Capozza e al vice presidente dell'Acì Chieti Mario Aloè ha suggellato una rievocazione ricca di spunti storici non solo automobilistici.

La serata si è conclusa con la premiazione: tra i riconoscimenti assegnati vanno sicuramente menzionati quelli attribuiti a Mauro Giansante (Triumph TR3 Le Mans), a Giuseppe De Angelis (Giaur Taraschi che partecipò alla gara negli anni '50), alla famiglia Veneruso (Urania 750 Sport ex Maria Teresa De Filippis), a Fabrizio Lorenzoni (Stanguellini Corsa) e al teatino Dino Marchionne (Ferrari 360 Modena).

La madrina della manifestazione, Alessia Fabiani, sventola il tricolore alla partenza.



Sotto la Osca Faccioli 750 sport del 1949 di Nicola Pastore.



gli annunci di *epocAuto*

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

AUTO

ALFA ROMEO 916 Spider, 1996, in perfetto stato, capote nuovissima, nero metallizzato versione Expo, interni pelle. 12.000 euro Tel. 335.5393147 – pierluigichiodellcr@gmail.com – Cremona



ALFA ROMEO Giulia Nuova Super 1300, 1975. Targhe libretto e complementare originali del 75 - unico proprietario - conservata da facile restauro. 7500 euro. Tel. 338.8961550

ALFA ROMEO Giulia Spider 1600cc del 1964, da restauro totale. Vettura completa. Manca telaio capote. Documenti USA. 25000 euro. Tel. +39 3273361889 - garagistoriche@gmail.com

ALFA ROMEO Alfa Sud, 1983, II serie cilindrata 1186, targhe e libretto originali, iscritta CRS, ASI, cavalli 68, chilometri 140000. Tutta riverniciata a nuovo. 6500 euro. Tel. 389.2460749 - guidopelladoni@gmail.com



ALFA ROMEO Alfasud Sprint 1.3, 1977, si valuta permuta. 9900 euro. Tel. 338.8961550



ALFA ROMEO AR 75, 1989, 1600cc, perfetta, curatissima in tutti i particolari, nessun intervento da fare, km 9800 reali. Prezzo dopo contatto. Tel. 338.2000005



ALFA ROMEO GT junior, 1967, uniproprietario, interni perfettamente conservati, meccanica revisionata, verniciatura nuova. 36.500 euro. Tel. 334.1021236

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

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

VTEAMPROJECT
SPORT MANAGEMENT & RACING

via Fondò Ausa 66, Dogana Bassa, 47891, RSM
tel: +39 333 1329202 & +39 6932 246061
email: office1vtp@gmail.com



ALFA ROMEO GT, 1970, rosso alfa, interno nero originale, targa Roma originale, meccanica revisionata e motore km 0, carrozzeria sana ma da rivedere e interno da rifare, documenti ok da passaggio immediato, 3 proprietari, 34.000 euro poco tratt. o eventuale permuta parziale e differenza a mio carico con Ferrari, Porsche, AR Sz, Jaguar, astenersi per tempo o altre richieste. Tel. 328.0871356 (ore ufficio) - pmi69@live.it

pacchi originale Alfa, km 159.000. 5800 euro. Tel. 347.8825498 ore lavoro; infobiemmeclassic@gmail.com



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



ALFA ROMEO GTV 1.8, Twin Spark, 1999. Colore blu, interno stoffa, molto bella, cerchi 16", con porta-



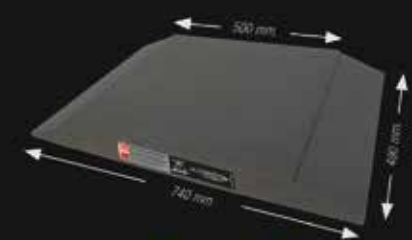
ALFA ROMEO GTV 916, 2000 16V, 1996. Perfetto stato d'uso, con spoiler anteriore-posteriore. Interno in pelle nera. 4500 euro. Tel. 348.5113854

Pneumatici piatti? MAI PIÙ!

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

+400%

maggiore superficie d'appoggio



ALTAIRÉGO
since 2009 tyre cushion sets

www.altairego.it

100% MADE IN ITALY

info@altairego.it

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



Altraepoca
di Enrico Altopiedi

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



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

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

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



ALFA ROMEO spider 2001, ottime condizioni meccaniche ed estetiche, uniproprietario, le otto candele sono state sostituite 10.000km addietro serie limitata n79, si valutano permuta. 9500 euro. mail.mistercar@gmail.com



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

Per Alfa Romeo Giulietta prima serie.
Tel. 340/2290496



AMC 610 berlina 3 luci 1929 Graham Paige 610 sedan. Vettura completissima da restaurare esternamente, motore non bloccato € 25000 - Tel. 338 6840414 - fissorea@yahoo.it



AUDI 100S Coupé, 1971, km 34250, color Grigio Argento, conservata sempre al coperto in garage. Parziale restauro conservativo effettuato in Carrozzeria specializzata in auto d'epoca. Prima serie con doppio carburatore. Iscritta ASI. Tel. +39 3283553543 nicolafava@yahoo.it

AUTOBIANCHI Bianchina cabriolet, la vettura ha subito un restauro parziale conservativo, marciante, iscritta ASI, targhe e documenti originali in ferro, targa CZ 26*** Cerchi a raggi e portapacchi visibile in provincia di Catanzaro. Possibilità di spedizioni in tutta Italia. 18000 euro. Tel. 349.4235178



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



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



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

BMW 320i cabrio, 1990, originalissima mai restaurata in buone condizioni, ferma da alcuni anni 98.000 km reali, motore 6 cilindri da 129 CV documenti ok. Tel. 333.4164968 - Prezzo interessante - Ravenna

BMW 326 cabrio B del 1937, da restauro totale. Vettura già lantonnata e completa. Prezzo dopo contatto. Tel. +39 3273361889. garagestoriche@gmail.com

BMW 728i, 1996, 160.000 km documentati. Restaurata esteticamente. Accetto permuta. 5900 euro. Per info whatsapp 380.1516317 - Ancona

BMW k100 RS, 1986, tenuta più che bene, unico proprietario 122000 km, gommata nuova mai incidentata. Riposta sempre in garage, chiamare solo se interessati no scambio con altri mezzi. 5500 euro. Tel. 333.2115753

BMW Z3 Spider 1996, unico proprietario, hard top pelle rossa, iscritta ASI, 199.100 km, molto bella. 11.500 euro Tel. 347.6302136 - francescog@alice.it - Ancona

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



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



CITROËN CX TRD 25 Turbo 2 immatricolata nel 1988. Cilindrata 2500, full optional: aria condizionata, servo freno, servo sterzo. Colore meteora. Dotata anche di autoradio Phillips con reverse anch'esso del 1988. Unico proprietario. Sempre in garage. Mai incidentata. Motore, carrozzeria e interni originali (persino i tappetini). Perfetta. 210.000 km originali. 10.000 euro Tel. 349.2422717 - Tel. 349.7138912

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



SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI



COMPONENTI MOTORE
E ACCENSIONE



CARBURATORI E
KIT REVISIONE



COMPONENTI IMPIANTI
FRENANTI



FANALERIA E
PARTI DI CARROZZERIA

RICAMBI JAGUAR - DAIMLER - MG - TRIUMPH - MINI
TEL: 0382-525429 0382-523630 EMAIL: INFO@GMAJAG.NET SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

Bonta Classic
garage

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

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

PARTNER RESTAURO ASSISTENZA 2000-4000



CITROËN 11B Limousine. 1955, Km 78000, versione a passo lungo omologata per 8 persone, carrozzeria e motore conservati e perfettamente sani, interni restaurati con eleganti stoffe adatte alle cerimonie nuziali. Utilizzata regolarmente per cerimonie e raduni. ASI con Certificato di Rilevanza Storica. 24000 euro. Tel. +39 3283553543 nicolafava@yahoo.it



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



CITROËN XM 2.0i, 1991, 1° serie, 130000 Km, 2 proprietari, aria cond. abs, stereo, interni in pelle, inserti legno, sostituite sfere sospensioni e scatola guida. Tel. 335.5430333

DATSUN 240z, 1973. Vettura versione Europa con prima immatricolazione italiana. Colore verde #113 con interni marroni. Vettura in ottime condizioni. Iscritta ASI. Numerosi ricambi. Visibile a Milano. Trattativa dopo visione. thegreendatto@gmail.com

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

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



FIAT 1100 Stella Alpina Monviso. 1951, percorsi 500Km dal restauro. Completamente restaurata secondo scheda di produzione da Carrozzeria specializzata. Iscritta ASI con Certificato di Rilevanza Storica e a breve Targa Oro. Condizioni da Concorso. Tel. +39 3283553543 nicolafava@yahoo.it

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



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

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

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

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

FIAT 131 Supermirafiori 1983, colore blu, restaurata con gpl, stereo set. + antenna automatica, da vetrina. 3.600 euro Tel. 349.2957960 - Napoli



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

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

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



FIAT 500 F, 1971, km 62064 Buone condizioni generali, 2 proprietari, targa e documenti originali, necessita di piccoli interventi di carrozzeria. 5500 euro. Tel. 337.607350 Pesaro



FIAT 500 Giardiniera, 1968 (base F) restauro totale maniacale nel 2009, condizioni attuali da vetrina! Omologazione ASI e Registro Storico Club Italia, motore rifatto con soli 3.000 km percorsi, nessun lavoro da fare. 13.500 euro. Tel. 328.4452030

FIAT 500 Abarth 595 replica, 1971, restauro meccanica/carrozzeria, motore nuovo km 2000, dischi, assetto, carburatore dell'orto 40%, faretto + 3 treni gomme 90%. Più di 1000 euro di ricambi. Scambio con 850 Spider Fulvia coupé HF Rally. 14000 euro. Tel. 333.9152521 - 06.9633765



FIAT 500 L, 1969. Colore blu. restauro totale, doppie chiavi, documentazione completa, splendide condizioni, euro 7.500. Tel. 346. 3045499 - Parma

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

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

RICAMBI E ACCESSORI AUTO D'EPOCA

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

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



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

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



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



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



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

FIAT 850 special, 1970, con certificazione ASI in ottime condizioni. Documenti e targa originali 4000 euro. Tel. 338.8007483 Caserta

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



FIAT Barchetta, 1995, targa oro ASI, con hard-top e frangivento in dotazione, aria condizionata, meccanica e carrozzeria perfette, gomme nuove, doppie chiavi, documentazione completa km. 139.000. euro 10.000. Tel. 346.3045499.



FIAT Campagnola ARS1 1.9 benzina del 1951 in ottime condizioni, pronta all'uso e revisionata. Disponibili diversi ricambi. Veicolo ex militare portato ad uso civile nel 1975. 12000 euro. Tel. 335.6841387



FIAT Topolino A, 1947, cc 567, Km 22500 auto in buono stato generale restaurata alcuni anni fa. Certificato di Origine Fiat Classiche Pesaro/Rimini 15500 euro. Tel. 337.607350



FIAT Topolino C 1954. Originale, completa, perfettamente funzionante, targa e documenti dell'epoca. Visibile a Legnago (VR). 10500 euro compreso passaggio. 10500 euro. Tel. 347.2762550

GB Auto
di Gabriele Bacelliere

ANTIQUE CARS
AUTO D'EPOCA
E DI INTERESSE STORICO

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

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



FIAT UNO 60S, 1991, ottime condizioni, targa ASI, superaccessoriata, 30000 km da nuova, qualunque prova. 3500 euro trattabili. Tel. 338.3794121 - Biella. sergio.borghesio@libero.it



JAGUAR E Type FHC 1963, 3.8 FHC (prima serie). Restauro totale documentato, Iscritta A.S.I. Trattativa riservata Astenersi intermediari. Tel. 348.2355042



JAGUAR S-type 3.8 del 1967, perfetto stato, visibile a Trento. 24.900 euro Tel. 335.6751942

Tel: 328 3553543 FAVA NICOLA
BROKER AUTO
CLASSICHE DA COLLEZIONE

Mercedes-Benz 600 SL BRABUS Conservata Anno 2003	Lancia Flavia Sport Zagato Restauro Anno 1965	Jaguar XK 140 FHC Restauro conservativo Anno 1956
Ferrari Dino GT4 Targa Oro A2 PERFETTA Anno 1977	Ferrari 208 GTS Carburatori. Da collezione a serie limitata Anno 1981	Lancia Fulvia Coupé 1.3S. In fase di finitura Anno 1971
Citroen Traction Avant 11 B Ideale per matrimoni Anno 1955	Ferrari 348 TS Condizioni impeccabili Anno 1991	Mercedes 320 SL Conservata Anno 1994
BMW 2002. Conservata. Condizioni da concorso Anno 1972	Ferrari 308 GTS Carburatori. Iscritta ASI con CRS e Targa Oro Anno 1979	Jaguar MK4. Carrozzeria perfetta. interni conservati. Anno 1949

WWW.VINTAGECARITALIA.IT

BLUCCINO di Baldoni Luciano

Restauri auto storiche

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

METTI AL SICURO LA TUA AUTO

www.piccolobrunosrl.it - 049 769580



JAGUAR S-Type 4.0V8; British green, 102.000km, anno 2000; Sensori parcheggio. Tetto apribile, cambio autom, pelle, tagliandi certificati, Uniproprietario, non iscritta ASI, mail.mistercar@gmail.com



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



JAGUAR XK140 FHC, 1956, 44000Km. Restauro professionale completo. Percorsi circa 500km dopo il restauro. Perfetta ed originale, eleggibile Mille Miglia. Iscritta ASI con Certificato di Rilevanza Storica e a breve Targa Oro. Nicola +39 3283553543 nicolafava@yahoo.it (3jaguar)

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



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

i tuoi annunci anche su
www.epocaauto.it

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



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



LANCIA Flaminia coupé, 1962, omologata ASI, restauro completo di carrozzeria, con rimozione motore meccanica cromature gomme e interni in pelle. Si inviano costi restauro e foto. Tel. 335.1456726 Biella gili.guido@virgilio.it

Agenzia Autosprint
 pratiche auto

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

Nazionalizzazioni Veicoli Esteri
 Reimmatricolazioni Moto e Auto Storiche e d'Epoca
 Iscrizione ai Registri Storici tutti i mesi presso la nostra sede

Visita il nostro shop di schede tecniche!

Il database di schede tecniche di veicoli storici più grande del mondo



LANCIA Fulvia 2, 1300, 1972, targa oro con targa nera, nessun lavoro da fare, motore 1300. 6500 euro. Tel. 348.5113854



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

MERCEDES 190 SL, 1957. Prodotta nel 1956, prima immatricolazione 1957. Acquistata circa nel 1971. Mai restaurata di carrozzeria (da rivedere). Buona meccanica con solo un carburatore. Cilindrata 1897. N° cilindri 4. Marce 4. 90.000 euro. Per informazioni +39 335.7315324

MERCEDES 300 CE, 12V pochi chilometri, grigio medio, doppie ruote e ammortizzatori, K Getronic, pompe benzina nuovi. Tel. 340.5887696 - Alessandria



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



MERCEDES 450 del 1973, condizioni perfette. Argento metallizzato, interni in pelle e capote blu nuovi. Meccanica revisionata. Tagliando cambio automatico. 35000 euro. Tel. +39 3273361889 - garagestoriche@gmail.com

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 PARAU RTI RADIATORI ecc. * saldature ad argentana, ottone, tig, alluminio * zincatura opaca stile anni 50 * zincatura lucida azzurra * zincatura gialla * zincatura nera * rimozione elettrolitica dei vecchi depositi senza danneggiare il metallo base * smerigliatura e lucidatura con **CONTROLLO MANUALE DI OGNI SINGOLO PEZZO** * bonifica serbatoi e trattamento interno

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

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

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

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



MERCEDES Benz SL320 1994, 114000Km. Bianca con interni in pelle neri, capote nuova, cambio automatico, telefono di bordo, full optional. Sempre al coperto e mai restaurata, manutenzioni e tagliandi regolari e certificati. Perfettamente funzionante hard top e cerchi AMG compresi nell'offerta. Qualsiasi prova Tel. +39 3283553543



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

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



MERCURY Monterey Breezway del 1963, motore v8 e trasmissione automatica, restaurata, revisionata e pronta all'uso. Tel. 388.6453109



MG B 1977 cabrio iscritta ASI con hard top in ottime condizioni. 12250 euro. Tel. 333.2565870



MG M 1929, restauro conservativo professionale eseguito da Officina Specializzata in auto d'epoca Inglesi. Utilizzata regolarmente. Nata per le competizioni, 3 marce. Iscritta ASI con Certificato di Rilevanza Storica. Tel. +39 3283553543 nicolafava@yahoo.it

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

f.lli rossi
dal 1944
PNEUMATICI
...la sicurezza di una scelta
Pneumatici per auto da collezione

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

fllirossityre
fllirossipneumaticisrl

OSELLA PA10 1984, originalissima plurivittoriosa, con o senza motore BMW. Prezzo da concordare. Tel. 335.6956977 - Bologna

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

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



PHAETON 1977 Excalibur bicolor anno 1977. Iscritta ASI, 7450 cc, cambio automatico e hard-top rimovibile. 50980 miglia. Carrozzeria bronzo / crema, interni chiari in pelle. Catalizzata. Perfette condizioni. Ideale per matrimoni. 49.000 euro. Tel. 335.220453



PORSCHE 911 Carrera 4, modello 964 Spider a trazione integrale permanente, 1989, 50000Km dal restauro di motore, interni e carrozzeria, eseguito in maniera esemplare seguendo la scheda e le tecniche di produzione dell'epoca. Qualsiasi prova. Tel. +39 3283553543 nicolafava@yahoo.it



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

RILEY RMC Roadster, 1949, serie limitata; ASI, blu cobalto, 3 posti ant ruota scorta a vista, 61.915 mi., perf. cond. come foto tutta originale necessita solo riavvio ultime manifestazioni del 2011 messa a punto con circ su strada del 2017 trattative riservate autostoricapp@gmail.com

ROLLS ROYCE Silver Cloud, 1960, Targa Oro Asi, vendo per inutilizzo. Prezzo vero affare. Tel. 338.9369456 - Milano

ROVER 213SE, 1987, da collezione, buone condizioni generali, km 100 mila, unico precedente proprietario dotata di impianto GPL posso spedire. 2850 euro. Tel. 338.7967566 - angelscardi@yahoo.it



SAAB Sedan 2,3 T16 Aero, 2002 Saab 9-5 Sedan 2,3 T16 Aero, 2002, CRS ASI, top D di gamma, 250CV, cambio automatico, grigio met., pelle nera, completa- mente originale, meccanica da tagliandare, ferma da un pò. 1.500 euro. Tel. 338.7109857. simonetti.r@tin.it



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

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

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

VOLKSWAGEN Golf GTI 1982, 1800 cc, targhe originali, verde metallizzato, restaurata, gomme nuove, revisionata. 18.500 euro Tel. 348.4120565 Padova

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

COLLEZIONISTA VENDE:

MGA 1600 MK II, 1962

Bianchina trasformabile e cabrio, 1984

Gamine Fiat Vignale, 1968

Mehari Citroen, 1984

Singer Nine, cabrio 1947

Tel. 335/5604632

DRADICAR
di Antonio Dradi
AMBASCIATORE DEL COMMERCIO
www.dradicar.it - info@dradicar.it

Via Reale 75/A
48123 Mezzano (RA)
Tel. 0544.523012
Cell. 348 4451122
Fax 0544 523800

Fiat 500 Giardiniera 1973. Ottime condizioni, motore e cambio rifatti, accensione elettrica, cambio sincronizzato, gomme nuove. TRAT. RISERVATA	Bmw Z3 1.9i 2001. Ottime condizioni, meccanica ok, capote funzionante, tenuta molto bene. TRAT. RISERVATA	Fiat 500 elaborata Abarth 1960. Assetto Abarth, carburatore Alfa Romeo gta, perfette condizioni, restauro completo.
Chrysler Voyager. 7 posti, cambio ok, motore ok, ottime condizioni.	Fiat 500. Restaurata, ottime condizioni, interni rossi, cambio revisionato.	Fiat Barchetta 1999. Ottime condizioni, vernice perfetta, meccanica ok.
Lancia K, gpl, con gancio traino. 1.500€	Triumph Spitfire 1500 1977. Iscritta ASI. TRAT. RISERVATA	

AUTO NUOVE, USATE E STORICHE DI TUTTE LE MARCHE

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

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

DEMOLITI e RADIATI
PROVENIENZA ESTERA
ORIGINE SCONOSCIUTA
COLLAUDI CPA/MCTC

www.agugginisas.it TEL.02.96320107



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



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

i tuoi annunci anche su
www.epocaauto.it

Autotappezzeria CLASSICA
by Olmi

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

Via Bottaia di S. Sebastiano 30
Bottegone (Pistoia)

info@classicabyolmi.it

www.classicabyolmi.it

Tel./Fax 0573-544896 - Cel. 339-5789431

ACCESSORI AUTO



4 pneumatici 155x15 Vredestein inusati per auto d'epoca Alfa Romeo, Lancia, ecc. 250 euro in blocco. Solo ritiro a Milano. Cell. 3483947199 - Poemax@libero.it



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



Carburatore Weber nuovo, mai montato, 32DMTR3 per A112 Abarth. € 390 - Tel. 338.9385229 - Torino



Cerchi e ruote assortite. Tel. 340/2290496

Condor **autoradio** ultrapiatto 1950-51, funzionante ottimo stato. 180 euro Tel. 329.0454819 bobmaz@libero.it



Ricambi Topolino

SAURO SQUERZANTI

Vasta gamma impianti elettrici
"500 a.b.c." - "Balilla" 3/4 marce
Tutta la gamma Fiat 1100 A.B.E.103

40051 MALALBERGO (BO) - Via La Cascina 3/d
tel. 051 872617 - fax 051 6620147 - cell. 347 6572323
info@saurosquerzanti.it **www.saurosquerzanti.it**



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



Due **carburetori** in bronzo Weber 30 DR3 in buone condizioni, per 1100 A, B e applicazioni sportive. 250 euro cad. Tel. 337.607308

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



Motore nuovo Alfa Romeo 0512 -2000cc, solo da montare e andare completo di carburatori, collettori di scarico, volano, spinterogeno, c'è olio e filtro nuovi. Manca ventola e filtro aria. Vis. In Romagna volendo lo posso fare sentire in moto controllando pressione olio e provare. 5500€. Tel. 349.5842859

Motore per Fiat 500R 126 594 cc, tipo 126A5000 restaurato, pronto al montaggio. 700 euro Tel. 346.3045499 - Parma



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

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



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



Per Alfa 75, monoblocco con testa. Prezzo modico. Tel. 348.5297390

autocarrozzeria frignani

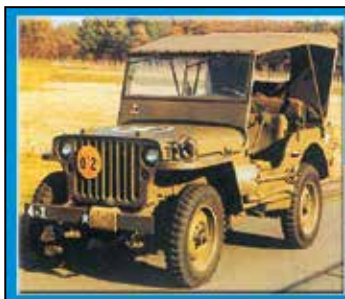
1963-2021

58°

Anniversario



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



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

Ricambi ed accessori per:

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



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



Per Alfa Romeo 75 America, griglia mascherina originale nera, nuova, euro 90. info@promat-meccanica.it

Per Alfa Romeo Alfasud seminuova del 1980, vendo tutte le sue parti usate da auto demolita. Tel. 339.1987696

Per Alfa Romeo cruscotti e volanti, 1956/75, modelli Giulietta berlina spider sprint Duetto GT Giulietta berlina e vari altri volanti. Tel. 338.9369456



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

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



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



Per Alfa Romeo Giulietta Sprint, cofano, da magazzino. 1000 euro Solo ritiro di persona a Milano. Cell. 3483947199 - poemax@libero.it



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



Per Alfa Romeo GT/Giulia/1750/Duetto, vari ricambi: linea di scarico, radiatore, scatola guida, motore avviamento, alternatore, spinterogeno, filtro benzina a bicchiere, cric Battaini ecc. Tel. 329.9622579

EUROTELI - LIVORNO

Tel. 0586.887456 - www.euroteli.it

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

SPEDIZIONI IN CONTRASSEGNO



Per Alfa Romeo motori vari 1956/1980, AR1315, AR 00106, AR00102, AR00112, AR00121, AR00154, AR00548, AR00530, AR526A, AR512, AR530N0949, AR01678 + meccaniche. Tel. 338.9369456 - Milano



Per Alfa Romeo, cerchi acciaio originali 15" 1000 euro Solo ritiro di persona a Milano. Tel. 3483947199 - poemax@libero.it

Per AUDI 100 GL, radiatore nuovo, fondo di magazzino, in buone condizioni. euro 80 compreso spedizione con corriere. Tel. 338.3391744

Per Austin Seven 1922-37, ricambi per le storiche Austin Seven. Tel. 348.2210605 riccardo.barazzetta@gmail.com - Milano



Per Balilla Coppa d'oro vendo scocca in legno pronta da lamierare. Tel. 348 7350293

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



Per Barchetta, volante. Tel. 340/2290496



Per BMW anni '70, serie 4 pistoni in confezione originale. Riferimento 84.50 mat.0818702. 80 euro. pelfo69@libero.it



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

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

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

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

MECCANICA: Serbatoio carburante, marmitta, 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.



Via Astalunga 26/A - 80047 S. Giuseppe Vesuviano NA- Tel. 081/8281363
Paolo 393/9481483 - info@capassoricambi.it - www.capassoricambi.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 €2.630 - (incl. IVA) www.speedwerft.de - Tel. 0049 1703015714 Si parla tedesco e inglese.



Per Fiat 500C Topolino, 1949-54, ricambi vetri, parti di carrozzeria, telaio, capote più altri accessori. Prezzo da concordare. Tel. 338.4566475 - Lucca

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

Per Fiat 503, vendo motore e cambio. Tel. 348 7350293



Per Fiat Topolino A, motorino avviamento revisionato con supporto in bronzo, ho anche un volante in ottimo stato già restaurato. Tel. 337.607308

Per Fiat Uno TD, fanali anteriori e posteriori, frecce anteriori retrovisori, devio e blocco luci. Per Peugeot Talbot fanalini anteriori e posteriori frecce anteriori + vari pezzi. Tel. 349.1509458 - Cesena



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

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



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

Per Lancia Ardea 1948-52 porte anteriori, particolari di meccanica. Prezzo da concordare. Tel. 338.4566475 - Lucca



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

Per Lancia Flavia berlina e coupé, 1960-67, ricambi di ogni genere, catalogo parti di ricambio per Flaminia e altre Lancia, chiavi bianche e nere vergini / camme e pistoni nuovi per coupé 1500. Prezzo da concordare. Tel. 335.6181971 - lucionardi@tiscali.it - Milano



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



Coupé, pinze posteriori revisionate da professionista euro 195.00, mozzi e dischi posteriori praticamente nuovi smontati da macchina incidentata euro 150.00. Dispongo anche di altri ricambi usati. info@promat-meccanica.it

Per Lancia Fulvia e Maggiolone, 4 cerchi BWA in lega come nuovi, perfetti, restaurati verniciati. Tel. 347.1745643 - Genova

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

Per Porsche 911 cambio 915/964 più accessori autobloccante per 964 altri ingranaggi e differenziali. Portiera lato guida + cornice e vetri altro lato, altri ricambi e cerchi. Tel. 340.5887696



Per Renault 4, vecchi modelli, 2 porte anteriori dx sx e due posteriori dx sx visibili prov. Cremona. 70 euro cadauna, euro 200, tutte in blocco non spedisco. Tel. 338.3391744



Per Rolls-Royce, statuetta Spirit of ecstasy degli anni settanta con supporto in marmo. 300 euro Tel. 3463117634



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

Per Opel Astra 1400 8V, 1997, motore con 67.000 km, acquistato e mai montato. 250 euro Tel. 339.5243343 - Bologna



Per Alfa Romeo Alfa 33 e Alfa 75, 2 cerchi in lega 5.5 x 14 h2/39, usati in buone condizioni originali Alfa, solo da riverniciare. 70 euro entrambi compreso spedizione. Tel. 338.3391744

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



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



Per Topolino barchetta, cerchi. Tel. 340/2290496

Per Volkswagen Golf 1 o Golf 2, 4 cerchi in lega di 14 modello Bertone, erano su Golf 1 cabrio. 150 euro Tel. 339.5243343 - Bologna

Per Lancia Gamma 2.5 coupé Pininfarina, 1970, motore completo con 28000 km, usato solo per raduni. Salvatorebavaro@gmail.com Tel. 329.4218711

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

MOTO



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



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

i tuoi annunci anche su
www.epocaauto.it

Targhe Storiche
Targhe per veri intenditori
Targhe decorative per auto e moto d'epoca
www.targhestoriche.it
Ingresso clienti: Via Colonnelle 22 - Castel Gandolfo (RM)
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986

Io Viaggio Sempre
IMPIANTI A METANO E GPL NON INVASIVI
Eliminiamo i problemi di carburazione
Doppia alimentazione
Via Bresciani 19 - 28122 Piacenza - Tel/Fax 0523/609928 - piacenzagasauto@libero.it
35 Anni di esperienza
In Impianti Metano - GPL su Auto d'Epoca

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

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





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

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

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

HARLEY-DAVIDSON Sportster XLH 1200, 07/1994, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, perfettamente funzionante, tagliandata, batteria nuova, personalizzata, Euro 6.600, 4 proprietari. Visibile solo su appuntamento ad Alessandria telefonando al n. 333.8044734



HONDA CB 500 Four Conservata e personalizzata, anno 1972, demolita con visura. Tel. 338.8961550. 4500 euro.



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

HONDA CX 500 È una moto d'epoca del 1981. Ben tenuta e ben funzionante. Il sottoscritto è stato unico proprietario. Una occasione di buona qualità. Prezzo speciale di 2200 euro. La moto è in Sardegna a Santa Teresa di Gallura. Tel. 335.5495015 - guido.nanni@tin.it

INNOCENTI Lambretta 125B 48/49, forcella anteriore, solo meccanismo e serbatoio benzina, buone condizioni, ricambi vari per motocarro. Prezzo da concordare. Tel. 347.4286328 - Alessandria



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



INNOCENTI Lambretta 175 TV, 1960. Tutto originale ed in perfette condizioni. Prezzo scontatissimo non trattabile Euro 3.500. Tel. 329.8987196 Sanremo

INNOCENTI Lambrettino 48 ruote alte, rosso Pompei con libretto vecchio tipo, restaurato. Ottime condizioni. Visibile provincia di Mantova. 1200 euro. Tel. 338.3391744



KAWASAKI 500 H1 A del 1972, tre cilindri, due tempi, targa e libretto dell'epoca, mai incidentata, mai elaborata, originalissima in tutto. Tremenda!!! 12000 euro compreso passaggio proprietà. Tel. 347.2762550. Verona



KZ650 del 1978. Moto in ottimo stato, nessun lavoro da fare. 5000 euro. Tel. 327.4487893



LAMBRETTA 150 Li Special 07/1964, restaurata completamente a regola d'arte, targa ORO ASI, usata pochissimo. No scambi. 4900 euro. Tel. 335.6144803



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



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

MAS 175, 1932, conservata, funzionante, targa 2 numeri con documenti. Tel. 334.1364324 - Ragusa



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

MOTO GUZZI V35 1978, in buone condizioni, FMI. 2.200 euro Tel. 031.879145 ore serali - Lecco



Moto Morini Sbarazzino 100. Buone condizioni generali - targa originale del 1965, iscritta FMI targa oro - 2800 euro. Tel. 338.8961550



NIMBUS Standard, 1938, perfetta, targa oro ASI. Documenti regolari. 12000 euro. Tel. 335.6468789 ferrari.enry@virgilio.it - Genova



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



PIAGGIO SJ, electronic, senza puntine, ottimo, con libretto. Tel. 328.1811753

ACCESSORI MOTO



Carburatore Dellorto 25 SS per Arone Sport, revisionato. Tel. 328.1811753



Carburatore Dellorto n. 17, per 2 tempi. Tel. 328.1811753

Per Innocenti Lambretta B, 1948, manubrio completo o a pezzi, tanti altri ricambi di carrozzerie e motore. Tel. 349.1509458 - Forlì



Per Corsarino o Moton, carburatore Dellorto da 16. Tel. 328.1811753



Per Ducati, carburatore Weber T.T.S. Tel. 328.1811753



Per Lambretta 50, motore in buone condizioni, cilindro e pistone smontati e puliti, privo di carburatore venduto euro 120.00. info@promat-meccanica.it



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

VARIE



5 riviste Lamborghini serie limitata primi anni 90, rare tutte assieme. 2000 stampe in tutto il mondo. 250 euro. Tel. 346.3117634



Cataloghi ricambi originali (scritti in inglese) per Suzuki GT500A, GS 400 B, GS 750 B, TS 400 K/L, M, A, B - Tutti in buone condizioni 30,00. Tel. 051.471871



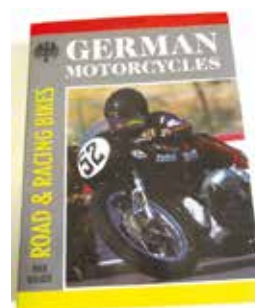
Collezione di oltre 1000 **modelli** di auto 1/43 e 1/18, tutte le marche, pezzi unici acquisiti all'estero, conservati in bacheca murale sotto vetro. Prezzo impegnativo. Solo in blocco. Tel. 328.0516097 - Udine



Libretto uso-manutenzione originale per moto Mondial, 160cc, sport lusso anno 1955, conservato bene. 50 euro. Tel. 0523.896247 - Piacenza



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



Libro "German Motorcycles - road and racing bikes", autore Mick Walker, rilegato ediz. 1989 osprey ltd in inglese, publishing ltd. in inglese, pagine 320, ottime condiz. - misure cm 20,5 x 27,5 - tratta ampiamente dei modelli stradali e competizione. 45 euro. Tel. 051.471871



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



Per Ferrari 208 turbo, **libretto** uso e manutenzione, del 1982, originale, nuovo (Italiano, Francese, Inglese). Prezzo € 290,00 - Tel. 3389385229

Riviste Quattroruote 1956-2020 (anche annate singole), Ruoteclassiche 1987-2020, Autosprint 1963-2020, Autoitaliana 1955-1969, Rombo 1981-2002 e altre. Tel. 333.2493694 - Venezia

SEI UN PROFESSIONISTA DEL SETTORE AUTO?

epocAuto ti propone:



UNO SPAZIO PERSONALIZZATO SULLA RIVISTA



UNA CAMPAGNA ONLINE WEB - SOCIAL E NEWSLETTER



SPAZIA A PARTIRE DA 50 EURO AL MESE



OGNI MESE RAGGIUNGERAI OLTRE 30.000 PROFESSIONISTI E APPASSIONATI

TI INVIEREMO, SENZA IMPEGNO, INFO DETTAGLIATE E PERSONALIZZATE

IN BASE AL TUO BUDGET E ALLE TUE ESIGENZE

CHIEDERE INFORMAZIONI NON COSTA NULLA

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



BCS 268 (4 ruote a volante), anni '60, rarissima motofalciatrice con guida a volante, avviamento elettrico barra falciante m 1,40 con sollevamento idraulico a motore 15 cv, benzina, sedile molleggiato, ottimo stato. Prezzo da concordare. Tel. 347.4286328



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



Triciclo trasporto, '40, buone condizioni di ottima fattura con sospensioni a balestra, freno a pedale, fanale anteriore e fanalino posteriore con dinamo. Prezzo da concordare. Tel. 347.4286328 - Alessandria

Per Ford T, motore. Tel. 340/2290496



Vendo **sollevatore auto**, vero affare. Tel. 334.8216800 - automartinelli@gmail.com

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



CERCO

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

Cerco per Ferrari **libretti** uso e manutenzione. Tel. 328.3056562 anche whatsapp

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

Per **Alfa Romeo** 1750 G.S. anno 1930 CERCO motore 6c e scatola guida con volante a 4. Tel. 348 7350293

AUTO E MOTO CON MENO DI 20 ANNI

CITROEN C2 2004, splendida e adatta a neo patentati, pochi km, nero laccato, tenuta in box, condizioni pari al nuovo. 5.500 euro Tel. 337.204208 - Torino claudio.cantisani@gmail.com

FIAT Coupé 2000, 1995, in buone condizioni, full optional, CRS e documenti in regola. Km 105.000, 16 valvole, 140 cavalli. Dotazione cerchi originali da 15 e 16 pollici. Richiesta € 5.000 o permuta da valutare. Tel. 3482602770 - simonecal57@gmail.com

JAGUAR S-Type 4.0 V8; British green, 112.000km, anno 2000; sensori parcheggio, tetto apribile, cambio autom., pelle. Tagliandi certificati, uniproprietario, si valutano permuta, per + info/foto scrivi a email: mail.mistercar@gmail.com

MERCEDES clk 270 cdi avangard amg 2005, full optional full pelle allestimento amg cambio automatico e sequenziale rimappatura centralina, tasto sport o confort ecc...mi servono le 4 porte. o cabrio, € 7700 Tel. 371.3188399



VOLKSWAGEN New Beetle 2004 Cabrio 1600 gas la bombola scade nel 2026. Capotta elettrica e sana tenuta ok. Vetrini laterali manuali. Alternatore, bobine, fili e candele, batteria, radiatore, kit frizione tutto nuovo. Carrozzeria bellissima. Funzionante pronta da passaggio. 6900 euro. Tel. 349.5842859.

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

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

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

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

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

Scrivere in STAMPATELLO (massimo 200 battute)

- | | | |
|---|---------------------------------------|--|
| ☐ VENDO | ☐ AUTO | ☐ ACCESSORI/RICAMBI AUTO |
| ☐ COMPRO | ☐ MOTO | ☐ ACCESSORI/RICAMBI MOTO |
| ☐ SCAMBIO | ☐ ALTRO | |

MARCA: MODELLO: ANNO:

TEL. ☐ **PREZZO €**

E-MAIL: PROVINCIA:

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

Abbonati

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

.....

TARIFE ANNUNCI per PRIVATI

GRATIS PER GLI ABBONATI

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

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

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

TARIFE PER OPERATORI COMMERCIALI

annunci evidenziati su www.epocauto.it e sul giornale

☐ Annuncio con solo testo	☐ € 15,00
☐ Annuncio testo + foto (2 passaggi sul giorn.)	☐ € 35,00
☐ Annuncio riquadrato (2 passaggi sul giornale)	☐ € 60,00

VEICOLI CON MENO DI 20 ANNI

☐ Annuncio testo + foto ☐ € 25,00

Modalità di pagamento:

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

epocAuto non è responsabile della veridicità degli annunci di compra-vendita né sull'affidabilità di venditori e compratori, né tantomeno sulle caratteristiche e prezzi del veicolo pubblicato. Ogni inserzionista è tenuto a 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 vent'anni

40^a

1983-2023
EDIZIONE

AUTOMOTORETRO[®]

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



IN CONTEMPORANEA CON



TORINO // LINGOTTO FIERE
9 - 12 FEBBRAIO 2023

SPAZIO ALLE EMOZIONI

✉ info@automotoretro.it

☎ +39 011 350 936

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

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

WWW.AUTOMOTORETRO.IT





MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

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

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

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

18 - 19 - 20
NOVEMBRE 2022
FIERA MILANO RHO



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